

Stellantis, consegne giù del 9%: pesa la frenata del Nord America

Alberto Annicchiarico



Stellantis non cambia passo, nel 2025. Dopo il -12% dello scorso anno, nel primo trimestre le consegne globali sono diminuite del 9% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, a quota 1,22 milioni di unità, secondo le stime delle consegne consolidate rilasciate dalla società. Dato ben al di sotto delle attese degli analisti, che ha inevitabilmente pesato sul titolo, ai minimi dal livello post-fusione tra Fca e Psa nel gennaio 2021.

A pesare in maniera determinante è stato il crollo in Nord America (-20% a 325mila unità), dove la produzione ha subito una battuta d'arresto a causa delle prolungate chiusure di impianti a gennaio e della fase di lancio dei nuovi Ram 2500 e 3500. Nonostante alcuni segnali incoraggianti – come il +10% delle vendite per modelli chiave come Jeep Compass, Grand Cherokee e Ram – l'area resta sotto pressione, anche per effetto dei dazi al 25% sulle importazioni di automobili e componenti voluti dall'amministrazione Trump.

Secondo Scope Ratings, Stellantis è il costruttore europeo più esposto alle nuove tariffe, a causa della forte dipendenza produttiva da Messico e Canada. Oltre il 40% del fatturato del gruppo nel 2024 è arrivato dalla regione Nord America, quindi principalmente dagli Stati Uniti. La mossa della Casa Bianca è stata accolta con favore dal potente sindacato United auto workers (Uaw), ma rischia di stravolgere la catena del valore di Stellantis. Se le tariffe dovessero restare in vigore, il gruppo potrebbe essere costretto a rivedere i propri piani industriali per riportare parte della produzione sul suolo statunitense, con inevitabili ripercussioni su costi e marginalità.

In calo, nel trimestre, anche le consegne nell'Europa Allargata (-8% a 568mila unità), appesantite da un fisiologico rallentamento legato alla transizione verso nuovi modelli e da una flessione nella domanda di veicoli commerciali leggeri. Tuttavia, la quota di mercato Ue30 è salita al 17,3%, +1,9% rispetto al trimestre precedente,

grazie al buon avvio di novità come Citroën C3 Aircross, Opel Frontera e Fiat Grande Panda. «I progressi sul lato commerciale nel primo trimestre - ha fatto sapere il gruppo in una nota - spinti dal lancio di nuovi e rinnovati modelli, hanno consentito uno slancio positivo nell'acquisizione di ordini retail, oltre a mantenere la normalizzazione dei livelli di scorte presso la rete». Preoccupante, tuttavia, il dato di Maserati, con consegne dimezzate (-48% a 1.700 unità), segno che il rilancio del marchio del Tridente è lontano dall'essere completato.

L'unica area in reale controtendenza è il Sud America, dove Stellantis ha registrato un balzo del 19% delle consegne (211mila unità), sostenuto dalla forte domanda in Brasile e Argentina. Deficitarie, invece, le performance in Medio Oriente e Africa (-15%) e nell'area Asia Pacifico (-20%).

La reazione del mercato non si è fatta attendere: il titolo ha ceduto anche oltre il 5% a Piazza Affari per chiudere a -3,81% (7,67 euro). Come si diceva, a scatenare le vendite sono state non solo le consegne deludenti, ma anche i timori legati ai dazi Usa, imposti a inizio aprile. Da allora, il titolo (in calo del 68% da un anno) ha perso circa il 27%, segno della crescente inquietudine degli investitori.

Gli analisti di Intermonte parlano di «volumi significativamente inferiori alle attese» e mantengono una valutazione *neutral*. Per Equita raccomandazione hold e obiettivo di prezzo a 13,9 euro. «Il primo trimestre – secondo gli analisti di Equita – è poco indicativo per valutare l'anno, ma l'impatto dei dazi rischia di penalizzare fortemente Stellantis nei mesi a venire».

Nel frattempo, la guida del gruppo resta nelle mani del presidente John Elkann, dopo l'uscita di scena anticipata di Carlos Tavares, lo scorso dicembre. Il board è al lavoro per individuare un nuovo ceo (atteso a settimane), mentre gli azionisti si preparano all'assemblea annuale, in calendario la prossima settimana. I vertici hanno già annunciato che un'inversione di tendenza potrebbe materializzarsi solo nella seconda parte dell'anno, sulla spinta dei nuovi modelli e della normalizzazione delle scorte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA