

Auto europea, il semestre più nero

Automotive/1. Il periodo gennaio-giugno il peggiore dell'ultimo decennio (crisi Covid a parte): crollo degli utili, margini sotto pressione, domanda debole

Automotive/2. La tempesta perfetta: dazi Usa, avanzata dei marchi cinesi, tensioni commerciali con Pechino e regole Ue sulle emissioni di CO2

Alberto Annicchiarico

1 di 2

I big euro

Il semestre più nero. La prima metà del 2025 si può definire a buon diritto il periodo più critico dell'ultimo decennio per l'industria automobilistica europea. Crollo pandemico del 2020 a parte. I dati finanziari pubblicati nei giorni scorsi dai produttori del continente hanno fotografato un momento di straordinaria difficoltà: la somma algebrica dice utili netti azzerati, mentre nello stesso periodo del 2024 (si veda infografica in pagina) i profitti avevano chiuso a quota 31,4 miliardi. E poi, margini sempre più sotto pressione e domanda strutturalmente debole.

Le immatricolazioni nell'Unione Europea hanno subito una contrazione dell'1,9% nei primi sei mesi del 2025, totalizzando 5,5 milioni di unità. Ma, dato decisamente più significativo, il mercato resta circa il 20% sotto i livelli pre-pandemia (2019), chiaro segno di una stagnazione che va oltre la congiuntura. E le previsioni fino al 2030 non segnalano un cambio di passo.

Il tracollo della redditività

I risultati del secondo trimestre e del primo semestre fotografano un settore in affanno generalizzato. Il Gruppo Volkswagen ha subito un crollo (-33%) del risultato operativo a

6,7 miliardi di euro, anche se i ricavi sono stabili a 158 miliardi. Il colosso di Wolfsburg ha rivisto al ribasso le sue previsioni per l'anno, valutando l'impatto dei dazi imposti dall'Amministrazione Usa e delle tensioni geopolitiche sulla redditività.

Sul fronte premium va anche peggio. Porsche: utili precipitati del 67% da 3,06 a 1,01 miliardi, con stime riviste per la terza volta in un anno. Audi ha dimezzato il risultato operativo (1,087 miliardi contro i 1,982 del 2024), mentre l'utile netto è calato del 37,5% a 1,346 miliardi. «Il contesto resta altamente competitivo e condizionato da fattori esterni rilevanti», ha ammesso il direttore finanziario dei Quattro Anelli, Jürgen Rittersberger, citando i dazi e la competizione cinese.

Anche Mercedes-Benz ha registrato un crollo verticale degli utili (-55,8% a 2,68 miliardi). Stellantis ha chiuso con una perdita netta di 2,3 miliardi su ricavi in calo del 13%, con la regione Nord America, per tradizione regina del gruppo in fatto di profitti, che ha amplificato le perdite operative: -951 milioni contro i +4,3 miliardi del 2024.

Una crisi strutturale

«Il primo semestre del 2025 si è concluso con un'industria automobilistica europea in evidente affanno. Alla ricerca di una direzione, ma ancora priva di una bussola», commenta Gianluca Di Loreto, partner e responsabile italiano automotive di Bain & Company. «Non è una crisi congiunturale o dovuta soltanto a fattori esogeni come i dazi. È una crisi strutturale. E l'Europa, finora, l'ha affrontata con misure tattiche e frammentarie, senza una strategia industriale condivisa».

Bmw è l'unico grande costruttore europeo a uscire dalla tornata semestrale con margine nel *range* fissato per il 2025 (5-7%): obiettivi annuali confermati, nonostante la flessione dell'utile netto (-29% a 4 miliardi nel semestre). Renault, al netto della maxi svalutazione Nissan (11,1 miliardi), è tornata in utile (461 milioni), ma sotto i livelli del 2024, con margine operativo scivolato dall'8% al 6%.

«I risultati delle semestrali mostrano andamenti differenti dal punto di vista delle vendite, con Stellantis in forte affanno», osserva Francesco Leone, senior managing director, head of Italy corporate finance & restructuring di FTI Consulting. «Dal punto di vista della redditività tutti i gruppi sono sotto pressione, al netto di Bmw che spicca per resilienza. In prospettiva, le tariffe Usa restano un fattore molto critico». L'accordo tra Washington e Bruxelles che porterebbe i dazi dal 27,5% al 15%, oltretutto, sembra ancora in alto mare.

La tempesta perfetta

Quattro i fattori cardine della crisi. I dazi di Trump; l'avanzata dei marchi cinesi, che hanno conquistato il 5,4% del mercato europeo (+85% nei volumi) con veicoli elettrici più economici ma competitivi; e ancora, le tensioni commerciali con Pechino che potrebbero colpire il premium tedesco. Quarto fattore, la nuova regolamentazione Ue sulle emissioni di CO2 (93,6g/km contro i precedenti 115,1), la minaccia più seria: con limiti stringenti e rischi di multe miliardarie entro il 2027, Bruxelles finisce per destabilizzare produzione e margini.

«Le regole europee cambiano troppo spesso. Serve maggiore stabilità normativa per poter pianificare e investire con visione industriale», ha protestato il nuovo ceo di Renault, François Provost.

La crescita dell'elettrico non basta a compensare

Neppure la crescita dell'elettrico compensa le difficoltà. Le vendite delle auto a batteria (Bev) sono salite al 15,6% del mercato europeo, le ibride al 34,8%, mentre benzina e diesel sono crollate al 28,4% e 9,4%. Bmw ha consegnato 220.583 Bev (+15,7%) nel semestre, Audi vede i modelli elettrici crescere del 32% a 101mila unità. Eppure la transizione genera enormi tensioni negli assetti industriali e costi che erodono la redditività.

Secondo Di Loreto «il punto è che l'Europa non ha ancora definito una visione comune, né ha individuato le leve prioritarie per reagire. L'industria europea ha bisogno di un'agenda esplicita, fondata su tre domande cruciali: come rendere sostenibile la produzione in Europa? Quale portafoglio prodotti semplificare e difendere? Su quali tecnologie chiave concentrare capitale e competenze? Senza risposte condivise, il rischio è che gli investimenti continuino a disperdersi senza impatto».

Le guidance volano basso. Stellantis, per dire, non è andata oltre «un miglioramento sequenziale» con margini «low single digit». «Affrontiamo ancora sfide importanti a livello globale. E questa non è una tempesta passeggera», ha ammesso il ceo di Porsche (e Gruppo VW), Oliver Blume. Una valutazione che riflette l'impasse di un settore alle prese con trasformazioni epocali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA