



# Difendere il giornalismo

**C'è una tecnica che non si insegna nelle scuole di giornalismo, ma viene comunque applicata abilmente da molte redazioni. Si chiama in gergo 'occultamento di cadavere' e consiste nel relegare**

le notizie sgradite in angoli del giornale in cui si pensa che o non siano viste o, comunque, diano meno fastidio alla ditta. Se ne sta facendo largo uso da parte della cosiddetta stampa specializzata in occasione dello scandalo Volkswagen, il più incredibile autogol mai realizzato da un gruppo automobilistico di caratura mondiale. Sui quotidiani gli specialisti cercano di non occuparsene, lasciando che lo facciano i colleghi della cronaca e dedicando le pagine settimanali dei motori alla routine delle presentazioni di nuovi modelli, spesso insignificanti e persino un po' comiche di questi tempi.

I mensili giocano in difesa, pubblicando il minimo sindacale delle informazioni di servizio per il solito 'possessore di Golf', forse temendo di disturbare un colosso che potrebbe rinascere dalle ceneri del diesel-gate e tornare a essere il grande inserzionista pubblicitario che è stato negli ultimi decenni. Alfiere di questa posizione è stato Pierluigi Bonora, caporedattore del *Giornale*, autore di un intervento sul sito Autologia dall'emblematico titolo 'Ora più che mai bisogna difendere l'auto', con una chiamata alle armi a tutti i colleghi della corporazione affinché ci si spenda per difendere il mondo delle quattro ruote (in cui tutti si mangia, alla fine) dagli attacchi degli storici nemici, ringalluzziti dallo scivolone della marca più rispettata.

Sarebbe il caso invece di scrivere un altro post dal titolo 'Ora più che mai bisogna difendere il giornalismo', perché quello che è stato certificato negli Stati Uniti dall'Agenzia per l'ambiente, l'Epa, era già stato ampiamente dimostrato tra il 2011 e il 2014 a Ispra, nell'Istituto di ricerche Jrc che fa capo alla Commissione europea. Proprio lì, sul Lago Maggiore a due passi da Milano, gli scienziati avevano rilevato emissioni superiori fino a quattordici volte i limiti consentiti da parte dei

## Faremo di tutto per riconquistare la vostra fiducia.

Cari Clienti Volkswagen,

recentemente abbiamo commesso un grave errore: abbiamo compromesso il rapporto di fiducia che da sempre ci lega.

Chiediamo scusa a tutti, lo primo luogo a voi.

I nostri reparti Ricerca e Sviluppo stanno lavorando a pieno ritmo in collaborazione con le autorità competenti per fare chiarezza sui valori di emissione di ossido di azoto (NOx) di alcuni nostri motori Diesel della famiglia EA 189.

In questa circostanza più che mai sappiamo che le azioni pesano molto più delle parole.

E una prima azione nei vostri confronti è già stata attuata, sul sito [volkswagen.it](http://volkswagen.it) è attiva una sezione, dove potrete verificare se la vostra auto è interessata.

Vi confermiamo che tutti i veicoli sono comunque tecnicamente sicuri e adatti alla circolazione su strada e possono continuare a essere usati normalmente, senza alcuna limitazione.

Quando la soluzione tecnica sarà disponibile, provvederemo a contattare tutti i proprietari delle auto interessate, invitandoli a portare il loro veicolo presso le Concessionarie o i Servizi Partner per eseguire l'intervento necessario. Ovviamente in forma totalmente gratuita.

Vi ricordiamo che le nuove vetture della gamma Volkswagen equipaggiate con motori Euro 6 attualmente in vendita non sono coinvolte nella problematica e soddisfano pienamente i requisiti di legge e gli standard ambientali.

Sappiate che non ci fermeremo fino a quando non avremo riconquistato pienamente la vostra fiducia.



La pagina di Volkswagen pubblicata sulla Stampa.

modelli diesel testati su strada con uno studio ripreso dalla rivista *Nature*, ma mai dalla stampa italiana ed europea. Non mi riferisco solo alle testate più blasonate, ma anche ai tanti data journalist che impazzano sul digitale ricamando attorno a milioni di cifre insignificanti, a dimostrazione che, come c'è notizia e notizia, c'è anche numero e numero. Solo che ogni tanto bisogna fare 'Oh'.

Meno male che qualcuno sta provando a rialzare la testa, per esempio facendo notare alla Volkswagen che a sua volta non può praticare in proprio l'antica tecnica dell'occultamento di cadavere in casa propria. Come? Scusandosi con tanto di pagine a pagamento sui grandi quotidiani soltanto a nome della sola marca più nota, sperando così che la coda dello scandalo resti appiccicata solo a essa e non alle varie Audi, Skoda e Seat, che pure sono state oggetto di truffaldino tarocco nelle centraline dei diesel. Onore quindi a siti come Carblogger.it e a colleghi come Paolo Griseri di *Repubblica*.

■ Ci vorrebbe un libro intero, e non questa paginetta che *Prima* gentilmente mi concede, per rispondere al provocatorio quesito lanciato da quella volpe di Rino Drogo: a che servono ormai i mensili di automobili? L'ex dirigente di Fiat e Lancia (tornato al suo primo amore, la pubblicità) sostiene di avere trascorso l'estate senza avere visto in giro un solo lettore di riviste di motori. Io credo che i magazine, per quanto smagriti, tra edicola e pubblicità servano ancora per pagare lo stipendio a un sacco di gente. Il web fa molti contatti e pochi soldi e, con le sole 'pagine viste', il 27 non c'è trippa per i gatti. E poi, caro Rino, mi dici tu che cosa metterei nella raccolta di *Quattroruote* che conservo gelosamente fin dal marzo 1965, con la mitica 850 Fiat Spider e Coupé e il prezzo di copertina a 300 lirette?

Max Medici