

**Mercato** Frenata Fiat del 12%. Costruttori e concessionari: rivedere gli incentivi

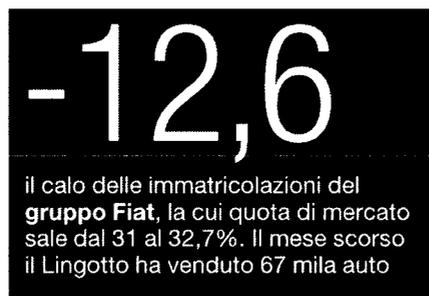
# Auto, nuova gelata a maggio Vendite giù del 17,5% Ma il Lingotto limita i danni

**A picco i marchi esteri  
Oggi sarà presentata la  
Delta. E Marchionne  
incalza la squadra  
sugli obiettivi 2008**

MILANO — Un crollo tra i peggiori: -17,56%. La corsa alle promozioni non è bastata a risollevarlo il mercato. Si è tradotta, sì, in un'accelerazione delle immatricolazioni negli ultimi giorni. Ma pur tra sconti, agevolazioni, ricorso più o meno generalizzato ai «chilometri zero» e spinte sul noleggio, il risultato finale di maggio non è di molto inferiore al 20% atteso alla vigilia. È il quinto mese consecutivo di calo. E non si salva nessuno (o quasi). Tra i big la Fiat è il gruppo che meglio argina i danni, anzi: con un -12,58%, e con il «lusso» di Ferrari e Maserati che addirittura guadagna (+8 e +6%), perde meno del mercato e molto meno dei concorrenti. Il che consente a Torino di migliorare la propria quota al 32,7% dal 31% del maggio 2007. Il panorama è segnato però da vere débâcle. Mantengono il «rosso» poco sotto o in linea con la media Bmw, Renault, Peugeot. Fanno peggio Mercedes (-18%) o Volkswagen (-19%). Ma vanno decisamente in picchiata americani e giapponesi:

Ford (-27,90%) e Chrysler (-36,97%), Honda (-36,37%) e Toyota (-40,92%).

A conti fatti, sono oltre 40 mila le vetture che mancano all'appello in maggio (204 mila immatricolazioni contro le 248 mila di un anno fa, in pieno boom). Ed è altrettanto pesante il confronto sui primi cinque mesi: 120 mila auto in meno significano un calo di un buon 10%, che fa aleggiare lo spettro



dell'«orribile 1993».

È un quadro che nel suo insieme suona, per il Centro Studi Promotor, come «un'ulteriore conferma del fatto che il mercato è entrato in crisi, depresso dal caro-carburante e dal caro-assicurazioni». Oltre che, naturalmente, dallo scenario economico in generale. E senza che si intravedano segnali di possibile inversione di tendenza. Al punto che sia l'Anfia sia l'Unrae (le associazioni della

«filiera-auto» delle case italiane e i rappresentanti dei costruttori stranieri), lanciano l'allarme e risolvono la questione degli incentivi: per l'Unrae «il meccanismo non appare più del tutto adeguato allo stimolo della domanda e alla sostituzione della parte più vetusta del parco circolante», per l'Anfia «gioverebbe non solo alla domanda, ma anche all'ambiente, l'estensione degli incentivi ai 4 milioni di vetture Euro 2 al momento esclusi».

Il tutto perché non è solo maggio, con quell'eclatante -17,56%, ad accendere la spia. È l'analisi dell'intero primo scorcio 2008, e della bassa raccolta di ordini, a rendere «del tutto evidente

— sottolinea ancora l'Anfia — che sarà impossibile raggiungere l'eccellente risultato 2007». Il che pone concreti interrogativi sugli obiettivi fissati dalle singole case. Sono ancora raggiungibili? Quanti saranno costretti a rivederli al ribasso? È il tema all'ordine del giorno tra tutti i costruttori. Lingotto compreso. Ai manager dell'auto Sergio Marchionne ha chiesto la stessa aggressività che ha consentito «il miracolo

Fiat» (anche la «strigliata» pubblica di martedì scorso, dal Politecnico di Torino, va letta in questa chiave). E, fin qui almeno, i target li mantiene, forte della tenuta mostrata anche in maggio e del fatto che Grande Punto, Panda, 500 occupano sempre i primi tre posti nella classifica delle auto più vendute. Lo scatto in più Marchionne se lo attende dalla Lancia Delta, che presenterà stasera, e dalla Mito, in arrivo a metà giugno e alla quale è affidato il primo passo del rilancio Alfa (in calo, a maggio, del 22%). Se il mercato continuerà così, però, anche far meglio della media potrebbe non essere sufficiente.

**Raffaella Polato**

