



IL COLORE COME STRATEGIA: QUANDO LA VERNICIATURA DECIDE LA QUALITÀ E IL VALORE DELLA RIPARAZIONE

Dalle vernici multistrato ai veicoli elettrici, fino agli ADAS: Giuseppe Zenga (Zen Color Srl) racconta perché il colore non è più un semplice dettaglio estetico, ma un asset tecnico ed economico che ogni carrozziere deve saper gestire.

Nel mondo della carrozzeria moderna, il colore non è più solo una questione estetica: è diventato un elemento tecnico, delicato e strategico della riparazione. Dai colori speciali e multistrato fino alle problematiche legate ai veicoli elettrici, oggi il carrozziere si trova a

confrontarsi con esigenze sempre più complesse, in cui la corretta gestione del ciclo di verniciatura può fare la differenza non solo in termini di qualità, ma anche di marginalità economica.

Dopo il corso Vernici Avanzato organizzato da UPIS lo scorso maggio presso la Carrozzeria Bonifacio, con la collaborazione di Axalta e Zen Color, abbiamo deciso di tornare sull'argomento, ponendo l'attenzione su alcuni dei punti più critici emersi durante la giornata formativa.

Abbiamo quindi chiesto a Giuseppe Zenga, amministratore della Zen Color Srl, di rispondere ad alcune domande. *"Pur non essendo un tecnico, vivo ogni giorno le dinamiche e le problematiche delle carrozzerie, a stretto contatto con chi lavora sul campo".*

Con la sua esperienza quotidiana al fianco delle carrozzerie e il contatto diretto con i problemi reali di chi lavora, Giuseppe ci aiuterà a fare chiarezza su aspetti tecnici, criticità ricorrenti e prospettive future per un settore in continua evoluzione. Questo permette di avere una visione completa: dalle scelte strategiche di business alle esigenze pratiche delle carrozzerie, unendo visione imprenditoriale e conoscenza diretta del settore.



Deborah: Giuseppe, partiamo da una domanda semplice: oggi il colore è ancora solo “vernice” o è diventato qualcosa di più?

Giuseppe: Il colore oggi non è più un “materiale” da applicare e basta: è una leva strategica. Influisce sui tempi di lavorazione, sull’organizzazione interna, sulla qualità percepita dal cliente finale e soprattutto sulla marginalità. Se lo tratti come una commodity, finisci a competere solo sul prezzo, ed è una strada pericolosa. Per me, il colore è un asset aziendale: deve essere gestito con metodo, misurato nei consumi, ottimizzato nei processi. Questo vale tanto per le carrozzerie quanto per noi distributori. È un cambio di mentalità che inizia dalla consapevolezza del suo vero peso nel ciclo produttivo.

Deborah: Durante il corso Vernici Avanzato avete mostrato diverse finiture e colori speciali. Quanto impattano queste vernici complesse nella gestione della riparazione, sia dal punto di vista tecnico che economico?

Giuseppe: L’impatto è importante, e si vede subito in due aspetti:

1. *Tecnico*: richiedono mani esperte, controllo millimetrico degli spessori, più tempo in cabina, attenzione nella preparazione e nella lucidatura. Non sono lavorazioni da improvvisare.

2. *Economico*: più ore-uomo, più prodotto consumato, e un rischio maggiore di rifacimenti se non gestite bene.

Per questo insisto molto con i carrozzieri sull’importanza di conoscere bene i cicli e investire in formazione. Un rifacimento non è solo un costo materiale, ma anche un danno di immagine e un fermo lavoro che toglie tempo ad altre riparazioni.

Deborah: Uno dei punti più critici riguarda la stima del danno: quanto è difficile oggi per un perito o un carrozziere “quantificare” correttamente una lavorazione che prevede verniciature speciali o multistrato?

Giuseppe: È complicato, e il motivo è semplice: chi non conosce i cicli reali tende a sottovalutare tempi e consumi. Una verniciatura multistrato non è solo “un po’ più complessa”: significa passaggi aggiuntivi, tempi macchina più lunghi e margini di errore ridotti. Spesso il perito liquida a forfait, ignorando questa complessità. Qui entra in gioco il nostro lavoro: aiutiamo i carrozzieri a documentare la riparazione con dati tecnici e foto del processo, così che possano dimostrare, numeri alla mano, il valore effettivo dell’intervento.



Deborah: I veicoli elettrici rappresentano una sfida nuova anche per la verniciatura. In cosa differisce il processo rispetto ai veicoli tradizionali? Ci sono precauzioni particolari da adottare?

Giuseppe: Assolutamente sì. Le batterie impongono limiti precisi sulla temperatura di cottura in cabina: superare certe soglie può comprometterne la sicurezza. Non si lavora più "a sensazione": servono strumenti per monitorare la temperatura reale e prodotti in grado di polimerizzare anche a basse temperature o comunque in tempi rapidi. Per questo motivo promuoviamo l'utilizzo di cicli rapidi e di quelli ad aria, che oggi rappresentano il miglior compromesso tra incremento della produttività e rispetto sia delle esigenze legate alle batterie dei veicoli elettrici, sia dell'ambiente. Inoltre, molti veicoli elettrici impiegano alluminio o materiali compositi che richiedono primer e cicli dedicati. Trascurare questi aspetti può facilmente portare a difetti di adesione e problemi nel tempo. Si tratta di un cambiamento che obbliga il carrozziere ad aggiornarsi, investendo non solo in prodotti ma soprattutto in competenze.

Proprio per questo organizziamo sessioni formative specifiche sul tema EV, affiancando i carrozzieri e certificandone le competenze, così a consentire loro di operare in sicurezza sui veicoli elettrici, con il supporto di consulenti specializzati.

Deborah: Parliamo della "base": quanto conta oggi conoscere a fondo gli spessori, i cicli di lavorazione e le specifiche tecniche della vernice per evitare problemi a lungo termine?

Giuseppe: Conta tutto. Lo spessore non è un numero casuale: è il risultato di un equilibrio tra protezione, estetica e funzionalità. Un eccesso può creare buccia o alterare il colore; un difetto può ridurre la resistenza nel tempo. Lo stesso vale per i cicli: rispettare le fasi e i tempi di flash off non è un dettaglio, è ciò che determina la qualità finale. E qui non si parla solo di tecnica: rispettare cicli e specifiche è anche una garanzia professionale. Significa ridurre reclami, evitare rifacimenti e proteggere la reputazione del proprio operato.

Deborah: Un altro tema caldo è l'interferenza con i sistemi ADAS: in che modo la verniciatura può influenzare il funzionamento di questi dispositivi e cosa consigliate ai carrozzieri?



Giuseppe: Gli ADAS lavorano con radar e sensori estremamente sensibili. Basta una variazione di spessore o di riflessione per comprometterne la precisione. Se una zona radar viene verniciata con prodotti non idonei o con strati troppo spessi, il sistema può smettere di funzionare correttamente, con potenziali conseguenze legali in caso di incidente. Non è solo una questione di buonsenso tecnico: molte case automobilistiche inviano circolari ufficiali alle carrozzerie autorizzate in cui specificano, per ciascun modello, lo spessore massimo consentito, il tipo di stucco e di primer da utilizzare e perfino quale base opaca applicare e in quale punto preciso della superficie. Anche i produttori di vernici supportano questa attenzione: ad esempio, nel gestionale colore di Axalta, alcune formule riportano la lettera "R", che identifica cicli e tinte idonei alle aree radar.

Il consiglio è chiaro: attenersi sempre ai cicli certificati, misurare gli spessori nelle aree sensibili e, quando necessario, eseguire una taratura post intervento. È una tutela per il carrozziere e per il cliente finale.

Deborah: Come supporta Zen Color le carrozzerie nel loro lavoro quotidiano?



Dalla scelta dei prodotti alla formazione, fino alla parte gestionale e amministrativa.

Giuseppe: Non ci limitiamo a fornire prodotti: costruiamo un percorso di crescita con ogni cliente.

Partiamo dall'analisi della carrozzeria e dei suoi flussi di lavoro, per poi affiancarla con supporto tecnico in cabina, ottimizzazione dei cicli e riduzione degli sprechi. Sul lato gestionale, aiutiamo a monitorare costi, consumi e marginalità con indicatori chiari, così da prendere decisioni basate sui numeri. Investiamo nella formazione continua, sia tecnica che imprenditoriale, con corsi, workshop e strumenti digitali che rendono il lavoro più efficiente. Infine, supportiamo i nostri partner clienti nel posizionamento come carrozzerie premium, capaci di difendere il valore del proprio lavoro. In questo modo Zen Color diventa un vero partner strategico, non un semplice fornitore.



Deborah: Ultima domanda, forse la più scomoda: secondo te il colore è sotto valutato nei conteggi assicurativi? Quanto pesa davvero, oggi, nel bilancio di una riparazione? Giuseppe: Sì, e parecchio. Il processo di verniciatura completo incide mediamente per il 25/30% sul costo complessivo di una riparazione, considerando materiali, ore uomo e rischio di rifacimenti. Eppure, nei conteggi assicurativi, viene spesso liquidato con importi a forfait che non riflettono i costi reali. Parlo da distributore, non da carrozziere: il mio lavoro è fornire ai clienti strumenti, formazione e supporto tecnico per documentare ogni fase del ciclo di verniciatura. Solo così possono dimostrare il valore reale del loro lavoro e ottenere il giusto riconoscimento.

Il lavoro di carrozzeria, anche con innovazione, analisi e gestione moderna, resta e resterà sempre un mestiere artigianale, influenzato da molte variabili: dal tipo di danno alla finitura richiesta, fino alla manualità dell'operatore. Se non difendiamo noi il nostro settore, qualcun altro lo farà... ma al ribasso.

Un grazie sincero a Giuseppe Zenga, che con grande disponibilità ci ha aperto le porte del suo lavoro, raccontandoci con passione come dietro ogni vernice ci siano studio, esperienza e attenzione ai dettagli.

La Zen Color Srl, con sede a Napoli, è molto più di un'azienda: è un punto di incontro per chi ama il proprio mestiere e vuole crescere insieme, condividendo soluzioni e conoscenze al servizio dei carrozzieri e, soprattutto, dei danneggiati.

