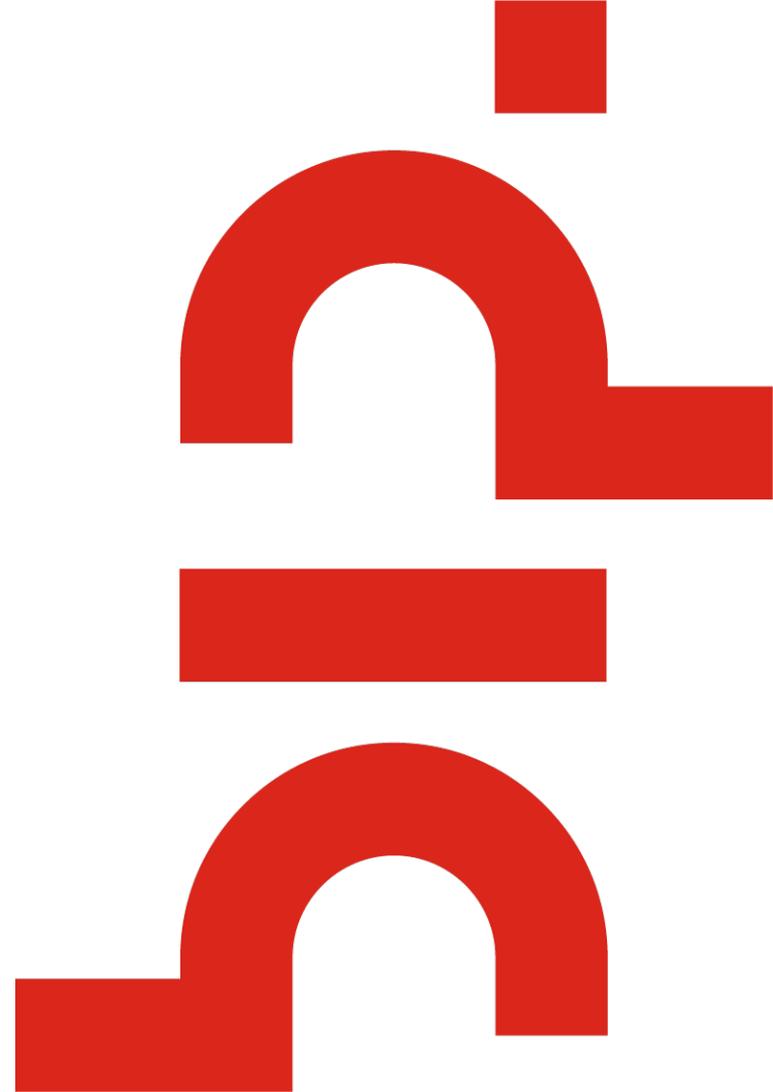
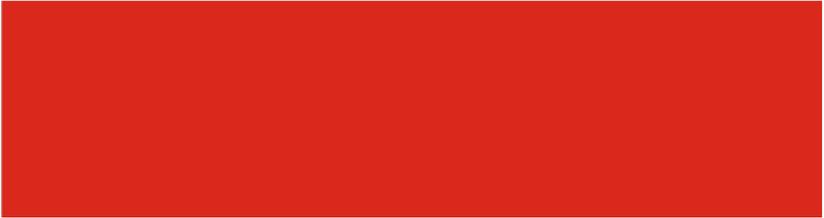


Automotive Towards 2035

26 Settembre 2023

HERE TO DARE





01.

Evoluzione del mercato automotive e della mobilità

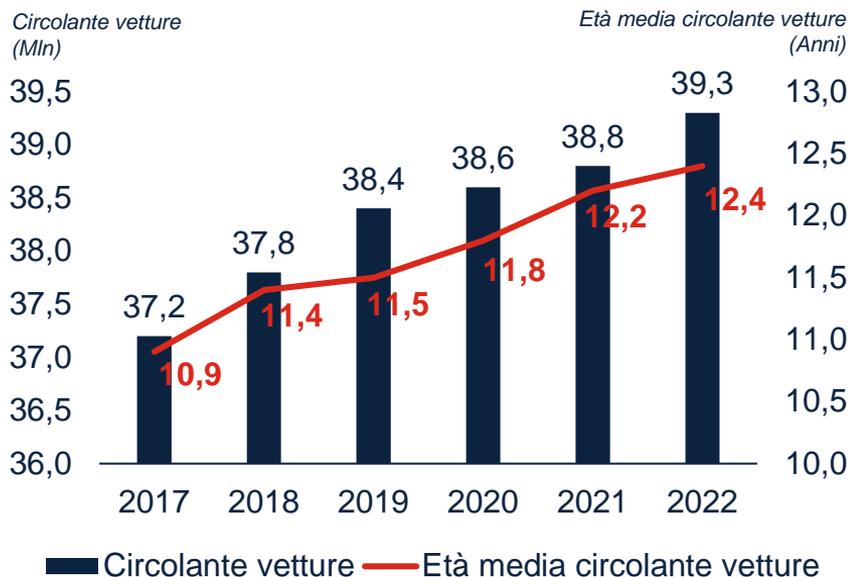


Evoluzione del mercato automotive e della mobilità | **Rinnovamento parco circolante**

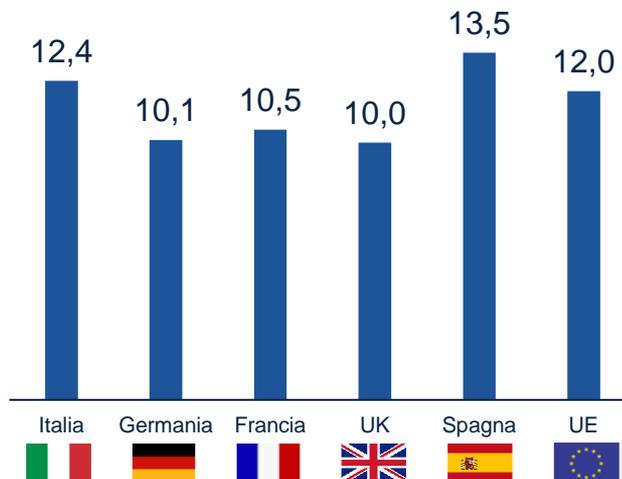
Il ritmo di rinnovo del parco circolante in Italia è in costante rallentamento, con un'età media delle vetture in uso superiore alla media UE ed ai principali mercati europei ad eccezione della Spagna

Parco circolante in Italia: trend e confronto con l'Europa

Trend parco auto Italia 2017-2022



Anzianità parco auto: Italia vs Europa*



Evoluzione del mercato automotive e della mobilità | Volumi in contrazione

Tale ritmo è destinato a rallentare ulteriormente in considerazione della contrazione dei volumi di vendita, che non torneranno nei prossimi anni ai livelli pre-crisi, a fronte di un mercato BEV-PHEV che stenta a decollare

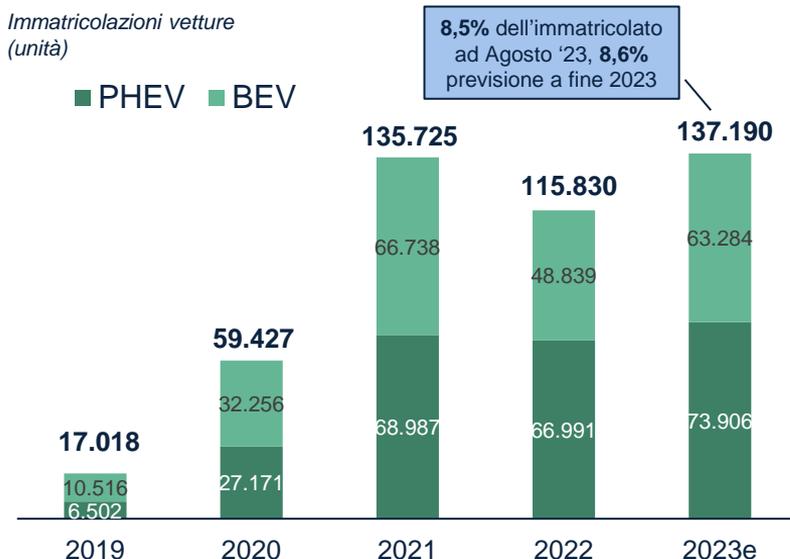
Mercato vetture: trend immatricolazioni totali

Immatricolazioni vetture
(.000)



Trend immatricolazioni BEV e PHEV

Immatricolazioni vetture
(unità)

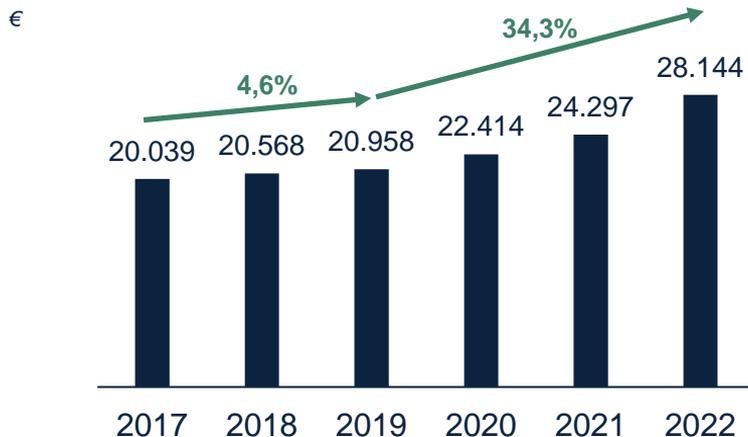


Con questi volumi ridotti, per raggiungere le stime 2025 in media nei prossimi 3 anni oltre 1/4 delle nuove vetture dovrebbe essere BEV o PHEV, quando ad oggi siamo solo all'8,5%, in calo rispetto al 2022 (8,7%) e nettamente al di sotto della media europea (22% UE+EFTA+UK)

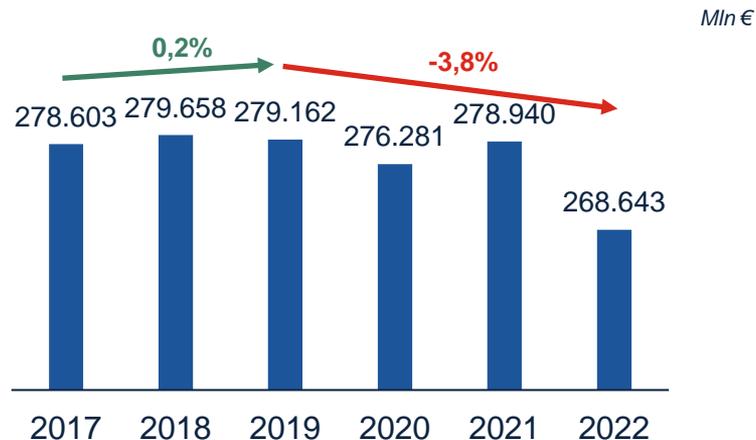
Evoluzione del mercato automotive e della mobilità | **Prezzi medi e potere d'acquisto**

Il trend dei volumi di mercato è condizionato dai prezzi di vendita in costante sensibile ascesa, fenomeno legato anche alla scarsità del prodotto, a fronte di un potere d'acquisto che invece negli ultimi anni sta diminuendo

Trend prezzo medio di vendita vetture



Reddito disponibile lordo delle famiglie*

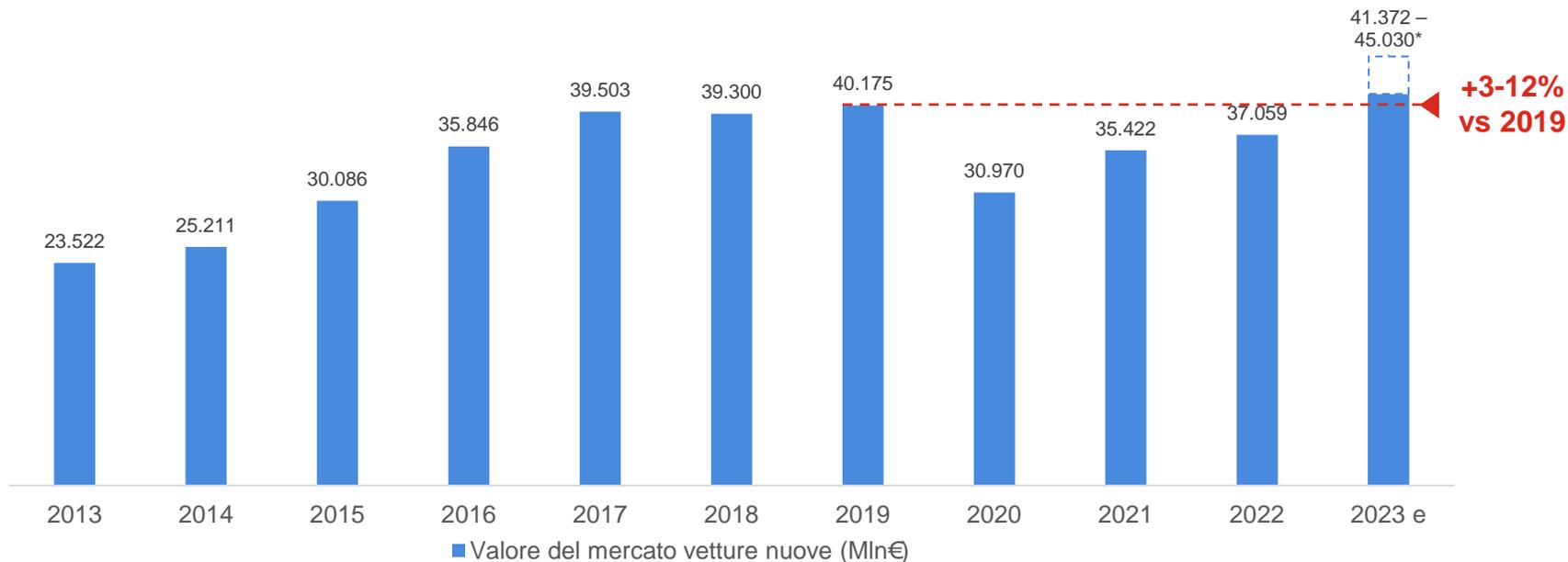


- Il quadro economico delle famiglie italiane è inoltre gravato dall'inflazione (che seppur in calo si attesta ad agosto al +5,4%) e dall'incremento dei tassi di interesse (>4,5% sui mutui e >10% sul credito al consumo)
- Considerando le vetture BEV, i prezzi sono ancora più elevati (in media almeno 25-30%) parzialmente compensati dagli incentivi
- L'offerta BEV-PHEV cresce in particolare sui segmenti maggiori (dal C in su), tuttavia dalle analisi BIP il cliente al momento vede la vettura elettrica (in particolare BEV) soprattutto come seconda vettura per uso cittadino

Evoluzione del mercato automotive e della mobilità | Valore del mercato in aumento

Nonostante volumi decisamente inferiori al pre-Covid, il forte trend di aumento dei prezzi fa sì che il valore atteso del mercato delle vetture nuove del 2023 sia il più alto dell'ultimo decennio

Valore del mercato vetture nuove (Mln €)



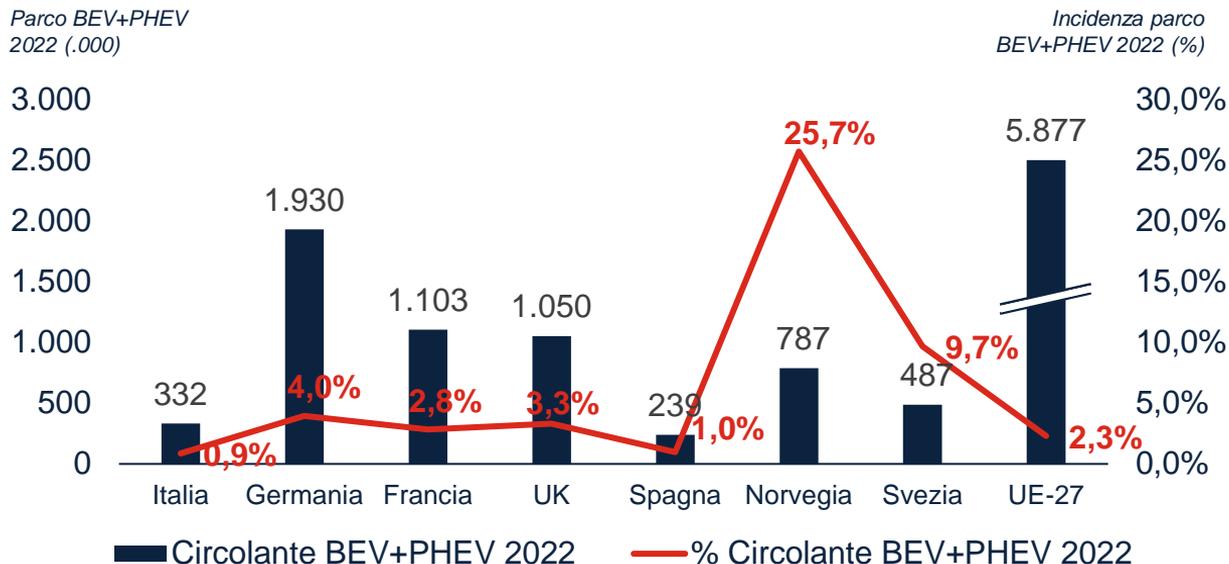
02.

Lo stato dell'arte dell'E-Mobility

Lo stato dell'arte dell'E-Mobility | Parco circolante EV attuale

L'Italia è molto distante dai principali paesi europei e dalla media EU per elettrificazione del parco circolante, anche dietro la Spagna

Parco circolante vetture EV (BEV+PHEV) 2022: Italia vs Europa



- L'Italia negli ultimi anni è stata sempre al di sotto della media UE e dei principali paesi europei in termini di elettrificazione del parco
- Il tasso di crescita medio del parco BEV+PHEV degli ultimi 2 anni (40%) è inferiore a Germania e UK (45%) e lievemente superiore alla media UE (38%) e alla Francia (33%), paese che tuttavia partiva da un livello di maturità maggiore

Lo stato dell'arte dell'E-Mobility | Parco circolante EV atteso

Considerando l'attuale stato dell'arte, i target e le previsioni per il futuro appaiono molto sfidanti

Stime trend parco BEV+PHEV in Italia 2022-2030

Parco BEV+PHEV (Mln)

Tot. parco vetture: 39,3 Mln



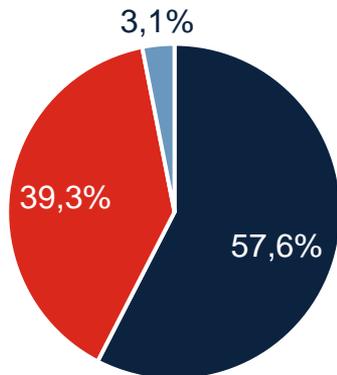
- Le previsioni di lungo periodo variano in funzione dell'evoluzione delle politiche a supporto dell'E-Mobility
- Se assenti, le previsioni 2030 scendono anche al di sotto dei 4 milioni
- Se invece molto superiori all'attuale quadro, portano a stime anche sopra gli 8 milioni

- Per raggiungere questi valori occorre incrementare il parco BEV+PHEV da qui al 2025 di oltre 400 mila vetture l'anno, e tra il 2026 e 2030 di circa 1 milione di vetture l'anno
- Nel caso di raggiungimento di 6,6 Mln di BEV+PHEV al 2030, questi rappresenterebbero comunque una porzione limitata del circolante (circa il 17%)

Lo stato dell'arte dell'E-Mobility| EV: intenzioni d'acquisto e barriere

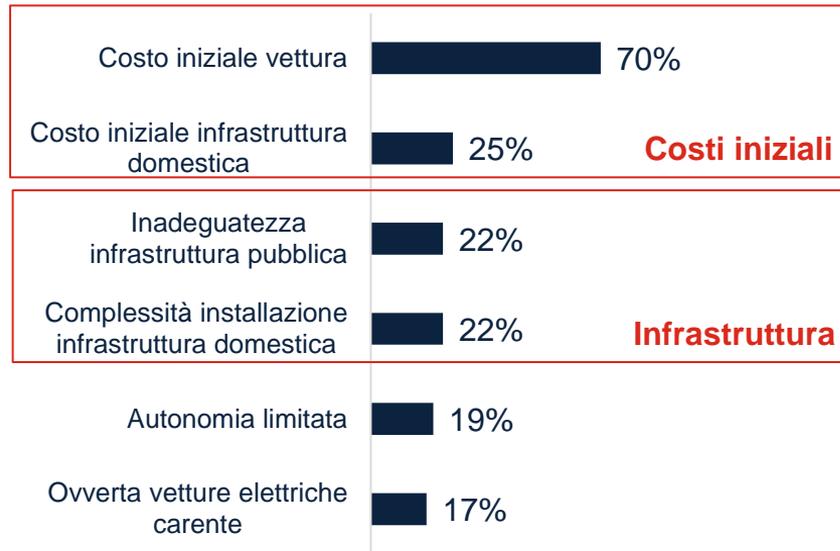
L'aspetto del prezzo è particolarmente rilevante per le vetture elettriche poiché per gli italiani, nonostante una buona propensione verso gli EV, rappresenta ancora di gran lunga il principale ostacolo all'acquisto

Intenzioni d'acquisto BEV/PHEV



- Si, vorrei acquistare un BEV/PHEV
- Non intendo acquistare BEV/PHEV
- Non dipende da me

Vetture elettriche – Barriere all'acquisto

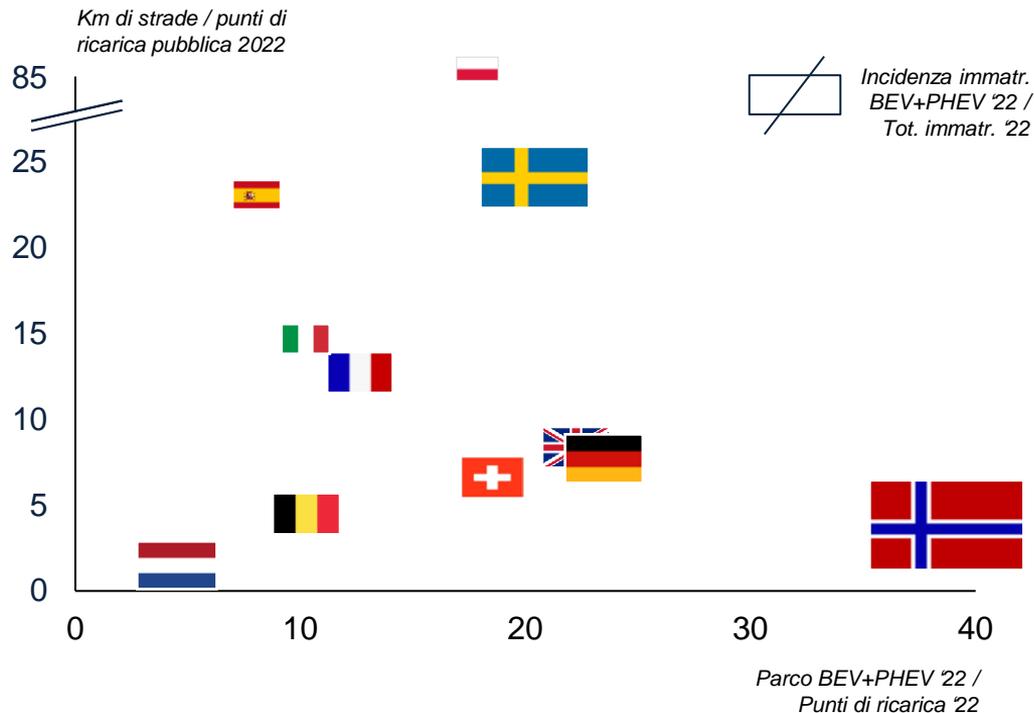


Nonostante un'iniziale propensione, quanto sarà realmente possibile per le famiglie italiane nei prossimi anni far fronte all'acquisto di vetture BEV o PHEV?

Lo stato dell'arte dell'E-Mobility | Infrastruttura di ricarica in Europa

L'Italia ha un buon rapporto EV/punti di ricarica legato tuttavia più all'esiguo parco BEV e PHEV piuttosto che all'effettiva capillarità dell'infrastruttura, su cui il nostro paese è dietro rispetto a molti dei principali paesi europei

Infrastruttura di ricarica: confronto tra i principali mercati automotive europei*

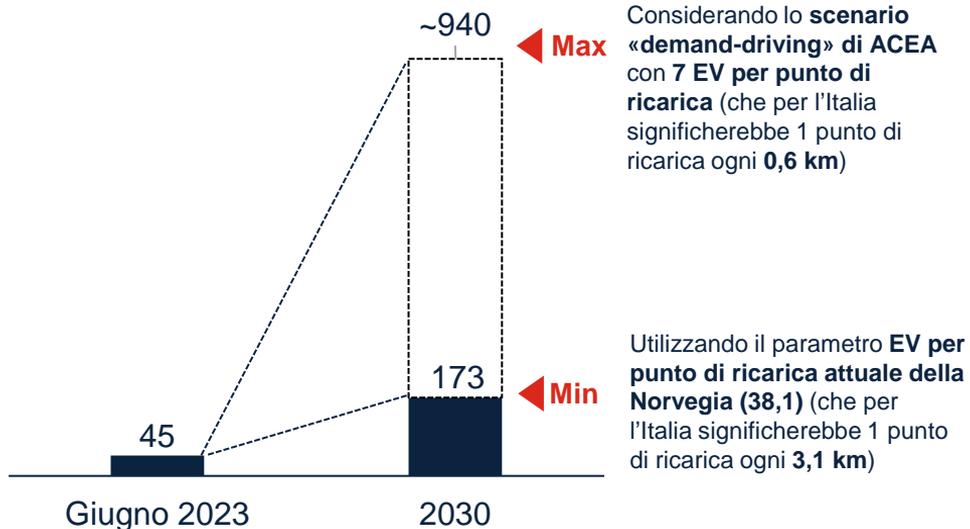


Lo stato dell'arte dell'E-Mobility | Infrastruttura di ricarica: prospettive in Italia

Considerando i 6,6 milioni di BEV/PHEV al 2030 è necessario un forte sviluppo dell'infrastruttura di ricarica. Ad oggi il PNRR copre una piccola parte, mentre alcuni dei principali paesi europei hanno già stanziato budget decisamente maggiori

Infrastruttura di ricarica necessaria al 2030

Punti di ricarica (.000)

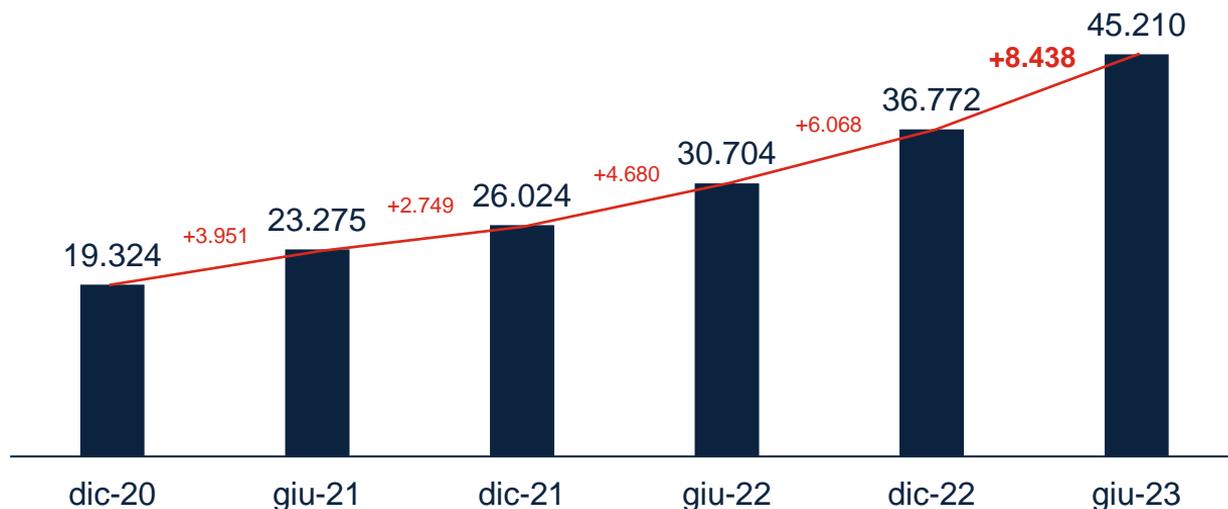


- Alcuni paesi dei principali paesi europei hanno stanziato budget rilevanti per lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica:
 - **Germania:** 6,3 Bln€ per **1 milione di punti di ricarica al 2030**
 - **UK:** 1,8 Bln€ per **300.000 punti di ricarica al 2030**
- In Italia siamo ancora fermi al **PNRR** che copre una porzione molto piccola del gap (poco più di **21.000 punti di ricarica**)
- Inoltre anche considerando i piani di sviluppo comunicati dagli operatori Energy&Utility, non si riesce ad oggi ad arrivare alla soglia minima necessaria al 2030

Lo stato dell'arte dell'E-Mobility | Infrastruttura di ricarica: prospettive in Italia

Dal punto di vista della capacità di realizzare l'infrastruttura nei tempi, l'incremento dell'ultimo semestre fa ben sperare, con un numero di nuovi punti di ricarica che se confermato porterebbe l'Italia a raggiungere per lo meno la soglia minima

Trend dei punti di ricarica in Italia



Oltre 170.000 punti di ricarica entro il 2030 se l'incremento numerico del primo semestre 2023 venisse confermato nei successivi periodi

Ulteriori aspetti rilevanti nell'evoluzione del mercato automotive e della mobilità

Esistono poi ulteriori aspetti che rischiano di condizionare lo sviluppo dell'E-Mobility



Servizi di mobilità (MaaS): avranno un impatto sull'ownership della vettura e pertanto su volumi complessivi di vendita e numero di vetture in circolazione. L'ampiezza e la tempistica del fenomeno, rallentato dal Covid-19, è tuttavia ancora difficile da definire



Micro-mobilità cittadina: avrà impatto (ancora non chiaramente stimabile) sugli spostamenti urbani e pertanto sull'acquisto di vetture cittadine



Percorrenze annue: la pandemia ha portato cambiamenti significativi, che in parte sono destinati a permanere anche nel lungo periodo, legati a riduzione degli spostamenti (e di conseguenza dei km percorsi) per lavoro (effetto smart working) e nel tempo libero. Questo è destinato ad incidere sull'obsolescenza delle vetture e sul loro ritmo di sostituzione



E-fuel: il recente accordo per l'inclusione delle vetture alimentate con e-fuel tra quelle «vendibili» dopo il 2035 in Europa potrebbe portare ad un rallentamento del percorso di elettrificazione. Al momento esclusi i bio-fuel (sarà uno stop definitivo?)



Strategie dei costruttori: a prescindere dai dibattiti in atto sul 2035, le case stanno definendo le loro strategie in alcuni casi anche anticipando tale scadenza per interrompere la produzione per l'Europa dei motori endotermici, come ad esempio Renault, Stellantis, Ford, il Gruppo VW che hanno definito target tra il 2030 ed il 2033

Grazie.

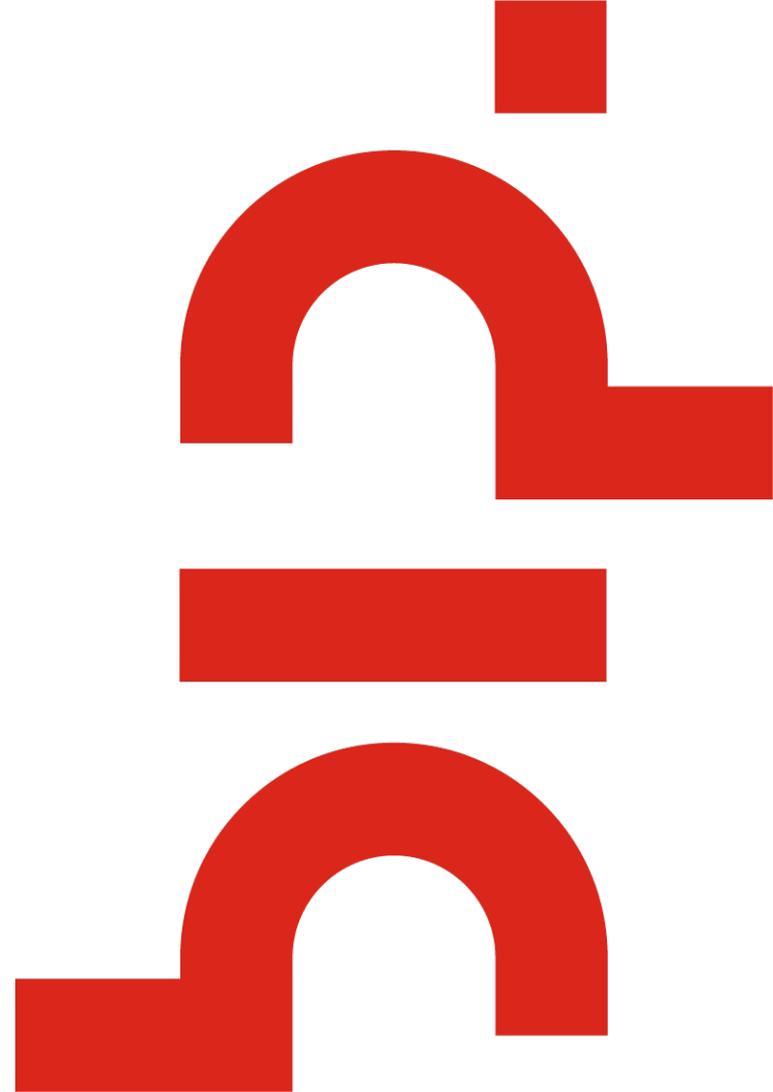
Fabrizio Arena

Partner

fabrizio.arena@bip-group.com

cell. +39 335 123 2387

HERE TO DARE



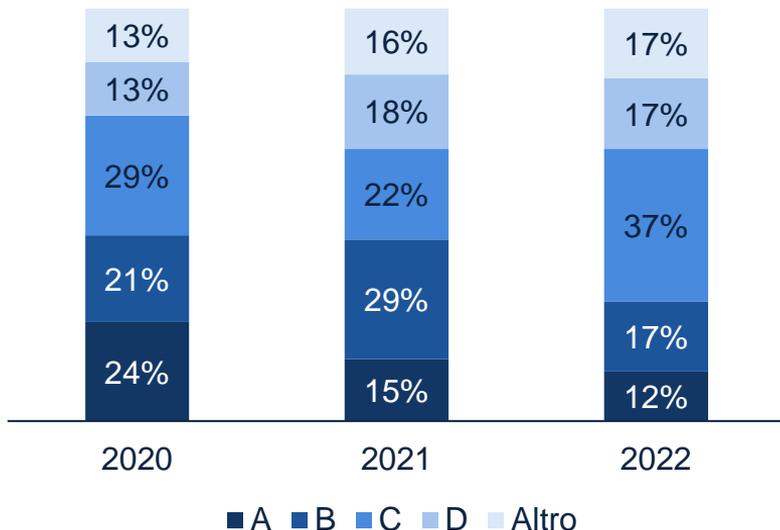
Evoluzione del mercato automotive e della mobilità | **Prezzi medi e potere d'acquisto**



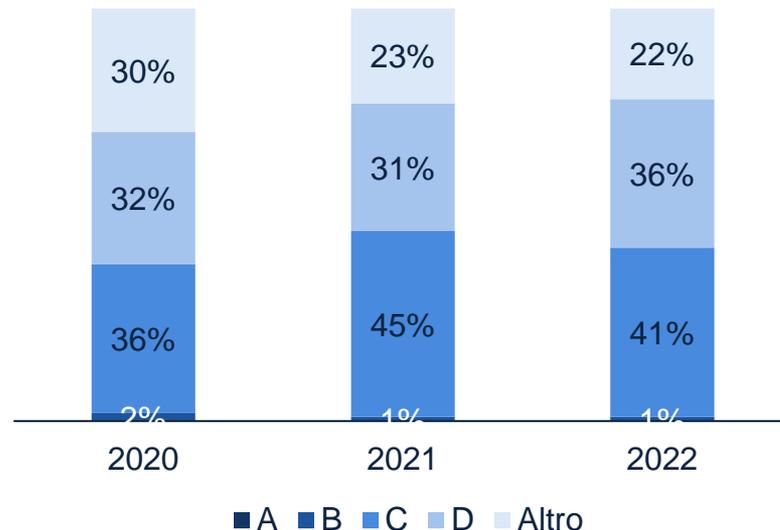
L'offerta BEV-PHEV cresce in particolare sui segmenti maggiori (dal C in su), tuttavia dalle analisi BIP il cliente al momento vede la vettura elettrica (in particolare BEV) soprattutto come seconda vettura per uso cittadino

Parco circolante in Italia: trend e confronto con l'Europa

Offering BEV: ripartizione per segmenti



Offering PHEV: ripartizione per segmenti



Evoluzione del mercato automotive e della mobilità | Parco circolante EV attuale



Il ritmo di elettrificazione del parco evidenziato negli ultimi anni non è incoraggiante ed è molto al di sotto dei principali paesi Europei

Incidenza parco BEV+PHEV 2015-2022: Italia vs Europa

Incidenza parco
BEV+PHEV (%)

