

la giornata

La guerra all'auto

# Dieseldate, Fca limita i danni: -0,6% Ma in Usa c'è la mina class action

*L'ex ministro Clini: «L'Ue rischia l'autogol»*

**Pierluigi Bonora**

■ Il giorno dopo l'avvio della causa da parte del Dipartimento di giustizia Usa, Fca limita i danni sui mercati (a Milano -0,58% a 9,44 euro, mentre a Wall Street l'apertura è stata positiva: +2,4%). Il *dieseldate* italo-americano, a differenza di quanto accadde per il Gruppo Volkswagen (crollo immediato delle azioni), non spaventa le sale operative. Inoltre, l'azione nei confronti del gruppo guidato da Sergio Marchionne è, allo stato attuale, solo civile. Anche il numero delle vetture, tra Jeep Grand Cherokee e *pick-up* Ram 1500 equipaggiate - secondo l'accusa - con centraline illegali, è inferiore: 104.000 rispetto a mezzo milione di auto tedesche (solo negli Usa). Da qui la deduzione che, se una sanzione arriverà, l'importo sarà inferiore al tetto di 4,6 miliardi di dollari previsto. Gli analisti parlano, nella peggiore delle ipotesi, di 1-1,3 miliardi.

Costi di richiamo e interventi sui motori diesel a parte, quello che potrebbe preoccupare è il ricorso degli automobilisti interessati alle *class action* attraverso studi legali che negli Stati Uniti sono da sempre molto agguerriti.

Il mercato è dunque schierato con l'ad di Fca, Marchionne, il quale ha sempre respinto ogni paragone con il caso Volkswagen. Importante, a questo punto, sarà la risposta che le Autho-

rity per l'ambiente Usa (Epa) e californiana (Carb) daranno alle certificazioni depositate venerdì da Fca sulle emissioni diesel della gamma 2017. Fiduciosi in una soluzione rapida (alcune settimane) i legali di Fca, molto più caute sui tempi le Authority, che comunque non escludono una soluzione. Sulla guerra in corso anche in Europa ai motori diesel, interviene Corrado Clini, ex ministro dell'Ambiente, ora docente di Scienze ambientali all'Università Tsinghua di Pechino. Fca, infatti, insieme ad altri costruttori di auto, ha i suoi problemi anche nel Vecchio continente. «La Commissione Ue e gli Stati membri - afferma Clini - avrebbero dovuto e dovrebbero assumere un'iniziativa per sostenere la riconversione tecnologica necessaria a mantenere la competitività dell'industria europea dell'auto a livello globale. Invece, Bruxelles segue la strada delle procedure di infrazione. E la Germania, la prima a essere colpita da questa procedura, sollecita - come nel caso dell'Italia - interventi analoghi contro altri Paesi. È una strada autolesionista che fa perdere tempo e risorse all'industria europea, con il rischio di creare un vantaggio non colmabile per i produttori di auto elettriche e ibride Usa, giapponesi, coreani, indiani e cinesi».

