

**L'incontro.** Il capo della Casa Bianca vede i vertici di Fca, Gm e Ford. E blocca tutti i contratti di consulenza dell'Epa

# Meno controlli, più aiuti così Donald e Detroit siglano il "patto del caffè"

Marchionne: apprezzo la sua intenzione di rendere gli Stati Uniti un buon posto per investire

Barra: impazienti di rinforzare il settore manifatturiero. Field: tavolo incoraggiante

PAOLO GRISERI

TORINO. Davanti a un succo d'arancia e a una tazza di caffè Donald Trump propone ai vertici dell'auto un patto implicito. Uno scambio tra l'aumento dei posti di lavoro americani e una gestione delle politiche ambientali più vicina alle esigenze delle aziende. A questa specie di "coffee deal" approda dunque il braccio di ferro tra il nuovo presidente e i big dell'automotive che ha caratterizzato le settimane precedenti all'insediamento.

Tutto accade in poche ore. Mentre ancora si spremono le arance nella cucina della Casa Bianca, Trump blocca tutti i contratti di consulenza dell'Epa, l'ente del governo federale che controlla le emissioni delle auto Usa. Quell'Epa che, con l'amministrazione Obama, era diventata l'incubo dei costruttori. Quell'Epa che ha avuto comunque il merito di far scoppiare lo scandalo dieselgate. Quell'Epa, infine, che, ha scelto gli ultimi giorni della precedente gestione per formalizzare le accuse contro Fca. «Fondamentalmente non si può spendere un dollaro fino a nuovo ordine», ha spiegato ieri un funzionario dell'Epa all'agenzia Reuters. Ogni anno l'ente spende miliardi di dollari in contratti di consulen-

za. Perché Trump ha chiuso temporaneamente i versamenti? Il presidente lo ha spiegato ieri nella colazione con i colossi dell'auto: «Le regole sulla tutela dell'ambiente sono ormai fuori controllo». La nomina dell'antiambientalista Scott Pruitt alla guida della stessa Epa non aveva fatto presagire nulla di diverso. È chiaro che per i produttori di auto l'annuncio di Trump sul fatto che pensa «di poter ridurre del 75 per cento le leggi che regolano l'automotive», dalle norme per realizzare le fabbriche a quelle sulle emissioni, ha trovato nei big dell'auto degli ascoltatori entusiasti. Così come l'offerta di «incentivi» per realizzare nuovi stabilimenti in Usa trasformando «il nostro da Paese ostile a Paese ospitale per gli investimenti». Il patto produce dichiarazioni positive. Per la numero uno di Gm, Mary Barra, quella con Trump «è stata una discussione costruttiva e siamo impazienti di collaborare per rinviare il settore manifatturiero». Per il ceo di Ford Mark Fields «si è trattato di un incontro incoraggiante». Alla Ford è piaciuta soprattutto la scelta di Trump di far saltare il trattato di libero scambio con l'Asia perché tra le tre case di Detroit quella con l'ovale è la più esposta alla

concorrenza coreana.

Uscendo dalla colazione di lavoro, Sergio Marchionne è stato l'unico a non voler parlare con i cronisti. Più tardi l'ad di Fca ha scritto in una nota di aver «apprezzato l'intenzione del presidente di rendere gli Usa un buon posto per investire. Ci attendiamo di lavorare con Trump e il congresso per rafforzare l'industria manifatturiera». A Trump Marchionne ha ricordato che dal 2009, da quando Fca ha gradualmente salvato Chrysler dal fallimento, la società ha investito in Usa 9,6 miliardi di dollari creando 25 mila posti di lavoro.

In serata l'ultimo segnale significativo è venuto dalla finanza. Tutti i titoli delle tre case di Detroit hanno guadagnato terreno ma quello che ci ha guadagnato di più è stato proprio quello del Lingotto, cresciuto del 6,7 per cento. Le azioni hanno superato la soglia psicologica dei 10 euro. La stessa che aveva abbandonato la scorsa settimana quando era scoppiata la bufera dell'indagine sulle emissioni. Sembra già un'altra epoca. La nuova linea scatena le critiche degli ambientalisti. Ma anche qualche analista storce il naso: «Nuove fabbriche di auto? Ma non siamo già oggi in sovracapacità produttiva?».

CRIPRODUZIONE RISERVATA

