La vicenda Nokian sulla manipolazione dei test comparativi sui pneumatici ha portato alla luce un malcostume più o meno diffuso nel settore già a partire dagli anni ’80. E’ quanto ha affermato Nokian Tyres in occasione del lancio in Lapponia del suo ultimo pneumatico invernale, il WR A4. Dietro ai test di prodotto, pneumatici e non solo, ruotano naturalmente molti interessi finanziari, in quanto i buoni o cattivi risultati nelle prove realizzate da quelli che – a questo punto il condizionale è d’obbligo – dovrebbero essere enti e riviste super partes hanno sempre una grande influenza sui consumatori. L’impatto è poi significativo, in termini di vendite, non solo per i pneumatici, ma anche per le riviste stesse, che grazie a queste utili linee guida per l’acquisto, riescono in genere a vendere molte più copie e pubblicità. Ecco perché il dito andrebbe puntato, oltre che sui produttori di gomme, anche sulle riviste, che a volte scelgono la via più semplice e soprattutto più economica, appoggiandosi ai produttori sia per la fornitura dei prodotti da sottoporre a prova, sia per l’utilizzo gratuito di una pista, magari anche con lo staff di supporto. Tutte cose che, ovviamente, inducono in tentazione i produttori e che, in ogni caso, inficiano la credibilità del test stesso. Ecco perché sarebbe forse meglio – e ci riferiamo soprattutto al mercato tedesco, fanatico dei test su qualsiasi bene di consumo – pubblicare meno prove, ma realizzarle nel modo più neutro e professionale possibile.

Antti-Jussi Tähtinen, responsabile
marketing e comunicazione di Nokian
Tyres

Secondo Nokian, comunque, in passato e in particolare negli anni ’80 l’abitudine a fornire gomme più performanti nel breve periodo alle riviste e agli enti era molto diffusa, mentre oggi le mele marce sono davvero poche. Ciò non toglie che sia un problema che va affrontato dall’intero settore, perché questi comportamenti non possono più essere tollerati e perché una maggior trasparenza e un comportamento più etico sono un vantaggio per tutti, consumatori, riviste/enti e produttori di gomme.

Nokian rimane tuttavia l’unica azienda ad aver ammesso dei comportamenti scorretti in passato e supponiamo abbia dovuto farlo per una fuga di notizie inaspettata, che l’ha messa nelle condizioni di non poter negare. Quando però l’azienda finlandese si è difesa dicendo “scagli la prima pietra chi è senza peccato” ha trovato un muro di gomma. Tutti gli altri produttori hanno infatti, com’era logico, categoricamente negato di avere mai nemmeno pensato a manomettere i test. I rumors e le frecciatine tuttavia si sprecano, sia nel settore, che tra i giornalisti della stampa specializzata.

I test di prodotto sono indubbiamente un business determinante per le vendite e per questo

Nokian Tyres sollecita una presa di posizione da parte di tutti i produttori, almeno europei, per una sorta di capitolato di prova ufficiale a cui attenersi. Sono infatti molte le variabili che determinano i risultati dei test e che possono, anche in buona fede, avvantaggiare o mettere in difficoltà un'azienda rispetto ad un'altra o che possono far registrare significative differenze tra laboratori anche sulla stessa prova. Basti pensare alle vetture scelte, alla temperatura, all'umidità, agli eventi atmosferici in generale, alle condizioni del tracciato, alla pressione delle gomme, all'assetto dell'auto, alla taratura degli strumenti, al pilota stesso e a moltissimi altri fattori e dettagli. Per tutti questi motivi l'azienda finlandese invoca un allineamento tra i laboratori dei produttori stessi e la creazione di procedure standardizzate a livello internazionale. Questa posizione trova già l'appoggio di un'altra azienda che in queste settimane ha criticato aspramente i test: Giti Tire. I risultati del test di ACE Lenkrad sul nuovo prodotto estivo GT Radial sono infatti stati contestati dall'azienda, che ha presentato dei risultati completamente diversi certificati da un'organismo indipendente. Anche Stefan Fischer, managing director per la tecnologia del prodotto e responsabile R&D di Giti Tire, si è infatti dichiarato favorevole ad una sorta di gentlemen agreement fra i produttori per definire delle linee guida generali sui test.

In ogni caso Nokian Tyres minimizza l'accaduto, relegandolo al passato, e garantisce che i suoi prodotti sono sicuri e di qualità, che le sue etichette sono veritiere e che la sua reputazione e credibilità non sono dovute solo ai test, ma alla comprovata esperienza maturata negli anni. L'azienda finlandese è sempre stata in prima linea sui temi della sicurezza, anche ad esempio per quanto riguarda la messa la bando degli oli aromatici nocivi, che è stata la prima a togliere dalla produzione. Nel circolo polare artico l'azienda ha inoltre da anni una pista di prova estremamente sfidante, chiamata l'inferno bianco (white hell), a dimostrazione della volontà e dell'impegno a produrre pneumatici di qualità superiore. Ma anche per quanto riguarda la policy nei test, l'inversione di rotta, Nokian l'aveva già fatta alla fine dell'anno scorso, ben prima dello scoppio dello scandalo di queste settimane.

In attesa dell'auspicata maggior trasparenza nei test da parte di tutti, il mercato sembra non avere dato troppo peso alla vicenda. Pur essendo infatti le azioni di Nokian Tyres scese, a seguito dello scandalo del 26 febbraio, dai 33,24 euro fino ai 28,6 euro del 10 marzo, oggi sono già in netto recupero a 31,74 euro.

Il mercato italiano, poi, si è accorto dell'accaduto solo l'11 marzo, quando la stampa è stata invitata in Finlandia per un lancio di prodotto e l'azienda stessa ha prevenuto qualsiasi domanda, dichiarando con nettezza la propria posizione. E nonostante gli articoli apparsi nei giorni successivi sembra che i consumatori italiani tendano ancora a fidarsi più del consiglio del gommista o delle recensioni di altri consumatori piuttosto che dei test.

Manipolazioni o errori? – I precedenti

Lo ***"scandalo Nokian"*** è sicuramente uno dei casi più importanti in cui è coinvolta un'azienda produttrice di pneumatici, ma non è sicuramente il primo. Nel corso degli anni, infatti, sono state diverse le aziende accusate di voler manipolare i test, dopo aver scoperto che il prodotto partecipante alla prova era molto diverso da quello acquistato casualmente nel mercato al dettaglio come meccanismo di verifica.

Forse l'esempio più lampante è stato quello del magazine svedese Aftonbladet, che nel 2005 aveva affermato che **Continental** AG avrebbe fatto "**di tutto per vincere i test sui pneumatici delle riviste**". Robert Collin, famoso giornalista automotive, aveva scritto, infatti, che l'azienda tedesca si era spinta fino a fornire i pneumatici "speciali" per i test, proprio come quanto ammesso da Nokian.

Il responsabile Continental per lo sviluppo dei pneumatici invernali nei mercati nordici, Roland Martensson, aveva ammesso che, in effetti, si era verificato qualche "problema": "So che altri produttori barano con i pneumatici dei test", aveva dichiarato al tempo, aggiungendo però che "non aveva mai sentito parlare di un reparto segreto Continental che produce gomme modificate per vincere i test", come suggerito da Collin. Martensson aveva spiegato che le discrepanze tra i pneumatici di produzione e quelli pneumatici destinati ai test **erano semplicemente causate da "variazioni o incuria nella produzione"**.

Anche **Kumho** ha dovuto rispondere a simili accuse, sempre nel 2005, quando Auto Express ha escluso i pneumatici coreani da un test perché troppo diversi rispetto a quelli acquistati casualmente al dettaglio, proprio per controllare che i produttori non fornissero pneumatici modificati. In questo caso Auto Express dell'agosto 2005 includeva una breve spiegazione su quanto era accaduto dopo il curioso titolo "Kumho: disperso in azione" (Kumho: Missing in action). Auto Express aveva affermato: "Ci sono state differenze significative tra le gomme Kumho Solus fornite dall'azienda e quelle che abbiamo acquistato. Kumho ha spiegato queste differenze affermando che la specifica era stata cambiata quando abbiamo comprato le gomme ed ora solo la nuova versione è in vendita. Il managing director di Kumho Uk, Steve Tidmarsh, aveva affermato che "le gomme in questione provenivano da una partita di produzione differente."

Kumho non è naturalmente la sola ad essere stata esclusa da un test per questo motivo, anzi, ***si tratta ormai di una procedura standard comunemente accettata da parte dei produttori.*** Proprio in uno degli ultimi test, ***quello Adac in misura 185/65/R15, è accaduta la stessa cosa a Pirelli.*** Il Cinturato P1 Verde, ha presentato massicce differenze prestazionali nelle prove sul bagnato e Adac ha affermato che, a detta della casa

interpellata in merito, gli esemplari carenti provenivano da un particolare stabilimento di produzione. Spiegazione questa che è stata confermata da ulteriori test effettuati su pneumatici acquistati presso la sede di produzione interessata. Di conseguenza, il modello è stato eliminato dalle rimanenti prove.

Questi casi sono molto più frequenti di quel che si pensa e, al di là del fatto che siano semplici errori di produzione o deliberati tentativi di manipolare un test, possono essere semplicemente evitati acquistando i pneumatici sul mercato al dettaglio, proprio come hanno fatto Adac, Auto Express e tanti altri grandi magazine europei. Alcune riviste, tuttavia, si affidano ancora alle forniture dei produttori.

Quello che non si può evitare, però, è il calo di credibilità del settore automotive, coinvolto nell'ultimo periodo in diversi scandali eclatanti. Se il Dieselgate Volkswagen è sicuramente il più importante dal punto di vista mediatico, non si può non citare quello dell'ente ADAC, per la grande importanza che riveste in Germania e nel mondo come marchio garanzia di qualità. ***Nel 2014 ADAC era stata coinvolta in uno scandalo***, premiando come auto dell'anno 2014 la Volkswagen Golf **dopo aver truccato i voti**. La denuncia era arrivata dal quotidiano tedesco Suddeutsche Zeitung, che affermava che i 34.299 voti sarebbero stati in realtà solo 3.409, dieci volte meno. Il responsabile della comunicazione dell'Automobile Club tedesco e direttore della rivista Motorwelt, Michael Ramstetter, aveva ammesso e assunto personalmente la piena responsabilità dell'errore, che riguardava solo i voti in numeri assoluti e non la posizione in classifica delle auto più amate dagli automobilisti tedeschi, rassegnando le proprie dimissioni. Uno scandalo di questo tipo aveva, naturalmente, minato immediatamente la credibilità di questo ente, ***ma in seguito, e per fortuna, l'organizzazione dei consumatori Stiftung Warentest aveva deciso di sottoporre a nuovi test i pneumatici estivi dell'ultimo test Adac, confermando i risultati.***