Recentemente, Michel Rzonzef ha cambiato ruolo all'interno di Goodyear EMEA: è passato dalla vice presidenza della divisione Consumer a quella Commercial Tires. In occasione del Goodyear Fleet Symposium, tenutosi a Brussels il 14 ottobre, il vice presidente, insieme al direttore Goodyear EMEA della tecnologia regionale per i pneumatici autocarro, Henk van Tuyl, ha parlato dello sviluppo e della direzione del settore dei pneumatici per i camion e le flotte.

Secondo il vice presidente, il simposio è una comunità di soggetti interessati che affronta insieme le complesse sfide che si presentano al settore della logistica su strada. L'obiettivo è quello di portare il settore ad operare insieme, a presentarsi unito, per comunicare ciò che è più importante e necessario alle autorità dell'UE.

In relazione agli sviluppi del mercato, è stato chiesto al direttore se si sta effettivamente assistendo ad un recupero del settore. Secondo Rzonzef, il mercato della sostituzione dei pneumatici autocarro sta tornando a livelli discreti, dopo un buon inizio dell'anno. Le vendite di nuovi veicoli sono ancora basse, ma il trasporto di merci è in aumento e le vendite di rimorchi anche – entrambi buoni indicatori per le future vendite di pneumatici. I volumi di sostituzione dei veicoli dovrebbero seguire questo andamento, ma è difficile prevedere esattamente quando. Rzonzef afferma che il mercato ha registrato una crescita a due cifre nel primo trimestre del 2014. Nel secondo trimestre, la crescita è stata positiva, ma ad una sola cifra. E i più recenti dati ETRMA mostrano che sono stati venduti 2,5 milioni di pneumatici per autocarro in tutta Europa nel corso del terzo trimestre del 2014, un numero più o meno in linea con il terzo trimestre dello scorso anno. Nonostante la crescita piatta del terzo trimestre, l'ETRMA riferisce che il mercato è ancora in crescita del 6%, considerando i primi nove mesi del 2014.

Durante il simposio, è stato affermato che il 30% di coloro che acquistano pneumatici nel settore commerciale verificano i dati dell'etichetta europea del pneumatico. Considerando che le gomme hanno una diretta influenza sul consumo di carburante e che c'è una differenza di prestazioni del 15% tra le classi A e F delle etichette per autocarri (potenzialmente 7000 euro di risparmio all'anno) si può capire perché è importante controllare le etichette. Tuttavia, le flotte generalmente operano con un elevato livello di conoscenza dei loro veicoli e sanno come ottimizzare il parco veicoli, quindi questo livello di consapevolezza è abbastanza comprensibile. Queste cifre sono di gran lunga migliori rispetto ai livelli di consapevolezza in materia di etichettatura dei pneumatici del mercato consumer, ma Goodyear intende migliorare ulteriormente, approcciando le flotte con una comunicazione diretta e avvicinando le compagnie che potranno maggiormente essere influenzate da questo messaggio.

Parlando dell'etichetta, questa non dovrebbe includere altre caratteristiche, come il consumo del battistrada o il chilometraggio, insieme all'aderenza sul bagnato e al consumo di carburante, magari al posto del rumore? Secondo Rzonzef, il consumo del battistrada dipende in massima parte dalla superficie percorsa e quindi risulta molto difficile da calcolare: scenari particolari di utilizzo hanno anche una notevole influenza sul modo in cui i pneumatici si usurano. Questo è il motivo per cui è difficile avere un test oggettivo, senza il quale, secondo Rzonzef, sarebbe difficile aggiungere il consumo del battistrada all'etichettatura dei pneumatici per gli autocarri.

Con tutto questo in mente, non si può fare a meno di pensare agli ultimi grandi contratti che ha stipulato Goodyear con le flotte, il più importante di questi è stato quello con Eddie Stobart. Questi accordi, secondo Rzonzef, sono una dimostrazione che Goodyear possiede il miglior prodotto, il miglior servizio, la miglior organizzazione per la ricostruzione e il miglior approccio alle flotte. O in altre parole, quando si possono offrire alcuni dei pneumatici più a risparmio di carburante sul mercato, in combinazione con una gestione ottimizzata della flotta, il supporto dell'assistenza e anche un programma di ricostruzione, che dà alle flotte ancora più valore – questa è probabile che sia una formula vincente. Secondo Rzonzef, probabilmente ci saranno nuovi contratti come quello con Eddie Stobart, in diversi mercati europei.

Henk van Tuyl, direttore Goodyear
EMEA della tecnologia regionale
per i pneumatici autocarro

Sul fronte della tecnologia, il simposio ha affrontato diversi temi. Oltre a migliorare la progettazione, la fabbricazione e le prestazioni dei pneumatici stessi, vi è infatti un crescente slancio verso l'adozione delle ultime innovazioni, come i TPMS e i sistemi RFID. A tal fine, il direttore della tecnologia regionale di Goodyear EMEA per i pneumatici autocarro, Henk van Tuyl, ha spiegato che questi ritrovati sono già in uso nei camion da corsa da qualche tempo. Ma questa branca del motorsport è una nicchia particolarmente specializzata, mentre per quanto riguarda il settore "reale", secondo van Tuyl, la tecnologia RFID è già in uso in una particolare flotta di prova, montata su una serie di pneumatici per rimorchio.

Relativamente ai TPMS, Goodyear è a favore dell'obbligo del montaggio degli stessi sui veicoli commerciali, come avverrà per le autovetture a partire dal primo novembre 2014. La logica è chiara: non solo ci sarebbero chiari vantaggi di sicurezza e di risparmio di carburante (i pneumatici che viaggiano alla corretta pressione di gonfiaggio hanno il

consumo di carburante ottimale), ma si otterrebbe anche il massimo dai prodotti in generale, perché il chilometraggio sarebbe massimizzato e i danni del battistrada ridotti al minimo.

La logica del Simposio è, in definitiva, proprio questa: portare il confronto tra i vari soggetti interessati, raggiungendo risultati positivi che sono a vantaggio di tutti.

© riproduzione riservata
pubblicato il 18 / 11 / 2014