

Vince Tesla, perdono Stellantis e le tedesche

Alberto Annicchiarico

Tra i salvati dai dazi di Trump c'è Tesla. Fra i sommersi, in Europa, escluso il brand Renault, che non opera negli Stati Uniti, troviamo soprattutto Stellantis e le case tedesche. Lo certificano le chiusure di Borsa di ieri: il gruppo franco-italiano ha perso più del 4%, mentre Porsche, Mercedes-Benz e Bmw oltre il 2%. Ma si leccano le ferite anche le altre due big di Detroit, General Motors in testa (-7,36%). Ford meno in affanno (-3,88%), perché produce per l'80% negli Usa.

Con dazi al 25% il prezzo da pagare, in termini di erosione dell'Ebitda (la capacità di un'azienda di generare profitti dalla gestione ordinaria), sarebbe altissimo per le case europee, aveva segnalato lo scorso novembre un report di S&P Global Ratings. Ma il quadro nel frattempo è addirittura peggiorato. «La base colpita dal dazio cambia - commenta Vittoria Ferraris, Sector Lead Automotive Emea, S&P Global Ratings - ovvero anche un veicolo assemblato negli Stati Uniti ma con componenti rilevanti (motore, trasmissione, telaio) provenienti dall'Europa, sarebbe soggetto a dazi a partire dal momento in cui ci sarà uno strumento per misurare il valore prodotto localmente rispetto al valore proveniente da Paesi terzi». Inoltre «Trump parla di tariffe a carattere permanente, mentre finora abbiamo pensato che l'applicazione delle tariffe fosse transitoria».

S&P Global Ratings metteva in luce anche il serio danno per i big Usa come General Motors. «Il tema è cruciale per Gm, perché in Messico produce i pick-up venduti negli Usa, vetture ad alto margine. Rimpatriare la produzione è in parte possibile, ma avverrebbe a costi decisamente più alti». Anche Stellantis produce e assembla principalmente in questi due paesi. E rischia di pagare in termini di ulteriore perdita di quote di mercato.

La meno esposta all'effetto dazi sembra essere proprio la Tesla del super consigliere del presidente Trump, ovvero Elon Musk. Per diverse ragioni. Tesla, scesa nel 2024 sotto il 50% della quota di mercato negli Usa, è in difficoltà anche per il ruolo politico del suo ceo: il 2 aprile (proprio il giorno del via ai dazi) comunicherà le consegne del primo trimestre. Si stima un -7% sul 2024, dopo i recenti crolli in Europa. Ma Tesla produce tutti i veicoli che vende negli Stati Uniti in California e Texas, il che significa che non sarà soggetta ai dazi sulle auto. Eppure il costruttore di Austin subirà un aumento dei costi per le componenti importate. «Il valore locale dei modelli venduti si colloca nel range 60-75%, molto alto rispetto ai principali modelli di alcuni concorrenti», spiega Ferraris. Musk ha fatto sapere che Tesla pagherà in ogni caso un conto «non trascurabile». Con i dazi, tuttavia, le concorrenti saranno decisamente meno competitive e dovranno aumentare i prezzi. Secondo gli analisti di Wedbush gli aumenti medi sarebbero pari a 5-10mila dollari.

«Una cifra quasi insostenibile per i consumatori statunitensi». Più che un vento contrario, un uragano anche per la maggior parte delle case statunitensi. «Tesla vince, Detroit sanguina», hanno commentato gli analisti di Bernstein, stimando un possibile calo fino al 30% del risultato ante oneri finanziari per Ford e General Motors nel 2025 a causa dei dazi e prevedendo un aumento medio del costo delle auto di circa 3.700 dollari. Per Morgan Stanley il rincaro sarebbe nell'ordine di quasi 6mila dollari a vettura.

«Tesla è la meno esposta alle tariffe», ha confermato l'analista di Cfra Garrett Nelson, ricordando che fra il 2022 e il 2024 è stata nominata casa automobilistica «più americana» dalla rivista Cars.com. Ben diversa la posizione degli altri player. Se Ford riuscirà, probabilmente, a limitare l'impatto grazie al fatto che circa l'80% delle auto vendute negli Stati Uniti è prodotta in Usa, Gm negli States assembla solo il 52% delle proprie vetture. Per Stellantis la quota è del 57% mentre per Volkswagen e Volvo è rispettivamente del 21% e del 13%. Bmw (che negli Usa ha il suo più grande stabilimento su scala globale, a Spartanburg, in Carolina del Sud) e Mercedes sono, invece, al 48 e al 43%.

Quali sono le prospettive, per le case europee? secondo Lucas Pozza, analista di Scope Ratings, «il protezionismo di Trump incoraggerà alcuni gruppi a diversificare meglio il proprio portafoglio, a costo di aumentare l'esposizione ai mercati emergenti più volatili. Per le case decise a spostare la produzione, i dazi rappresentano un incentivo a investire negli Stati Uniti, a ridurre i costi logistici, a rifornire più rapidamente il mercato locale, a migliorare il posizionamento del marchio e forse anche a ricevere incentivi dal governo locale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA