

Effetto tariffe su Stellantis contrazione dei ricavi

di **DIEGO LONGHIN**
ROMA

I dazi imposti da Trump si sono già fatti sentire sui conti di Stellantis, aggravando le perdite del primo semestre, meno 2,3 miliardi con i ricavi che si fermano a 74,3 miliardi. Il risultato operativo rettificato è però positivo per 0,5 miliardi. Tariffe scattate ad aprile: ammontano a 300 milioni i primi effetti negativi che, sull'anno, arriveranno tra 1 e 1,5 miliardi. «Sono uno dei fattori che hanno avuto un impatto significativo», dice l'azienda, «sui risultati del primo semestre 2025». Hanno influenzato pure le consegne con una flessione negativa del 6%, a 1,4 milioni, rispetto allo stesso trimestre dello scorso anno.

Si tratta di numeri preliminari

che il gruppo automobilistico italo-francese, guidato da Antonio Filosa, ha deciso di far uscire prima del 29 luglio, quando ci saranno quelli definitivi. Nel primo semestre 2024, Stellantis aveva messo a segno ricavi per 85 miliardi (-14% rispetto allo stesso periodo 2023), un utile netto di 5,6 miliardi (-48%) e un utile operativo rettificato di 8,5 miliardi (in calo di 5,7 miliardi).

Le cifre rese note ieri tuttavia non sono dispiaciute al mercato. Dopo una iniziale caduta, meno 2,7% all'avvio delle quotazioni, Stellantis ha recuperato terreno fino a diventare la maglia rosa del listino a Milano. Due le cose che sembrano aver convinto il mercato: la «pulizia» fatta dal neo ad Filosa e la decisione di ripristinare, il 29 luglio, le previsioni finanziarie, sospese dalla società il 30 aprile proprio a causa degli effetti delle tariffe al

Perdite per 2,3 miliardi e consegne giù del 6% ma il mercato risponde bene alle mosse di Filosa: a Milano il titolo cresce dell'1,5%

I NUMERI

300 milioni

L'impatto sul semestre
Le imposte doganali hanno avuto un effetto negativo di 300 milioni

1-1,5 miliardi

Il conto sull'anno
Le tariffe peseranno per 1-1,5 miliardi sui risultati del 2025

25% decise dagli Usa. Tariffe con effetti sulle produzioni Stellantis in Canada e Messico, oltre che impatti negativi per l'occupazione in Indiana e Michigan.

Ad annunciare il ritorno dei target il direttore finanziario Doug Ostermann. Ha spiegato agli analisti finanziari che «c'è ancora molto lavoro da fare per proseguire con la ripresa commerciale, i risultati sono molto sotto il nostro potenziale, ma nel primo semestre il gruppo ha riscontrato un miglioramento rispetto al secondo semestre 2024. Non siamo soddisfatti e prevediamo un ulteriore miglioramento nel secondo semestre».

Le strategie verranno indicate dal nuovo ad il 29 luglio. La cura Filosa sembra convincere il mercato. Sono state intraprese «azioni per migliorare le prestazioni e la redditività, con i nuovi prodotti che do-

vrebbero fornire maggiori benefici nella seconda metà del 2025», si legge nella nota del gruppo. Sui numeri hanno avuto un impatto anche «i 3,3 miliardi di oneri netti al lordo delle imposte, principalmente legati ai costi per la cancellazione di programmi e alla svalutazione di piattaforme, all'impatto netto della recente normativa che elimina la sanzione prevista dal regolamento Cafe negli Stati Uniti (riguarda le emissioni di CO₂ ndr) e alle ristrutturazioni, esclusi dall'utile operativo rettificato».

Rispetto alle consegne nel trimestre in Nord America il calo è stato del 25% e in Europa del 6%. Corrono il Medio Oriente e l'Africa con il 30% in più e il Sud America, con il 20% in più, dove Stellantis è in testa al mercato. Quelle di Maserati calano del 22%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ANNUNCIO

di **ALDO FONTANAROSA** ROMA

Treni veloci francesi un anno di ritardo “Ma prezzi più bassi”

Sncf posta al 2027 il lancio del servizio in Italia già acquistati 15 Tgv-M a due piani per garantire più posti a convoglio

Il treno veloce francese, il leggendario Tgv, per una volta non è del tutto puntuale. Le ferrovie francesi Sncf puntavano a lanciare collegamenti ad alta velocità qui in Italia dal 2026. «Ma il lancio», dice a *Repubblica* Christophe Fanichet, presidente e direttore generale di Sncf Voyages, «è ora rinviato al 2027. Il rinvio», precisa subito il manager, «non sposta di una virgola il nostro progetto italiano. Per il 2027 è in campo una sola ipotesi: partire con il servizio». I piani - cui sta contribuendo anche Caroline Chabrol, direttrice generale di Sncf Voyages Italia - fissano per settembre 2027 il semaforo verde.

Sncf ha bisogno di due cose per il varo del servizio di alta velocità in Italia. Servono prima di tutto gli slot. In sostanza il gestore italiano della rete dovrà cedere ai francesi alcune partenze, in orari anche strategici, lungo le direttrici che Sncf vuole coprire (da Torino a Napoli con nove viaggi giornalieri e da Torino a Venezia, con altri cinque). Dovranno cedere degli slot Italo e soprattutto Trenitalia.

Servono anche dei centri per la manutenzione dei treni veloci (tra cui il nuovissimo Tgv-M a

due piani). In questo ambito, Sncf potrebbe appoggiarsi alle strutture del Gruppo Ferrovie dello Stato se raggiungerà un accordo con gli italiani; oppure costruire hangar di sua proprietà, al Nord e al Sud.

«Quando tutto sarà pronto», dice Fanichet, «ci presenteremo alle viaggiatrici e ai viaggiatori italiani come operatore ferroviario dalle tariffe molto accessibili, complementare a Trenitalia e Italo». I francesi proporranno prezzi più bassi fino al 20% rispetto a quelli dei due concorrenti. «Il nostro obiettivo», ag-



● Sncf in Italia già copre la rotta da Milano a Parigi

giunge Fanichet, «è portare a bordo tra i 7 e i 10 milioni di italiani e italiani che oggi non prendono i treni veloci perché percepiscono le attuali tariffe come proibitive. Le persone fronteggiano una situazione di incertezza economica, dunque vanno rassicurate

sul fronte dei prezzi».

Sncf, che già copre la rotta da Milano a Parigi, darà lavoro nel nostro Paese. Avrà bisogno di 400 persone tra macchinisti, capotreni, altro personale viaggiante, addetti alla manutenzione. Le assunzioni partiranno a

settembre 2026. Altri 1000 posti saranno creati nell'indotto. I francesi intanto investiranno circa 800 milioni nel progetto, in particolare per comprare 15 nuovi treni Tgv-M che esordiranno proprio in Italia. Si tratta di un convoglio a due piani, comodo e lussuoso, che potrà viaggiare anche qui da noi. I test, che porteranno alle necessarie omologazioni, partiranno a settembre del 2026.

Dice ancora Fanichet a proposito delle avarie della linea veloce italiana: «Il fenomeno non ci allarma minimamente. Sappiamo bene che le vostre reti sono straordinarie - tra le migliori al mondo - e gli investimenti del governo, rilevantissimi, anche grazie agli aiuti comunitari. Noi daremo un contributo all'ammortamento e alla manutenzione dei binari versando un canone annuale di fitto di 50 milioni. I nostri treni, poi, hanno una eccezionale capienza. Trasportano fino al 30 per cento di passeggeri in più. Dunque potremo spostare un numero maggiore di persone con meno viaggi procurando una minore congestione nel traffico ferroviario e una usura limitata alla infrastruttura».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA TRATTA

Passo in avanti per la linea ad alta velocità Napoli-Bari, finito lo scavo della galleria Casalnuovo

La nuova linea ad alta velocità da Napoli a Bari compie un altro importante passo in avanti. È stato completato lo scavo della galleria Casalnuovo (650 metri) sul lotto Napoli-Cancello: è la prima in Italia ad essere realizzata mediante l'utilizzo dello scavo iperbarico. La tecnica innovativa prevede l'uso di aria compressa per mantenere l'acqua di falda fuori dalle aree di lavoro ed effettuare le operazioni di scavo in condizioni asciutte. I lavori sul lotto Napoli-Cancello sono stati affidati da Rfi - sotto la direzione Lavori di Italferr - al Consorzio Nacav guidato da Webuild. L'investimento economico complessivo ammonta a circa 500 milioni di euro.

