

COMUNICATO STAMPA

Industria dell'Automobile, la grande scommessa.

Ammontano a 255 miliardi di dollari gli investimenti necessari all'industria automobilistica per affrontare l'elettrificazione del settore, secondo il *Global Automotive Outlook 2018* di AlixPartners

Milano (20 settembre 2018) - Mercato dell'auto in crescita sì, ma moderata, con una previsione del 2,2% annuo fino al 2025. In testa la Cina con il 4% di crescita annuale e 10 milioni di veicoli tra 2017 e il 2025, contro un'Europa che cresce dell'1,6% annuo, trainata dall'Est Europa. È quanto emerge dal *Global Automotive Outlook 2018*, lo studio annuale sull'industria dell'automobile realizzato da AlixPartners, società globale di consulenza.

L'Era dell'auto elettrica è sempre più vicina. AlixPartners prevede una penetrazione di veicoli elettrici e ibridi plug-in al 20% nel 2025, a discapito di alimentazioni a benzina tradizionali e soprattutto Diesel di piccole e medie dimensioni. La svolta verso alimentazioni alternative si estende dalle vetture passeggeri ai veicoli commerciali leggeri e pesanti, dove alimentazioni a gas, gas e diesel - in cui l'Italia ha una posizione di leadership tecnologica - ed elettriche a fuel cell sono previste al 10% già nel 2025.

"Per gestire l'elettrificazione del settore, l'industria automobilistica sarà costretta a investire 255 miliardi di dollari nei prossimi 8 anni in tutto il mondo. Mediamente 10 volte di più di quanto non abbia fatto negli ultimi 8 anni. I costruttori globali avranno l'onere e l'onore di rappresentare il 72% di questi investimenti. Non ci sono dubbi che questo continuerà a pesare sui margini di profitto" spiega Giacomo Mori, Managing Director di AlixPartners in Italia.

Elevati tassi di investimento anche in partnership strategiche (379 negli ultimi due anni), con un'attenzione prevalente a investimenti nell'area C.A.S.E. (acronimo coniato da AlixPartners per "Connected", "Autonomous", "Shared" e "Electrified"): nel 2017 sono state 271 contro le 131 dell'anno precedente (in crescita di oltre il 100%). Cruciale anche il fattore costi e disponibilità delle materie prime necessarie per la costruzione delle batterie: se gli incrementi di costo dell'ultimo anno continuassero (+130% per cobalto e +28% per nickel), sarebbe davvero difficile raggiungere l'equilibrio economico dei 100 USD/kWh di costo, necessario per una diffusione di massa. Senza contare che la sola industria dell'auto potrebbe assorbire l'intera offerta di cobalto e nickel già a partire dal 2026/2028.

Altro aspetto determinante è lo sviluppo delle infrastrutture in Europa, Italia inclusa. Questo richiederà capitali privati, che a loro volta richiederanno ritorni sugli investimenti, e la necessità di un maggiore utilizzo delle colonnine di ricarica già esistenti, per evitare di aumentare il prezzo dell'energia alla colonnina, rendendo poco competitivo l'elettrico.

Nonostante queste sfide, i costruttori hanno annunciato una massiccia campagna di nuovi lanci di vetture elettriche e plug in: più di 200 nei prossimi 3 anni, in buona parte da costruttori cinesi (circa un lancio su 3). In questo contesto, l'Italia appare molto lontana sia dalla media europea che da quella tedesca. Renault - Nissan, Daimler - Mercedes e Tesla hanno il peso più rilevante nel paese: sono le loro vetture a percorrere i due terzi dei nuovi KM elettrici immessi sulle strade italiane.

Ineluttabile il declino del Diesel, destinato a precipitare in Europa per le vetture passeggeri. La riduzione della quota del Diesel – strutturalmente più efficiente del motore a benzina - insieme alle nuove procedure di test post Dieselgate e al mix spostato verso i SUV, fa sì che l'obiettivo di 95 g/km di CO₂ al 2021 appaia estremamente difficile da raggiungere in un contesto in cui tutti i produttori sono lontani dalle emissioni target medie di flotta, e lo scorso anno i livelli medi di emissioni sono addirittura aumentati (per la prima volta da anni).

Per recuperare l'aumento di emissioni di CO₂, favorito dal calo del Diesel, il miglior compromesso appare la vettura elettrica a batteria: pur con lo svantaggio di un costo elevato, basta una piccola quota in flotta per recuperare CO₂, il "male minore" per i costruttori.

"Già oggi le quote del Diesel si sono notevolmente ridotte e ci si attende che questo tipo di alimentazione, oggetto di attacco mediatico tecnicamente discutibile, diventi di fatto una nicchia riservata a veicoli grandi con necessità di elevate autonomie" ha commentato Dario Duse, managing director di AlixPartners, *"l'Italia in questo contesto è unica in Europa: la quota del Diesel è storicamente tra le più alte (maggiore del 55%) e il calo del Diesel sembra sia iniziato più tardi e in modo meno marcato. I primi segnali forti risalgono a pochi mesi fa, ma l'attesa di diminuzione rimane confermata"*.

Tecnologie alternative

Il gas in questo contesto rappresenta una tecnologia che garantisce comunque un miglioramento delle emissioni di CO₂ "well to wheel" ovvero dalla produzione di energia alla vettura attraverso una tecnologia disponibile ed economica, che richiede minori investimenti infrastrutturali rispetto all'elettrico. L'Italia, pur in ritardo sull'elettrificazione, è leader nelle infrastrutture e nella tecnologia del Gas e può puntare su un modello bilanciato verso la "mobilità sostenibile": da una parte attraverso investimenti pubblici e privati nelle infrastrutture di ricarica elettrica, dall'altra facendo leva su un'infrastruttura di distribuzione e un know-how di rilievo per il gas naturale, che è di fatto una tecnologia complementare, valida e disponibile non solo come soluzione ponte, per la riduzione di CO₂.

Guida Autonoma, il futuro?

L'altro grande fronte di sviluppo è la guida autonoma, che richiederà investimenti ingenti (55 b€) non solo da parte dei costruttori ma anche da parte dei player tecnologici che vorranno avere un ruolo importante nell'industria. In questo caso però la sfida sta più nell'accettazione del cliente e nella sua propensione a spendere: secondo una ricerca globale di AlixPartners, il consumatore è disponibile a pagare solo 2.000 dei 21.000 dollari necessari per mettere le mani su un'auto autonoma di livello 4.

Informazioni sullo studio. Lo studio, condotto nei mesi scorsi, ha valutato i bilanci di più di 300 case automobilistiche e fornitori, intervistato numerosi esperti e realizzato indagini tra i consumatori.

A proposito di AlixPartners

AlixPartners è una società di consulenza leader a livello globale con professionisti orientati ai risultati e specializzati nella creazione di valore e nel risanamento della performance in ogni fase del ciclo di attività. La nostra azienda si sviluppa grazie alla capacità di fare la differenza in situazioni ad elevato impatto e di generare risultati sostenibili e profittevoli. Le competenze di AlixPartners si estendono a un'ampia gamma di attività e settori sia che siano sani, complessi o in crisi. Dal 1981, seguiamo un approccio basato su team di piccole dimensioni e orientato a sostenere concretamente consigli di amministrazione e management, studi legali, banche d'investimento ed investitori che devono reagire alle criticità di business. Per ulteriori informazioni, visitare il sito www.alixpartners.com

Contatti con i media

Sandrine Chapuis : + 33 6 45991515 / schapuis@alixpartners.com
Gina Sorce: +39 3483173604 / gina.sorce@rock-communications.it