

Continua la crescita di MAK nel mercato italiano, in cui l'azienda è già da molti anni leader per quel che riguarda il segmento ruote in lega. Il 2014 ha visto le vendite dell'azienda di Carpedolo aumentare vertiginosamente, con una percentuale che, a fine settembre, si attesta sul 40%. Anche il numero di cerchi venduti è in aumento: in questo caso si parla del 30% di crescita. Il mercato, quindi, va a gonfie vele e i motivi sono principalmente due, come afferma il direttore vendite, Guglielmo Bertolinelli: "sicuramente la nostra gamma 2014 sta portando buoni risultati, ma i motivi principali della grande crescita di quest'anno sono senza dubbio la nuova strategia commerciale, con la presenza diretta sul punto vendita, grazie ad una rete di 16 agenti on the road in tutta Italia e il Decreto Ruota, che ci favorisce indirettamente." Per quanto riguarda il Decreto sul sistema ruota, operativo dal primo gennaio 2015, Bertolinelli aggiunge "al momento sono pochi ad essere già pronti e pochi saranno anche a gennaio. Il problema sono i costi delle omologazioni, ma anche la necessità di avere dei tecnici e dei volumi di vendita che giustificano gli investimenti necessari per omologare una ruota. Egoisticamente, questo porta grandi vantaggi a noi e alle altre big, perché sarà ovviamente difficile per aziende piccole o poco strutturate come ufficio tecnico sostenere sforzi importanti come quelli che servono per completare tutte le procedure omologative."

Il decreto ruota avrà anche altri effetti sul mercato, secondo Bertolinelli, che infatti afferma che, anche se di poco, è probabile che il prezzo delle ruote aumenterà. "Il costo dell'omologazione dovrà ovviamente essere recuperato e questo avverrà con un aumento dei prezzi, che per aziende come MAK sarà lieve, ma per chi produce meno pezzi dovrà essere proporzionalmente più alto." Nel momento in cui entrerà in vigore il decreto, si porrà anche il problema dello smaltimento delle ruote prodotte senza omologazione. Secondo il direttore vendite di MAK, sicuramente non ci saranno ulteriori proroghe. Potrebbe invece essere prevista una deroga, che dia modo di vendere proprio tutti i prodotti costruiti prima della fine dell'anno, ma non ancora omologati. Per cercare di dare tutte le informazioni possibili sia ai gommisti che ai consumatori, MAK ha appena realizzato una nuova sezione del sito [www.makwheels.it](http://www.makwheels.it) in cui illustra tutti i vantaggi, le procedure, le opportunità e il funzionamento del Decreto.

✘ Un altro tema importante di quest'inverno è sicuramente l'obbligo di montare i sensori di pressione dei pneumatici, in vigore dal primo novembre sulle auto di nuova immatricolazione. Secondo Bertolinelli, i TPMS avranno una certa ripercussione sulle vendite del doppio treno di ruote, da un lato incrementandole e dall'altro restringendole. "Il mercato italiano del doppio treno, per ovvi motivi, è rappresentato in gran parte dal nord Italia. Come noto, per effettuare il cambio gomme, si ha un mese di tempo, rispettivamente dal 15 ottobre al 15 novembre e dal 15 aprile al 15 maggio. Essendo un periodo molto

limitato, i gommisti si trovano due mesi all'anno in cui sono letteralmente oberati di lavoro. E' necessario far capire al cliente che serve avere entrambi i treni di gomme già montati sulle ruote: solo in questo modo infatti si riduce il tempo di attesa e si possono completare in tempo tutti i cambi, non sforando i limiti previsti dalla legge. Altrimenti, il gommista sarà sicuramente costretto a mandare via qualche cliente, perché non riuscirà mai ad occuparsi di tutti i cambi gomme."

Seguendo questo ragionamento, i TPMS spingeranno ulteriormente la domanda delle fitted unit: con i sensori infatti, aumenta ulteriormente il tempo necessario per effettuare il cambio gomme e, cosa forse ancor più importante, nelle operazioni di cambio gomme c'è la concreta possibilità che un sensore venga rotto.

In generale, secondo Bertolinelli, tutte queste novità porteranno leggere ripercussioni sul mercato. "Sicuramente, verranno persi volumi nei segmenti low cost, perché il costo dei sensori inciderà sulle decisioni d'acquisto di chi intende spendere poco. La fascia alta invece crescerà molto, perché tutte o quasi queste auto avranno il doppio treno. Basti pensare che un sensore TPMS Porsche arriva a costare anche più di 100 euro. Anche il tuning aumenterà molto, proprio grazie al decreto. Moltissimi giovani e non, che hanno sempre voluto modificare la propria auto, ora possono farlo rapidamente, seguendo pochi passaggi. Si aprirà sicuramente una nuova nicchia di mercato."

Da analizzare invece, secondo il manager, il ruolo che avranno i sensori TPMS per quel che riguarda il mercato delle ruote in acciaio. In questo caso, infatti, i sensori costeranno in percentuale molto di più rispetto al costo degli stessi per i cerchi in lega: "ipotizzando un costo di 120 euro per 4 sensori, questo porterà quasi a raddoppiare la spesa da sostenere per dotarsi di un treno di ruote in acciaio, mentre nel caso dei cerchi in lega, l'acquisto di 4 sensori TPMS equivale a comprare un cerchio in più, andando ad incidere per circa il 25% sul costo totale. Questo probabilmente porterà ad un leggero aumento dei volumi di vendita di cerchi in lega, a discapito di quelli in acciaio."

Per quel che riguarda le novità, da poche settimane è stato commercializzato il cerchio Torino, dedicato ai modelli Fiat e Alfa Romeo, che era stato presentato in anteprima mondiale a Reifen Essen. Inoltre, a gennaio 2015 saranno presentate le ruote per il nuovo anno: MAK Luft, dedicata ai modelli Bmw, compresa la nuova Serie 2 Active Tourer, MAK Bremen, pensata e progettata per i modelli Mercedes ed infine la ruota universale Milano, chiamata così in onore dell'expo 2015.

Le ruote dedicate sono ormai un business molto importante per MAK dal momento che, secondo Bertolinelli, "metà del fatturato dell'azienda è rappresentato da questo segmento.

Ai consumatori piace sapere di avere dei prodotti progettati esclusivamente per la propria autovettura. Oltre all'esclusività, è importante anche considerare l'handling: una ruota sviluppata per un'auto o una marca, si adatta perfettamente alle caratteristiche della stessa, perché non ha bisogno di ricercare compromessi."

Parlando di tendenze, infine, Bertolinelli sottolinea come si stia assistendo alla scomparsa del classico design a cinque razze: "la ruota che, da sempre, ha fatto da punto di riferimento, sia nell'equipaggiamento originale che nell'aftermarket, sta scomparendo. Sempre di più si assiste alla sostituzione delle cinque razze con le dieci razze sdoppiate, ovvero le cinque razze a due a due. Questa è una piccola rivoluzione nel design."

**Per leggere questo e altri articoli sulle ruote, sfoglia lo speciale [Focus On RUOTE](#)**



© riproduzione riservata  
pubblicato il 11 / 11 / 2014