

Stellantis taglia le stime Titolo ko a Piazza Affari (-14,7%)

Automotive. Rivisti gli obiettivi per margini e free cash flow, pesa la performance in Nord America Il lunedì nero del settore: cadono tutti i titoli, il comparto perde il 4% in Europa, male anche Ford e Gm

Alberto Annicchiarico

Lunedì nero per l'auto, alle prese con una flessione della domanda e costi in pressing. Stellantis ha rivisto le stime dei risultati del 2024, una decisione dovuta «ai problemi di performance in Nord America e al deterioramento nelle dinamiche globali del settore». Le azioni sono crollate (-14,7%), trascinando al ribasso il settore (Stoxx Europe Auto & Parts -4,04%) il listino milanese, il Ftse Mib (-1,72%), e parigino (-2%), ma anche Ford e Gm dall'altra parte dell'Atlantico. Male anche Renault (-5,57%) dopo le ipotesi di aggregazione, proprio con Stellantis. Il margine del risultato operativo adjusted del gruppo dei 14 marchi (15 con i cinesi di Leapmotor in jv) è atteso ora tra il 5,5% e il 7% per l'intero 2024, in calo rispetto al precedente «double digit», 10% nella prima metà dell'anno. Il free cash flow industriale è previsto tra -5 e -10 miliardi di euro rispetto al precedente «positive». Il titolo vale 12,4 euro (-41,3% da inizio d'anno, peggior performance tra i produttori europei) mentre la capitalizzazione è scesa sotto i 40 miliardi (37,5). Soltanto a marzo, dopo i dati del primo trimestre, Stellantis valeva quasi 80 miliardi ed era salita al terzo posto globale, alle spalle di Tesla e Toyota. Oggi è diciassettesima dietro l'indiana Mahindra & Mahindra.

La riduzione del margine operativo atteso, secondo il gruppo guidato dal cco Carlos Tavares, è correlata per circa due terzi alle azioni correttive in Nord America (che nel primo semestre valeva il 45% dei ricavi e il 51% dell'utile operativo rettificato) ma anche all'attesa di vendite inferiori nel secondo semestre in diverse aree. «Il gruppo - ha spiegato la nota - ha accelerato il piano di normalizzazione dei livelli di stock negli Stati Uniti con l'obiettivo di non più di 330.000 unità in giacenza presso la rete entro la fine del 2024 rispetto al precedente termine del primo trimestre 2025». Tra le altre azioni, un aumento degli incentivi sui modelli del 2024 e degli anni precedenti e iniziative di incremento della produttività. «Il deterioramento nelle condizioni globali del settore si traduce in una previsione di mercato per il 2024 a un livello inferiore rispetto all'inizio dell'anno, mentre le dinamiche competitive si sono intensificate per effetto sia della maggiore offerta sia dell'accresciuta concorrenza cinese».

Ma più che la concorrenza cinese, inesistente negli Stati Uniti e ancora agli albori in Europa - Stellantis è di fatto assente in Cina - è proprio la domanda sul mercato nordamericano la causa numero uno del crollo. Centinaia di migliaia di veicoli a fine ciclo, caratterizzati da bassa domanda e prezzi ritenuti troppo elevati dai consumatori, tra i quali Ram 1500 Classic e Chrysler 300. Nell'offensiva di 20 nuovi modelli per il 2024 era stato annunciato, tra quelli già in produzione, proprio il nuovo Ram 1500. Il 21 agosto, un mese dopo avere presentato i conti di metà anno, con il dimezzamento dell'utile, Tavares è volato a Detroit per una visita di tre giorni. Obiettivo, sviluppare una nuova strategia e rassicurare concessionari, dipendenti (ma in agosto sono stati annunciati 2.450 licenziamenti a Warren, Michigan) e investitori. Una settimana fa sono diventate più pressanti le voci di un avvicendamento al vertice anche se il gruppo ha parlato di una regolare pianificazione per la successione, visto che il mandato del ceo scade ad inizio 2026. Intanto il consiglio di amministrazione si riunirà il 9 e il 10 ottobre negli Stati Uniti per valutare le scelte più immediate.

Che cosa può succedere adesso? Secondo i broker italiani Equita e Akros le nuove stime mettono a rischio i programmi di dividendo e di riacquisto di azioni della casa automobilistica. Il profit warning «conferma quanto sia difficile la situazione dell'azienda. L'entità del colpo ai margini supera di gran lunga le nostre già ridotte aspettative», hanno commentato gli analisti di Bernstein, secondo i quali l'entità della correzione implica un secondo semestre molto debole. La nuova guidance, è la conclusione, implica un calo dell'utile operativo rettificato a 10,4 miliardi di euro, il 37% in meno rispetto alle previsioni di VisibleAlpha, con un margine implicito del 2,4% rispetto al 9,5% previsto dal consenso. Il gruppo, tuttavia, ha dichiarato che continuerà «ad espandere i propri differenziatori competitivi ed è convinto che le azioni di recupero poste in essere si tradurranno in performance operative e finanziarie più robuste nel 2025 e oltre».

Stellantis è l'ultimo costruttore automobilistico in ordine di tempo a correggere al ribasso le aspettative, dopo che il Gruppo Volkswagen ha tagliato a sorpresa le sue venerdì sera, preceduto nelle settimane precedenti - qui c'entra davvero la concorrenza cinese, in Cina - da Mercedes-Benz e Bmw.

© RIPRODUZIONE RISERVATA