

Automotive sotto pressione: settore frenato da dazi Usa, domanda incerta e Cina

Alberto Annicchiarico

«Nubi sull'industria automobilistica». Non lascia troppo spazio a slanci ottimistici il nuovo report di S&P Global Ratings sul settore, appena pubblicato. Il 2025 si preannuncia un anno cruciale per l'industria, con una serie di sfide destinate a ridefinire gli equilibri globali. Pesa la prospettiva di nuovi dazi su auto e componenti sotto la presidenza Trump, annunciati per il 2 aprile: i produttori potrebbero essere costretti a rivedere strategie di prezzo e delocalizzazione, con un impatto negativo su profittabilità e liquidità. Secondo motivo di preoccupazione il rallentamento della transizione elettrica in Europa, penalizzata da una bassa domanda e da mancanza di chiarezza sugli incentivi governativi, che potrebbe pesare ulteriormente sui margini.

Tra le nuvole non manca l'offensiva cinese, ormai in grado di trasformare il panorama competitivo: export triplicato in tre anni e rapida erosione delle quote delle case occidentali nel mercato più grande del mondo. I produttori esteri, in effetti, stanno perdendo terreno ancora più velocemente del previsto. Mentre le case automobilistiche locali consolidano la loro leadership.

«La Cina - commenta Vittoria Ferraris, managing director & sector lead automotive Emea di S&P Global Ratings - si sta affermando come leader della mobilità elettrica a basso costo. Oltre ad aver raggiunto il 50% delle vendite di auto elettriche, nel 2026 entreranno in vigore nuove normative che renderanno ancora più difficile la sopravvivenza dei motori endotermici nel mercato interno. Questo ha messo in difficoltà le case automobilistiche occidentali, che non potendo competere sul fronte elettrico, hanno finora puntato sulla vendita di auto a motore endotermico nei segmenti premium. Volkswagen, General Motors, Ford, Mercedes, e probabilmente anche Bmw, anche se in misura minore, stanno ristrutturando e rivedendo strategie e investimenti per competere».

Nonostante questi fattori, secondo gli analisti di S&P Global Ratings la domanda globale di veicoli leggeri (autovetture, veicoli commerciali leggeri, furgoni e pick-up) dovrebbe rimanere stabile, con una crescita tra l'1 e il 3% (2024-2026), anche se con una distribuzione delle quote di mercato sempre più favorevole ai cinesi. A meno che le nuvole nere non siano ulteriormente sospinte anche dall'economia globale in frenata: la scarsa fiducia dei consumatori, negli Stati Uniti e in Europa, potrebbe portare a un eccesso di produzione rispetto alla domanda.

Per queste ragioni, proprio la contrazione della domanda resta un dato imprevedibile. «Se la domanda cala, l'intera filiera ne soffre, dai produttori ai

fornitori, che già sono stati penalizzati negli ultimi anni e sono stati i primi a ridurre il personale. Il rischio - avverte Vittoria Ferraris - è che la combinazione tra dazi, pressione sui costi e incertezza economica porti a una stagnazione del mercato automobilistico globale».

Non va trascurato, inoltre, che la crescita della stessa economia di Pechino è più debole e che cosa questo significa: «La debolezza della domanda interna in Cina - aggiunge Ferraris - è un aspetto critico. Il Pil fatica a raggiungere il 5% e tende verso il 4% per il rallentamento dei consumi. Questo spinge i produttori cinesi a esportare il proprio eccesso produttivo a qualsiasi costo, anche in mercati come l'Europa, che ha introdotto dazi differenziati. Nonostante questi ostacoli, su 50 nuovi modelli elettrici che verranno lanciati quest'anno in Germania, 10 sono cinesi. Questo dimostra che i produttori cinesi, nonostante le difficoltà interne, stanno trovando nuove opportunità nei mercati occidentali».

Ultimi, ma non meno importanti, i ritardi regolatori nel Vecchio continente: l'eventuale dilazione da parte della Commissione europea degli obiettivi più stringenti imposti alle case automobilistiche sulle emissioni complessive di CO2 nel 2025, attesa per i primi di marzo, potrebbe dare sollievo (temporaneamente). Sarebbero probabilmente evitate sanzioni miliardarie e verrebbero stabilizzati i prezzi. Questi ultimi sono stati sostenuti finora dalla disciplina produttiva, ma la crescente competizione in Europa e negli Stati Uniti dovrebbe rendere più difficile mantenerli elevati.

In realtà, sostiene Ferraris, «sarebbe necessario un'*Inflation Reduction Act* (Ira) europeo, un sistema di incentivi gestito direttamente dall'Unione Europea e non dai singoli stati, simile a quanto fatto dagli Stati Uniti (dall'Amministrazione Biden, ndr). L'attuale frammentazione dei sostegni nazionali rende inefficace la strategia di supporto all'industria continentale. Un piano di incentivi centralizzato permetterebbe di garantire competitività ai produttori europei, evitando di lasciarli esposti alle politiche protezionistiche di altri paesi».

Infine, la combinazione di bassi volumi di crescita, riduzione dei margini e maggiore pressione competitiva potrebbe indebolire ulteriormente i rating creditizi delle case automobilistiche e dei fornitori. S&P Global Ratings evidenzia come i rating degli produttori siano più resilienti rispetto a quelli dei fornitori, poiché le ristrutturazioni non hanno portato miglioramenti significativi in termini di *deleveraging* o profittabilità. I produttori occidentali potrebbero essere costretti a ridurre ulteriormente i costi e rivedere le proprie strategie di mercato per mantenere la stabilità del rating. Tuttavia, la possibilità di alleanze strategiche con concorrenti meglio posizionati potrebbe offrire una via d'uscita per alcuni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA