

INTERVISTA. «La crisi del primo gruppo del continente può avere conseguenze sull'economia. Forse hanno agito così per mantenere il distacco dalla concorrenza»

TESTA: È UN DURO COLPO PER L'EXPORT DI TUTTA LA UE

Francesco Lo Dico

ROMA

Dalle highways dell'assolata California alle autostrade del Vecchio continente: lo scandalo Volkswagen si allarga a macchia d'olio e cresce prepotente di ora in ora. Alla berlina ci sono ormai 11 milioni di auto potenzialmente truccate, forse responsabili di 950 mila tonnellate di emissioni illegali l'anno. Tradotto in moneta sonante, tra multe e risarcimenti, il Dieselgate rischia di costare al gruppo di Wolfsburg la mostruosa cifra di 50 miliardi di dollari. Una batosta senza precedenti, che rischia di rottamare, insieme alla casa del Maggiolone, un rilevante segmento dell'economia europea. «Ma la tentazione di ridacchiare alle spalle dei tedeschi va tenuta a freno», ammonisce il presidente di Sorgenia Chicco Testa. «Il kaputt del gruppo Volkswagen rischia di mandare gambe all'aria ampi settori dell'economia e di costringere l'Europa a un'accesa disputa su regole e concorrenza», annota l'ex presidente di Enel e Acea, che ai temi ambientali ha dedicato un acuminato saggio, *Contro la natura* (Marsilio, 127 pagine, 10 euro).

●●● **Presidente, oltre a Volkswagen sono finite nel mirino altre case automobilistiche. È un'abitudine comune truccare le carte?**

«Chiunque abbia una minima esperienza da automobilista, avrà notato di certo che le discrepanze tra i dati

dichiarati dall'azienda produttrice sui consumi e quelli legati all'esperienza di guida personale sono frequenti. È vero che lo stile al volante, il traffico ed altri fattori incidono, ma ciò basta a chiarire che se i consumi sono difforni lo sono di conseguenza anche le emissioni. La vicenda Volkswagen può rappresentare in questo senso una svolta: è plausibile che ci possa essere presto una revisione di tutti i criteri di certificazione».

●●● **Ci sono anche test inefficaci?**

«Il caso Volkswagen va ben oltre l'efficacia dei test. È stato confessato che il software incriminato era fraudolento. La casa tedesca ha ammesso insomma di aver ingannato a bella posta i consumatori e gli enti di certificazione. Aver messo in piedi un'attività criminosa di questa porta-

ta ha dell'incredibile, se pensiamo a che cosa ha rappresentato fino a oggi per tutti il marchio».

●●● **Alcuni ritengono che si è sia ricorsi a un trucco, perché i criteri ambientali da rispettare avrebbero comportato costi esorbitanti per la realizzazione di veicoli diesel di ultima generazione.**

«È difficile comprendere i motivi di questa condotta. Probabilmente ha inciso la tentazione di mantenere alto il distacco dalla concorrenza grazie a un motore omologato di grandissimo successo. Ma ciò non toglie che il gruppo tedesco si è esposto a

un rischio incomprensibile. Volkswagen ha perso in tre giorni un terzo del suo valore. Azionisti, consumatori e ambientalisti intenteranno cause milionarie. L'azzardo rischia

di affossare per sempre l'azienda».

●●● **E il kaputt tedesco segna anche la fine del mito dell'efficienza teutonica.**

«La tentazione di ridacchiare alle spalle dei tedeschi è forte ma va trattenuta. La profonda crisi in cui è stato scagliato il primo gruppo automobilistico europeo, se non mondiale, potrebbe avere gravissime conseguenze sull'economia del Vecchio continente in termini occupazionali. La catena di fornitori Audi, Skoda a Porsche potrebbe presto trovarsi in grande difficoltà. La questione ha un importante rilievo economico ma anche politico. Lo Stato tedesco non può lasciare affondare un patrimonio così importante, dato che il Lander della Bassa Sassonia possiede una relevantissima quota di azioni Volkswagen. L'esplosione della vicenda comporterà gravi ripercussioni anche sul tema degli aiuti di Stato, sugli accordi europei e sulle regole che disciplinano la competizione».

●●● **La Germania dovrà rivedere il proprio modello economico incentrato sull'export?**

«Il riequilibrio tra esportazioni e consumi interni è un problema che riguarda la Germania ma anche diverse economie europee, compresa quella italiana. La crisi cinese, anche se non collegata al caos Volkswagen, rende d'altra parte ineludibile la ne-

cessità di pensare a un modello economico più efficiente».

●●● **Sbandata la Volkswagen, Marchionne potrebbe tentare il sorpasso?**

«L'indebolimento della casa tedesca

comporta un inevitabile rafforzamento di tutti gli altri competitor. Le quote di mercato tedesco in Italia sono considerevoli: per Fiat si tratta di una bella opportunità».

●●● **Quanto è grave la scelta dell'Europa di non dotarsi di un'unica autorità di controllo sulle emissioni?**

«Le norme sulle emissioni inquinanti sono oggetto di battaglie nazionali molto aspre. Ciascuno Stato ha i suoi interessi da proteggere. Basti ricordare che pochi anni fa, Fiat e le case tedesche diedero vita a una dura contesa sui nuovi standard di emissione che secondo la casa automobilistica italiana premiavano le grosse cilindrate. Dietro i parametri anti inquinanti stabiliti dall'Europa si annidano interessi economici contrapposti».

●●● **Gli ibridi e le auto elettriche troveranno sul mercato nuove praterie?**

«Gli ibridi sono valide alternative al diesel: hanno motori efficienti che hanno la stessa autonomia dei motori interamente a scoppio. L'auto elettrica continua viceversa ad avere un importante deficit nell'autonomia delle batterie. Va osservato tuttavia che i modelli di condivisione delle auto a batteria sono in forte crescita. Se gli standard ambientali continueranno a essere severi, per il car sharing si aprirà uno spazio molto importante». (*FLD*)



La tentazione di ridacchiare è forte ma va trattenuta. Però la Fiat può approfittarne



Il presidente di Sorgenia: rischiamo seri contraccolpi sull'occupazione





Chicco Testa: esperto di temi dell'ambiente ha guidato anche l'Enel