

# Stellantis sotto l'onda dei dazi Perdite nette per 2,3 miliardi

Filomena Greco



Stellantis ha registrato una perdita netta pari a 2,3 miliardi nel primo semestre dell'anno, con ricavi a quota 74,3 miliardi di euro, un utile operativo adjusted pari a mezzo miliardo, il cash flow delle attività industriali negativo per 2,3 miliardi e il free cash flow industriale negativo per 3 miliardi. È quanto emerge dai dati preliminari comunicati dalla società in vista della conference call con gli analisti in calendario per il 29 luglio, quando Stellantis dovrebbe presentare le sue previsioni sul 2025, congelate ad aprile.

Tra le diverse variabili che pesano sui conti della casa automobilistica ci sono 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 (Stati Uniti) e alle ristrutturazioni, che sono stati esclusi dall'utile operativo rettificato».

È la nuova politica commerciale dell'amministrazione Trump a "zavorrare" i conti del gruppo guidato da Antonio Filosa, che negli Usa affronta le incognite derivanti dai nuovi equilibri produttivi imposti dai dazi mentre in Europa è alle prese con le incertezze della regolamentazione al 2035 e con una crescente pressione delle case cinesi, ancora lontane dal mercato a stelle e strisce. Su tutte e due le sponde dell'Oceano però pesano anche i problemi legati alla piena disponibilità di gamma prodotti per i diversi brand, una delle questioni centrali che lo stesso cfo aveva considerato come chiave di lettura dell'addio, in autunno, da parte dell'ex ceo Carlos Tavares.

In negativo, dunque, anche l'andamento delle consegne nel trimestre, in calo del 6%, a quota 1,4 milioni di unità. Tutti indicatori, quelli finanziari e quelli di mercato, che nella prima parte della giornata hanno spinto il titolo in Borsa su un terreno negativo, per poi invertire la rotta e chiudere in rialzo dell'1,54%. I risultati «sono molto sotto

il nostro potenziale, anche considerando i forti venti contrari con cui l'industria dell'auto nel suo complesso ha dovuto fare i conti nel primo semestre», ha evidenziato il cfo del gruppo, Doug Ostermann, durante la presentazione dei dati preliminari, una prassi non così consueta per Stellantis, che ha deciso di aprire una finestra di dialogo con il mercato una settimana prima della call, con l'obiettivo di «colmare la differenza tra le previsioni degli analisti e la performance dell'azienda per il periodo». Osterman ha aggiunto che «abbiamo molto lavoro da fare, in particolare per quanto riguarda la ripresa commerciale», mentre ha fatto riferimento ai miglioramenti registrati, ad esempio nella riduzione dell'outflow. La priorità, ha aggiunto, è quella di «cominciare a generare un free cash flow industriale positivo». Il confronto per Stellantis è con un primo semestre 2024 che aveva già registrato ricavi in calo del 14% (a quota 85 miliardi), un utile netto dimezzato, pari a 5,6 miliardi, e un utile operativo rettificato di 8,5 miliardi (meno 5,7 miliardi).

L'effetto diretto dei dazi è quantificato in 300 milioni, un valore comunque destinato a raddoppiare nella seconda parte dell'anno come preannunciato dallo stesso Ostermann, per arrivare a un totale compreso tra uno e 1,2 miliardi, «numeri comunque coerenti con le stime di 1-1,5 miliardi che avevamo fornito per l'intero anno», ha spiegato. Quanto all'Europa, Stellantis parla di un «impatto ridotto, ma negativo, della transizione dei prodotti nell'Europa allargata, dove diversi importanti modelli sono in fase di accelerazione dopo i recenti lanci, oppure in attesa di avvii di produzione previsti per la seconda metà del 2025». Nel primo caso il riferimento è alla Grande Panda, tra le altre, nel secondo alla famiglia della Fiat 500, in panchina dopo lo stop ai motori Ice e in vista della nuova versione ibrida che sarà prodotta a Mirafiori. In Nord America, le consegne del secondo trimestre sono diminuite di 109mila unità, con un calo del 25% a causa della «riduzione della produzione e delle spedizioni di veicoli importati, maggiormente colpiti dai dazi e delle minori vendite alle flotte aziendali». Le consegne del secondo trimestre dell'Europa allargata sono diminuite di circa 50mila unità, pari a un calo del 6%, «dovuto principalmente a fattori di transizione dei prodotti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA