

Tavares: «Speculazioni su Stellantis Renault»

Al.An.

La pensione? «È un'opzione». Carlos Tavares non esclude di lasciare il ruolo di ceo in Stellantis nel gennaio 2026, al termine del suo primo mandato alla guida del gruppo. «Nel 2026, la persona che vi risponde avrà 68 anni, un'età ragionevole per andare in pensione. Questa è l'opzione», ha dichiarato Tavares dopo una visita allo storico stabilimento Peugeot di Sochaux. «Se chiedete a mia moglie, vi dirà che è un'esigenza da parte sua. Sono un buon marito», ha aggiunto l'amministratore delegato del gruppo che ha contribuito a fondare nel 2021 con la fusione tra la francese Psa (Peugeot-Citroën) e l'italo-americana Fca (Fiat-Chrysler). Stellantis ha avviato un processo di successione, come è fisiologico per un gruppo di queste dimensioni, secondo quanto indicato dalla società alla fine di settembre. Una riunione ad hoc del consiglio di amministrazione, «programmata da tempo», si terrà nei prossimi giorni presso la sede americana, ad Auburn Hills, vicino a Detroit.

Tavares, intanto, si è impegnato a mantenere il dividendo e il programma di buyback per quest'anno, ma non ha escluso tagli nel 2025, mentre gli investitori temono che i problemi finanziari della casa automobilistica ostacolino i pagamenti futuri.

Quanto alle voci circolate sui media negli ultimi giorni circa una possibile fusione tra Stellantis e Renault, mirata a creare un gigante in grado di competere con l'aggressiva legione di costruttori cinesi, «sono pura speculazione», ha affermato il ceo di Stellantis. Le difficoltà che il gruppo sta affrontando, comunque, «non ne mettono in discussione la strategia». Lunedì scorso la società ha rivisto al ribasso i target 2024. In particolare, il margine operativo è ora stimato tra il 5,5% e il 7%, rispetto a un valore «a doppia cifra» (intorno al 10%) stimato in precedenza. Tra le cause principali un deterioramento generale del mercato dell'auto e delle difficoltà sul mercato statunitense, dove si registra un eccesso di scorte e un netto calo delle vendite e dei profitti. A questo proposito Tavares ha aggiunto che i 15 mesi che ha ancora davanti alla guida «sono più che sufficienti per cambiare le cose» e rimettere il gruppo in carreggiata.

«Stellantis non è l'unica a essere in difficoltà, non è isolata nell'industria automobilistica. Lo sono anche Volkswagen, Bmw, Mercedes, e probabilmente non è finita qui». Il contesto del settore è «estremamente brutale», ha avvertito Tavares, puntando l'indice anche contro la regolamentazione (europea) e la concorrenza cinese e sottolineando che, in questo contesto, «se si commette un piccolo errore operativo» si paga immediatamente.

Il profit warning, per esempio, è dovuto anche all'esitazione del top management Stellantis nel decidere le opportune contromisure in Nord America. Il che ha avuto implicazioni molto serie sull'Ebit e sul free cash flow a breve termine, hanno scritto

gli analisti di Barclays. La banca afferma che, oltretutto, l'amministratore delegato ha ammesso un atteggiamento «arrogante» quando non ha adeguato la produzione statunitense. Una scelta che ha portato a un taglio implicito dell'80% dell'Ebit del secondo semestre. «Stellantis è stata troppo lenta nel riconoscere il problema delle scorte statunitensi e l'erosione delle quote di mercato Ue/Usa». Barclays ha tagliato le sue aspettative di Ebit 2024-2026 del 33%-45% e, dato che è improbabile una ripresa non prima della prima metà del 2025, ha declassato il titolo a neutrale da overweight. Dimezzato il prezzo obiettivo a 12,50 euro da 23 euro.

E non c'è pace a Piazza Affari per il titolo Stellantis, che con un ribasso di quattro punti a 11,9 euro ieri è finito in coda al Ftse Mib, complici il downgrade di Barclays, il calo delle vendite negli Stati Uniti e quello della produzione italiana nei primi nove mesi del 2024. Il titolo è ai livelli più bassi da luglio 2022, ha toccato un minimo di giornata di 11,8 euro, cede il 43% da inizio d'anno e il 56% rispetto ai massimi toccati il 25 marzo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA