

Auto, dalla cura Tavares utili boom ma vendite a picco

Il caso. In tre anni da Stellantis 50 miliardi di profitti ma nel 2024 i volumi saranno vicini a 5,4 milioni di vetture contro i 7,7 milioni pro forma del 2019. In Usa quota di mercato sotto il 10%

Filomena Greco Marigia Mangano

La gestione di Carlos Tavares ha permesso a Stellantis di generare in tre anni qualcosa come 50 miliardi di utili, di cui 11,7 miliardi girati agli azionisti. Come? Agendo quasi esclusivamente sulla leva dei “prezzi”. Volumi e quote di mercato sono crollati con il solo Nord America che ha perso oltre quattro punti percentuali. Il Sole24 Ore ha ricostruito l’andamento di utili, volumi e quote di mercato del gruppo Stellantis fin dalla sua nascita. Basta mettere in fila questi tre indicatori per ottenere uno spaccato chiaro di come funzionava la gestione Tavares. Quel che emerge, in sintesi, è che Stellantis ha guadagnato principalmente perché ha aumentato del 30-40% i prezzi delle sue autovetture e non perché ha venduto di più.

Il boom dei profitti

Gli utili generati da Stellantis rappresentano il punto di partenza per tracciare la parabola del gruppo automobilistico, ma soprattutto per comprendere fino in fondo la strategia del manager portoghese, protagonista indiscusso della fusione tra Psa e Fca, un’operazione da lui fortemente voluta, e fin dal suo insediamento promotore di un drastico taglio dei costi a scapito di investimenti e produzione. Il 18 gennaio 2021, primo giorno di quotazione del gruppo italo-francese, Stellantis si presenta al mercato con una capitalizzazione di Borsa di 42 miliardi di euro. Nel suo primo anno di quotazione il gruppo registra profitti per 14,2 miliardi, che crescono l’anno dopo fino a 16,7 miliardi e toccano il record di 18,6 miliardi nel 2023. Quanto basta per staccare in tre anni un maxi assegno cumulativo di 11,7 miliardi, di cui 1,6 miliardi alla sola Exor di John Elkann, rappresentante della famiglia Agnelli e presidente esecutivo di Stellantis. In quegli stessi anni i volumi passano dai 7,7 milioni dei dati cumulativi di Fca e Psa del 2019 a 5,9 milioni del 2021 per atterrare ai 5,4 milioni del consensus per la fine di quest’anno. In pratica 2,2 milioni in meno di macchine prodotte e vendute rispetto alle vecchie Fca e Psa. Il 2023 ha portato a Tavares compensi per 36,5 milioni, erano stati 19,15 nel 2022 e nel 2021 per un valore complessivo di 74,5 milioni in tre anni.

Per capire quanto il pricing abbia impattato sui margini del gruppo, risulta utile una elaborazione di Banca Akros (grafico in pagina). In pratica Stellantis è riuscita a passare da un utile operativo proforma segnato nel 2020 di 9,2 miliardi ai 23,6

miliardi registrati nel 2023 quasi esclusivamente grazie all'incremento dei prezzi che ha impattato per quasi il 100%, assorbendo completamente costi industriali e impatto dell'inflazione. «Nel periodo 2020-2023, i problemi della supply chain hanno imposto ai costruttori di ridurre i volumi delle vendite; in parallelo, i prezzi sono cresciuti del 30-40%, anche per il connesso “effetto scarsità”», spiega Gabriele Gambarova di Banca Akros, «la dinamica dell'utile operativo di Stellantis fino al 2023 rispecchia fedelmente questo trend, con volumi in calo sin dal 2019 e un netto incremento dei prezzi che ha più che compensato l'inflazione a tutto beneficio dei margini».

Quote di mercato e volumi

L'equilibrio su cui si è retta la gestione Tavares emerge ancor più chiaramente se si guarda alle quote di mercato, passate in Europa dal 20,6% del 2019 al 16,8% dell'anno scorso. Il 2024 segna una ulteriore contrazione del 7%, con il dato aggiornato al mese di ottobre sceso a quota 15,7 nel cumulado, più di 10 punti sotto Volkswagen. Anche negli Stati Uniti il market share del Gruppo si è ridimensionato, perdendo circa tre punti e scendendo sotto la soglia del 10%. Una elaborazione dei dati fatta dall'Anfia, l'associazione delle imprese della filiera automotive, mette in evidenza come si sia contratta l'impronta industriale di Stellantis e i volumi produttivi, negli Stati Uniti e in Europa. Qui la produzione Stellantis è calata di oltre il 30% dal 2019, perdendo oltre un milione e mezzo di unità, da 4,4 a 2,9 milioni di unità. A pagare il prezzo più pesante sono state proprio Francia e Italia. Nel primo caso i volumi, rispetto al 2019, si sono più che dimezzati passando a 1,2 milioni alle 550mila previste per quest'anno, nel secondo caso il calo è stato del 40%, attestando la produzione italiana di auto (e commerciali leggeri) sotto la soglia del milione di veicoli. Negli Usa – dove Stellantis ieri ha chiuso un accordo con Zeta Energy per lo sviluppo di una nuova famiglia di batterie – il calo è stato del 40%, con in valore assoluto un milione di auto in meno prodotte tra 2019 e 2024.

© RIPRODUZIONE RISERVATA