

La seconda fase di ampliamento dell'impianto di ricostruzione di Continental ad Hannover-Stöcken, vicino al quartier generale, procede più rapidamente del previsto. Il direttore responsabile della Divisione Ricostruzione dell'azienda, Christian Sass, intervistato dal nostro gruppo editoriale, ha sottolineato che la seconda fase di espansione, iniziata alla fine dell'anno scorso, terminerà nel corso del 2015. Inoltre, il manager ha spiegato che l'azienda ha intenzione di concentrarsi sempre di più sulla ricostruzione a caldo, mentre per la ricostruzione a freddo - anche se nello stabilimento ContiLifeCycle ci sarà una linea di produzione - continuerà a collaborare con i ricostruttori indipendenti ContiTread-Partner.



Christian Sass,
responsabile della
Divisione Ricostruzione di
Continental, riferendosi ai
lavori di espansione
dell'impianto di Hannover-
Stöcken, afferma: "Siamo
in linea con la tabella di
marcia"

Sass non si mostra preoccupato del fatto che il mercato della ricostruzione lo scorso anno abbia perso in Europa circa il 4 per cento, performando quindi decisamente peggio del mercato dei pneumatici per autocarro nuovi. Il manager, che gestisce tutte le attività di Continental per la ricostruzione a livello mondiale, considera infatti questi risultati poco più che normali oscillazioni del mercato. Ci sono stati tuttavia diversi fattori che, secondo lui, hanno influito significativamente sia sul mercato della ricostruzione che su quello dei pneumatici autocarro nuovi e non è facile stabilire che corso prenderanno nel prossimo futuro.

Uno dei fattori che ha influenzato in maniera più determinante il mercato europeo lo scorso anno è la grande quantità di pneumatici nuovi importati dalla Cina. Secondo le ultime stime dell'ETRMA, infatti, nel 2014 le importazioni in Europa di pneumatici nuovi sono cresciute del 60 per cento rispetto all'anno precedente, nel quale già erano circa due milioni di pezzi. Sass considera questo incremento principalmente come "il risultato di una significativa pressione della capacità produttiva in Cina e in alcuni altri mercati. Guardando al numero di pneumatici che arrivano in Europa, soprattutto dalla Cina, Continental deduce che la capacità produttiva di gomme nuove per truck lì sia di poco inferiore al 70% di quelle utilizzate.

Gli ulteriori 1,25 milioni di pezzi che entrano in Europa sviluppano nuove dinamiche e stravolgono l'equilibrio del mercato, sottoponendo a forte pressione la capacità produttiva e, in ultima analisi, i prezzi. Secondo il responsabile della ricostruzione di Continental, qualitativamente e in termini di prezzo, le gomme importate competono più direttamente con i ricostruiti a freddo che con i ricostruiti a caldo, che in genere fanno parte del pacchetto offerto alle flotte dai produttori di pneumatici nuovi. Sass chiarisce che non intende assolutamente dire che i pneumatici ricostruiti a freddo siano di qualità inferiore rispetto a quelli ricostruiti a caldo all'interno degli impianti dei principali produttori europei. Al contrario, il manager afferma di credere in entrambe le tecnologie e questa fiducia nasce ed è testimoniata dalla produzione di circa 30.000 fasce prestampate all'anno nell'impianto ContiLifeCycle di Hannover-Stöcken. "Continental ritiene che ciascuna delle due tecniche apporti dei particolari vantaggi e svantaggi e sul mercato ci sia spazio per entrambe", dice Sass.

Quello che intende il dirigente di Continental è che, mentre la ricostruzione a caldo su larga scala fa parte dei programmi che seguono l'intera durata di vita della gomma, che vengono gestiti direttamente dalle Case per le flotte, come appunto il ContiLifeCycle, i pneumatici ricostruiti a freddo vengono invece generalmente offerti sul mercato come prodotti a sé. Questa caratteristica di essere prodotti 'singoli' e non parte di un programma, li lascia maggiormente esposti alla concorrenza dei pneumatici nuovi importati dall'Estremo Oriente. La competizione per i ricostruiti a freddo è cresciuta e ha portato ad un'offerta sempre più ampia della gamma e dei prezzi. Non sorprende quindi il fatto che i ricostruiti a freddo, che dominavano alcuni mercati della ricostruzione, come ad esempio l'Europa dell'Est, l'anno scorso abbiano avuto una crescita così debole. D'altra parte, non è facile immaginare come porre un freno a questa tendenza, secondo Sass. Al momento, comunque, Continental non vede alcun segnale di inversione importante del trend dei volumi di importazione e della pressione su questo business.

✘ Un altro tema significativo è il numero crescente di pneumatici truck nuovi che vengono importati in Europa e che molte volte non sono ricostruibili. Ne consegue la difficoltà nel reperire carcasse idonee a passare a seconda vita e, in questo caso, sono i produttori primari che, grazie ai loro canali di distribuzione ben affermati, riescono meglio a recuperare le carcasse per avviarle direttamente ai propri impianti di ricostruzione. Sass afferma infatti che Continental riesce a gestire "con successo" questo processo, recuperando esclusivamente carcasse marchiate Continental, e che l'anno scorso ha registrato solo "qualche piccolo problema" dovuto alla carenza di carcasse.

Considerando il successo nel segmento delle flotte, le reti stabili e controllabili per l'acquisizione delle carcasse e il numero sufficiente di pneumatici Continental sul mercato, il

colosso tedesco ha quindi ottimi motivi per ampliare ulteriormente il suo impianto di ricostruzione ad Hannover-Stöcken. Il produttore tedesco ha inaugurato lo stabilimento ContiLifeCycle a fine 2013 e ha iniziato la produzione subito dopo. Christian Sass preferisce non rilasciare dettagli sull'attuale utilizzo della capacità produttiva, ma afferma chiaramente che l'anno scorso sia stato abbastanza elevato da giustificare l'avvio dei lavori per la seconda fase di espansione.

✘ In occasione dell'inaugurazione ufficiale del ContiLifeCycle, si parlò di un "obiettivo di capacità produttiva" di 150.000 ricostruiti a caldo e 30.000 ricostruiti a freddo all'anno, destinati al mercato europeo. La ricostruzione a freddo ha raggiunto il target nel corso della prima fase, per cui la seconda fase si concentrerà esclusivamente sull'incremento della capacità di ricostruzione a caldo dagli attuali circa 90.000 pezzi all'anno. Per ottenere questo risultato verranno aggiunte altre 10 presse alle 16 già installate e queste nuove presse rappresenteranno la conclusione di un "processo graduale" che si concluderà nel prossimo trimestre. L'investimento originale di circa dieci milioni di euro è rimasto confermato e Continental ha ricevuto finanziamenti per 1,2 milioni di euro dal Ministero dell'ambiente tedesco, grazie all'impianto di riciclaggio incluso nella struttura.

Sebbene l'attuale fase di espansione si riferisca esclusivamente alla ricostruzione a caldo, le attività a freddo di Continental ad Hannover-Stöcken non devono essere trascurate. L'impianto di ricostruzione a freddo rappresenta infatti un 'modello di buona pratica' e serve per aiutare i partner europei ContiTread a rimanere competitivi nel mercato. Sass pone l'accento sul fatto che, assicurandosi che il proprio know-how sulla ricostruzione a freddo rimanga aggiornato, è più facile competere per Continental. E, nonostante la produzione a freddo di Hannover-Stöcken sia esattamente la stessa prodotta dai partner ContiTread - e alcuni di questi erano comprensibilmente poco entusiasti appena saputo che l'impianto di Hannover-Stöcken includeva anche la ricostruzione a freddo -, Christian Sass non considera l'unità produttiva come un concorrente per i propri partner. Piuttosto, Continental pensa che la produzione a freddo di Hannover-Stöcken sia un mezzo per presentare ai clienti il nuovo concetto di ricostruzione ContiLifeCycle.

Per attrarre nuovi clienti è necessaria una vasta gamma di prodotti ricostruiti sia a freddo che a caldo, in modo da rispecchiare il portafoglio di prodotti Continental nuovi. Sass afferma che le fasce prestampate ContiTread, che tra l'altro sono prodotte da Marangoni, saranno presto disponibili con i profili battistrada della terza generazione di gomme Continental. Anche la generazione precedente continuerà ad essere disponibile sia presso i partner ContiTread che nell'impianto ContiLifeCycle.

Contemporaneamente alla presentazione dei profili di ultima generazione, il produttore

tedesco ha intenzione di completare la gamma bassa delle fasce prestampate, aggiungendo la linea premium ContiTread con un secondo range di segmento basso. La data esatta del lancio di questa nuova linea di prodotti non è ancora nota, ma il debutto sul mercato avverrà sicuramente quest'anno. Mentre le fasce non saranno commercializzate con il nome ContiTread, il nuovo secondo range di prodotti aiuterà Continental a rafforzare la propria posizione, soprattutto nel mercato dell'Europa dell'Est dove la ricostruzione a freddo è preminente. Sarà inoltre più facile per l'azienda acquisire nuovi partner ContiTread in quell'area, dando allo stesso tempo a quelli attuali - che hanno esplicitamente richiesto una seconda gamma di prodotti - ulteriori munizioni per competere nella loro battaglia contro le gomme nuove d'importazione.

- Puoi leggere questo e molti altri articoli sulla ricostruzione nello speciale [PneusNews.it - focus on RICOSTRUZIONE](#)

