

GIANNI MORANDI L'ETERNO «BRAVO RAGAZZO» SI RACCONTA SENZA CENSURE

2 OTTOBRE 2008 ANNO XLVI N. 40 (2213)

Panorama

www.panorama.it

Quanta

REVISIONE

è andata in fumo con il crac finanziario

I fondi in cui sono finite
le liquidazioni perdono
anche il 15 per cento.

E per categorie come avvocati,
medici, giornalisti, agenti
di commercio e altri
c'è il rischio di dover
pagare e lavorare di più.



Sul mercato è calo continuo

I due grafici mostrano la variazione delle vendite di auto registrata nei mesi di giugno, luglio e agosto in Europa e in Italia. Il calo riguarda quasi tutti i paesi europei.

LE VENDITE IN EUROPA
Variazioni in % rispetto all'anno precedente



LE VENDITE IN ITALIA
Variazioni in % rispetto all'anno precedente



giunturali, che ogni 10 o 15 anni colgono il mondo delle quattro ruote, oppure la malattia è più grave? Fino a pochi mesi fa gli strateghi delle case automobilistiche, Fiat in testa, erano pronti a scommettere che nel corso del 2008 le vendite sui mercati del Continente avrebbero conosciuto una flessione intorno al 3 per cento. In base a queste previsioni si riteneva che i tradizionali strumenti di taglio della produzione sarebbero stati sufficienti per superare le difficoltà e attendere il ritorno del bel tempo. Adesso quest'ipotesi sembra peccare di ottimismo. Il mercato europeo potrebbe chiudersi l'anno a meno 5 per cento, e di più.

Queste ultime settimane si sono succeduti gli annunci dolorosi. La Fiat ha annunciato che in tutti gli stabilimenti italiani del gruppo gli operai resteranno a casa per una settimana. I francesi della Renault hanno annunciato 6 mila esuberanti licenziamenti.

Anche la General Motors Europe è in difficoltà (vendite a maggio in calo del 9 per cento) e la Ford, che è controllata dalla Ford, ha rallentato le catene di montaggio. Al coro della crisi non mancano i tedeschi, che stanno rivedendo alcuni dei costi di produzione e di bilancio. Gian Primo Quagliano, direttore generale di Promotor, il più qualificato osservatore del mercato dell'automobile, non nasconde le difficoltà, però bocchia il catastrofista che considera finito il settore. «In Italia» sostiene Quagliano, «le vendite di auto hanno già cono-

sciuto crisi pesanti, come all'inizio degli anni 90, quando in 12 mesi il mercato perse 500 mila immatricolazioni». Secondo la Promotor, il settore ha già messo a punto la strategia del rilancio che passa attraverso vetture più piccole, più tecnologiche e meno inquinanti. E, infatti, in tutta Europa è un susseguirsi di appelli perché i governi approvino o estendano gli incentivi per svecchiare il parco automobilistico.

In questa direzione spinge anche la lobby dei concessionari. «Solo con gli aiuti all'acquisto» dice Alberto Di Tanno, presidente della Intergea, secondo venditore italiano di auto, «il mercato non si avviterà in modo devastante».

Secondo indiscrezioni, l'Italia potrebbe allinearsi nel 2009 alla Francia, dove già da quest'anno è in funzione un meccanismo bonus-malus che premia chi acquista auto meno inquinanti (sotto i 130

grammi per chilometro di CO₂ emessa) e impone una tassa sull'acquisto di quelle meno «pulite» (oltre i 160 g/km). La Francia ha reagito positivamente a questa iniziativa, mantenendo vivo il mercato, che si è però spostato verso le piccole cilindrata, tanto che il bilancio finale per il 2008 dovrebbe chiudersi per il paese transalpino con un passivo attorno ai 200 milioni di euro, generato proprio dalla contrazione delle vendite di auto più grandi.

Basterebbero altrove gli incentivi? E per quando è prevedibile una ripresa delle vendite? Nei primi mesi di quest'anno la crisi era figlia dell'astronomico aumento del barile di petrolio, poi si sono aggiunte altre difficoltà. L'elenco dei motivi di crisi che si apre con il caro carburanti prosegue con la frenata generalizzata dei consumi e si chiude con le sempre maggiori difficoltà nell'ottenere >

Una catena di montaggio della Fiat: la Cgil teme per il futuro di qualche impianto.

