

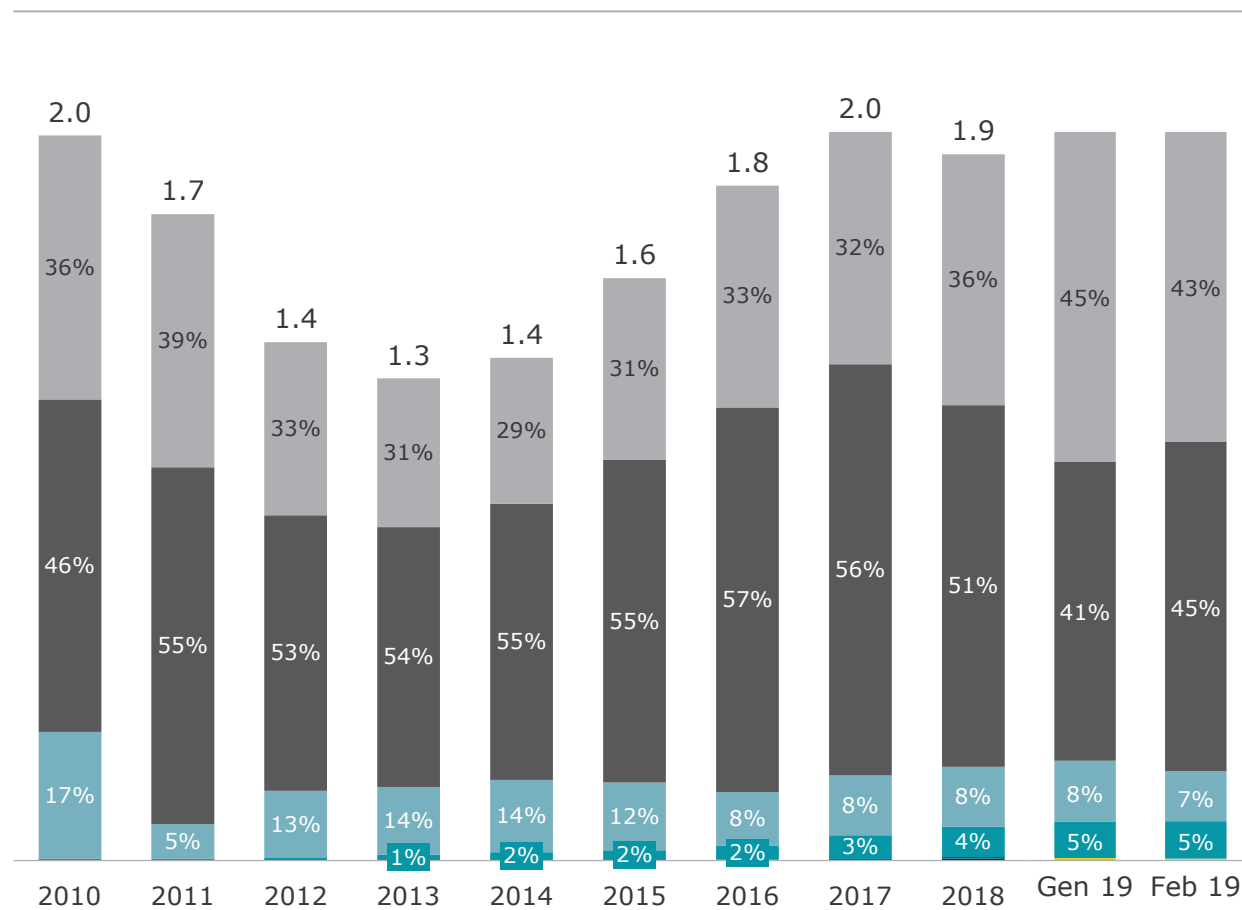
Tradizione vs Innovazione: lo scontro sui carburanti

#FORUMAutomotive

Milano, 18 marzo 2019

In Italia, la quota del Diesel è diminuita prevalentemente a vantaggio dei motori a benzina. Ibrido e Elettrico restano marginali

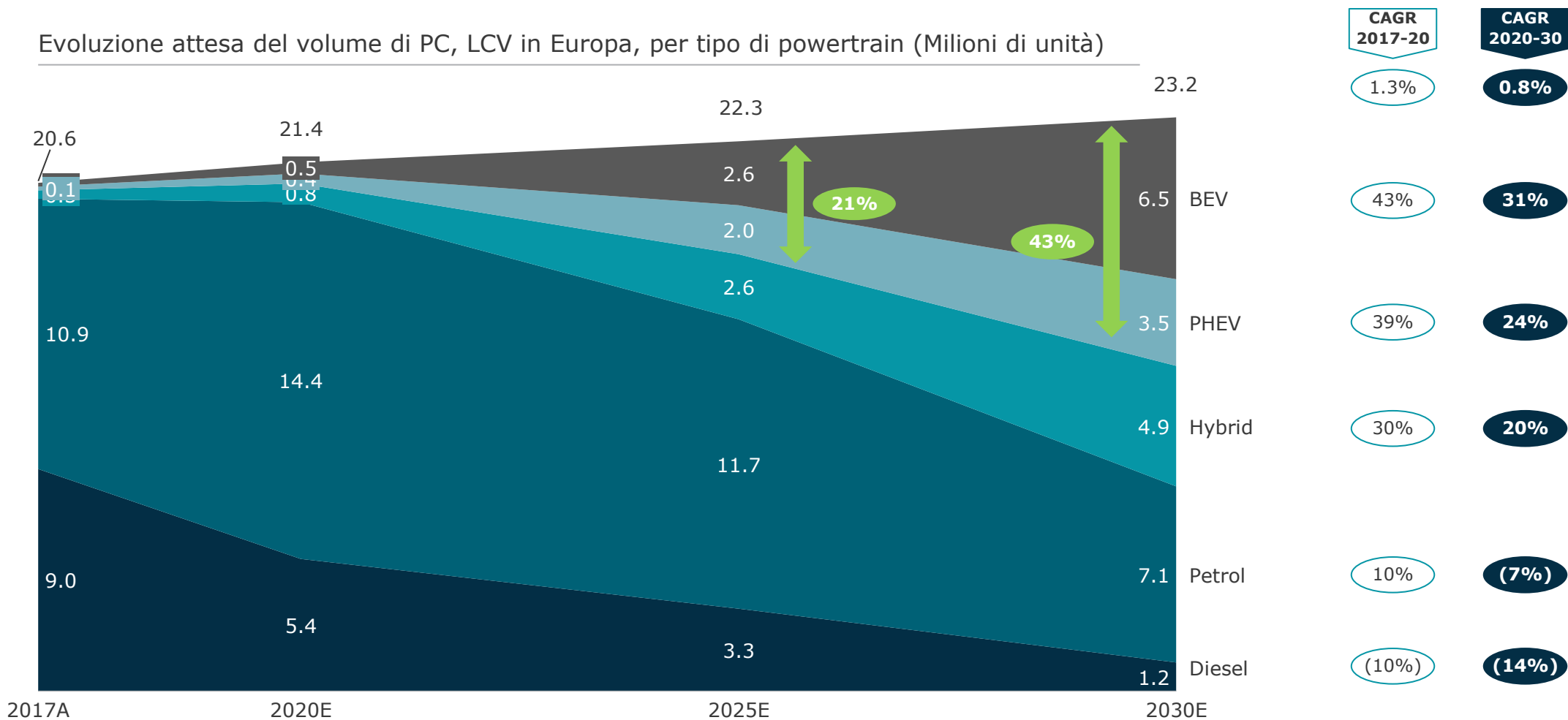
Auto Italiane immatricolate negli anni 2010-2019 per tipo di alimentazione (Milioni)



Alimentazione	CAGR '10-'18	Unità (Delta '000)	Commenti
Benzina	(0.6%) ▼	(35)	La quota di mercato si è ridotta nel periodo 2010-2018, con un trend volatile. Aumento di 9-7 punti percentuali a gennaio/febbraio 2019, rispetto al 2018.
Diesel	1.1% ▲	79	Rappresenta ancora la principale fetta di mercato, sebbene con un trend di decrescita nel 2018 e 2019.
Benzina + LPG/CNG	(8.9%) ▼	(181)	Insieme alla Germania, l'Italia è uno dei pochi mercati avanzati in termini di Bi-Fuel. Quota di mercato in calo, ma sempre rilevante.
Ibrido (escluso plug-in)	41.8% ▲	77	Numeri significanti registrati nei mesi recenti. Il volume resta tuttavia basso a causa della mancanza di offerta da parte dei player domestici.
Ibrido plug-in	N/A	5	Ibrido plug-in ed elettrico potranno prossimamente rappresentare una valida alternativa, ma ricoprono ancora un ruolo marginale sul mercato italiano.
Elettrico	61.5%	5	

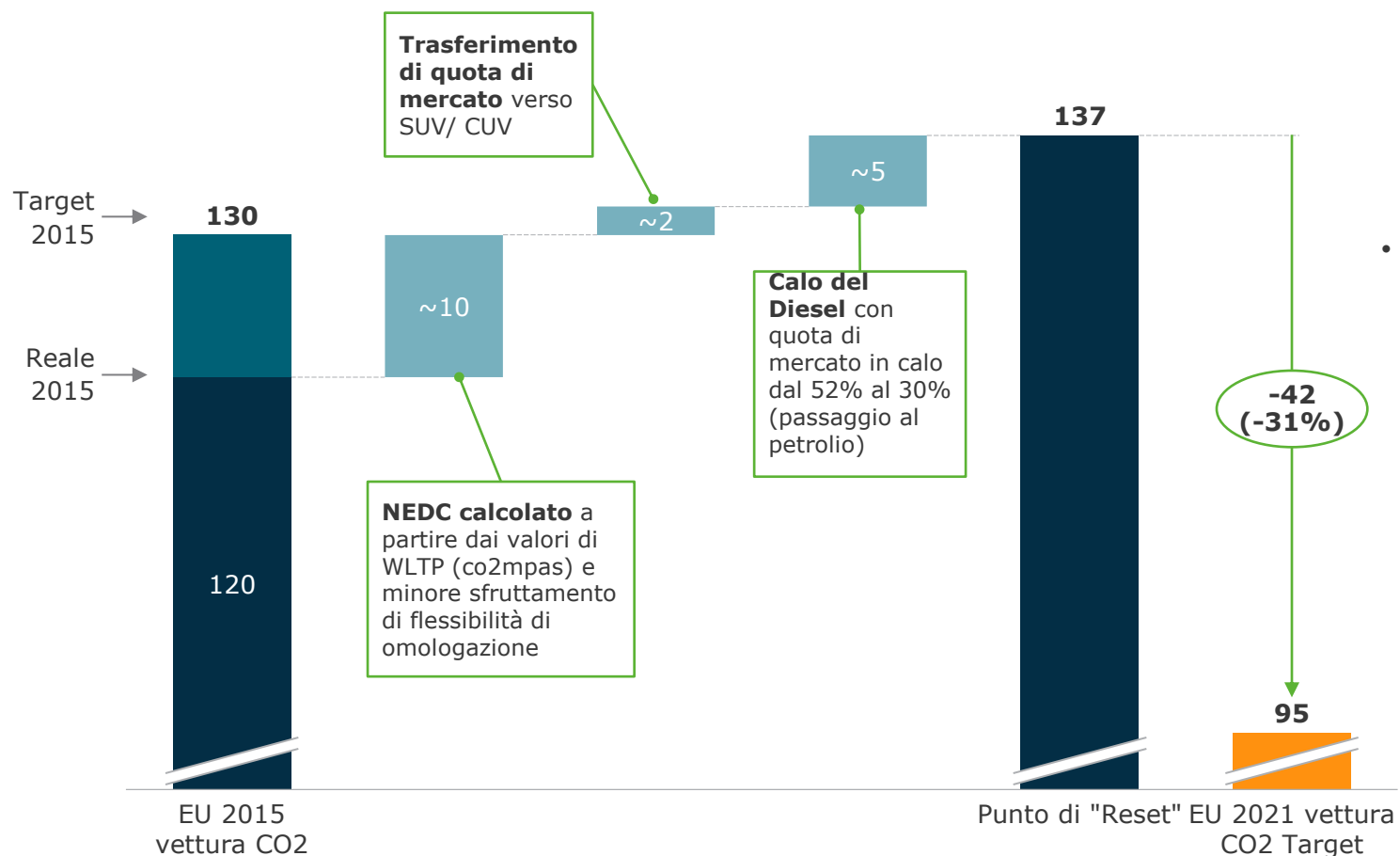
Previsioni AlixPartners: entro il 2025 BEV e PHEV saranno almeno il 20% delle vendite EU; Diesel in continuo declino

Evoluzione attesa del volume di PC, LCV in Europa, per tipo di powertrain (Milioni di unità)



Il calo del Diesel renderà il raggiungimento del Target UE di riduzione CO2 ancora più difficile da raggiungere

Sintesi dei diversi impatti sulla riduzione di CO2 (g/km)

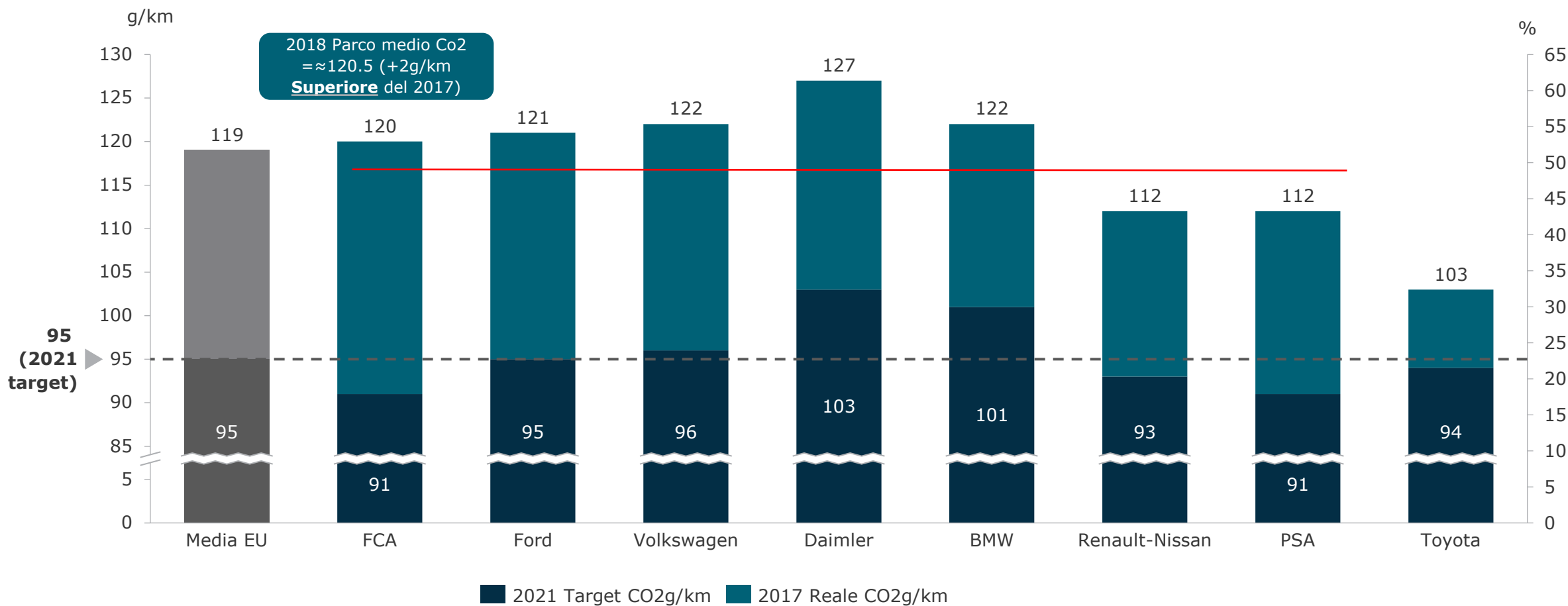


• **Alcuni fattori attori avversi aumentano di c. 17 g/km il gap medio rispetto all'obiettivo 2021:**

- **Cambio dei cicli omologativi e dei sistemi di misurazione (WLTP):** impatto medio circa 10g/km
- **Mix di body styles verso SUV/CUV:** c. 2g/km
- **Calo del Diesel:** c. 5g/km

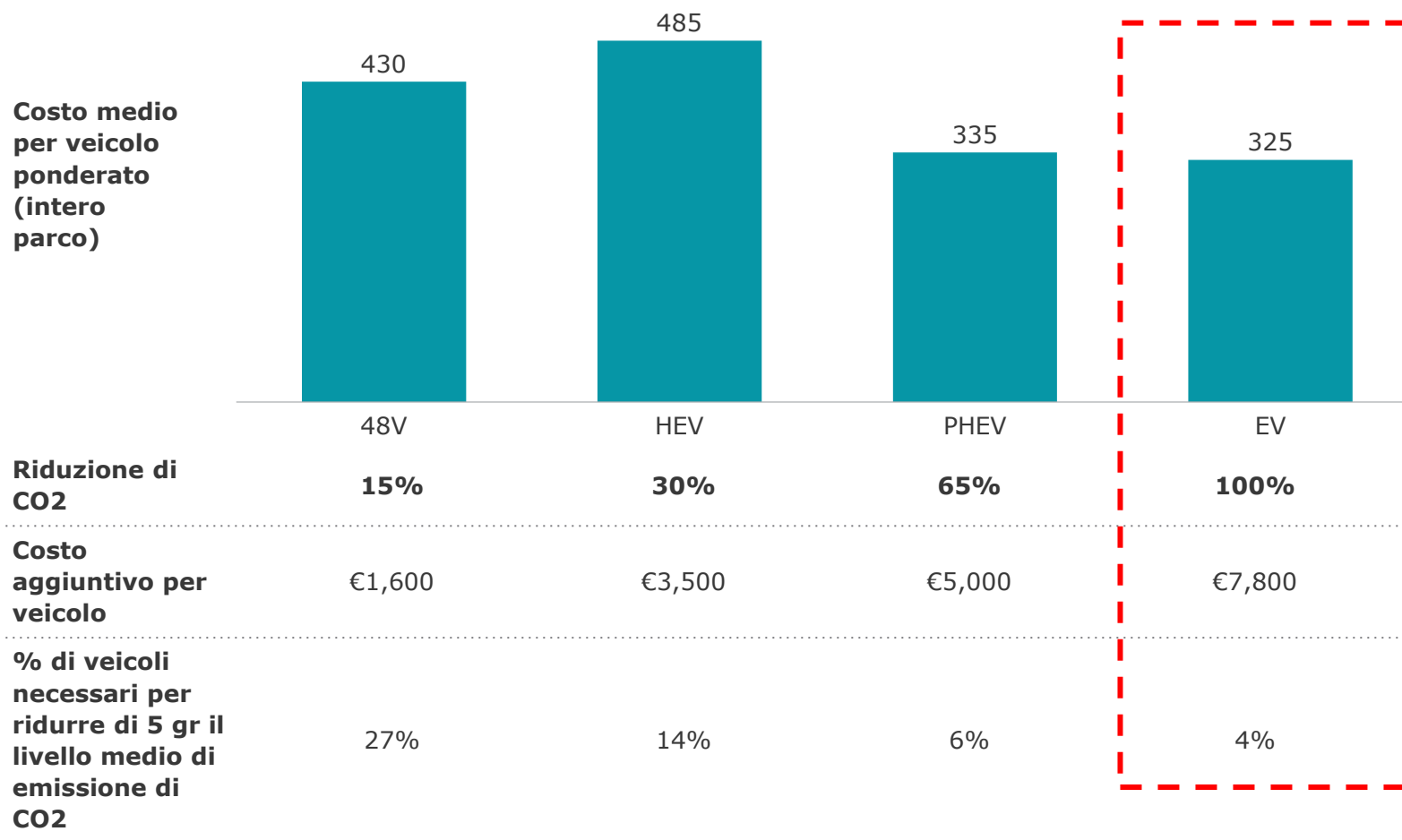
Per raggiungere il target 2021, i costruttori dovrebbero ridurre i livelli emissivi di CO2 del 20% nei prossimi due anni. Quali opzioni sono possibili?

Target EU e OEM 2021 g/km CO₂ – Stato al 2017 e 2018 per parco medio



Nonostante un maggior costo unitario, i veicoli elettrici e ibridi plug-in rappresentano l'alternativa complessivamente più economica per ridurre le emissioni medie

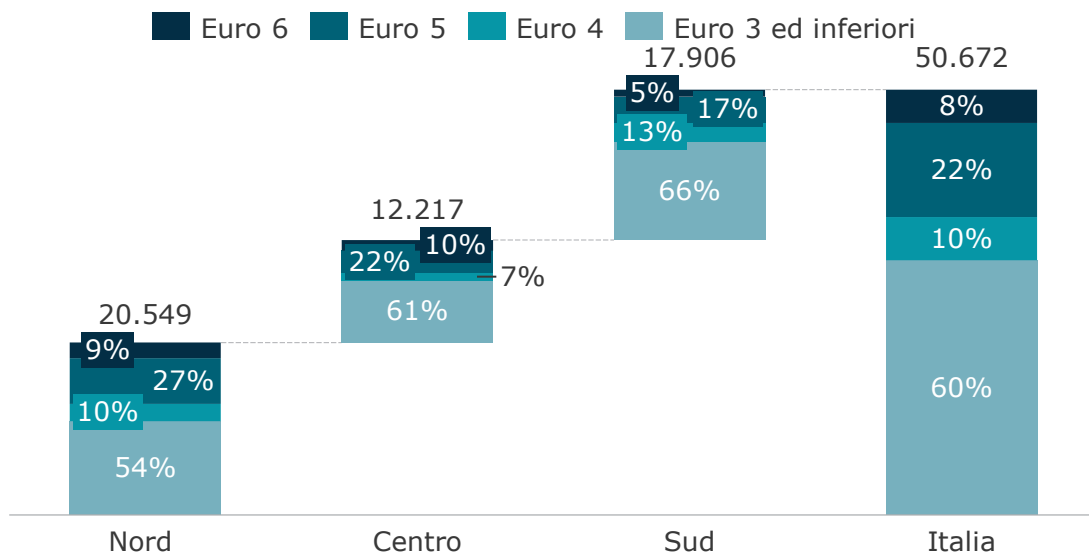
Costo medio per veicolo delle opzioni tecnologiche per raggiungere l'impatto di 5g CO2 (€/veicolo)



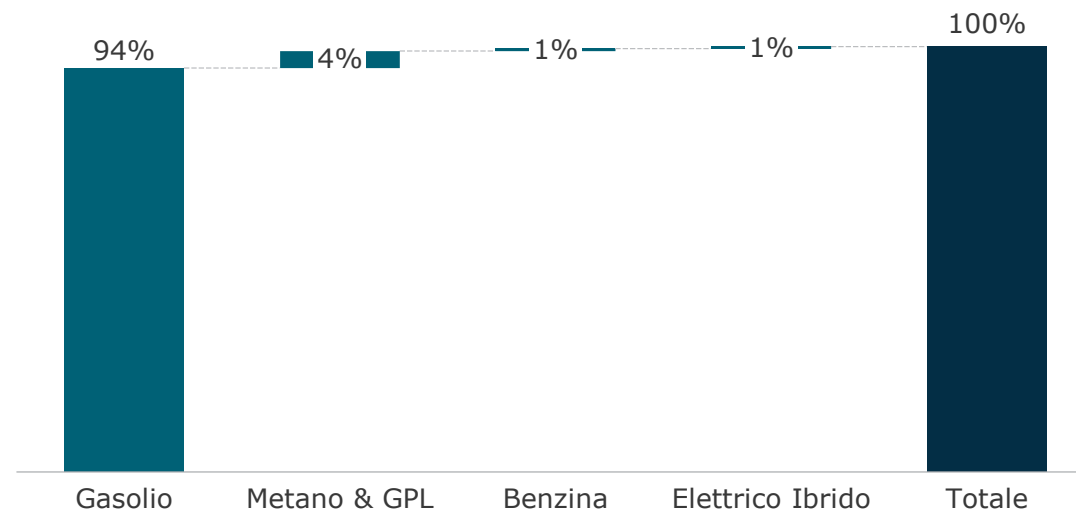
- A fronte di vendite di parco medie di 15m veicoli:
 - 45% Diesel
 - 50% Benzina
 - 3% Ibrido
 - 1% BEV
 - 1% altro
- **48V/HEV:** più agevole adozione sulle piattaforme esistenti. Nel lungo termine, l'adozione di 48V pur sull'intera gamma non consentirebbe da sola di raggiungere i target 2030
- **BEV/PHEV:** è la soluzione che consente di **minimizzare il costo complessivo che il costruttore deve sopportare** per ridurre di 5 gr l'emissione media di CO2. **4% di vetture BEV è sufficiente a ridurre le emissioni medie di flotta di 5 gr CO2**

Il 60% degli autobus pubblici rientra nella categoria Euro 3 e inferiori, mentre meno dell'1% ha un'alimentazione elettrica

Autobus per trasporto pubblico locale per classe di emissione (2017)



Autobus pubblici per alimentazione (2017)



- Il **parco autobus italiano** del trasporto pubblico **nel 2017** è composto da circa **50.000 mezzi**, di cui oltre il **40% al Nord**: il **60% degli autobus** appartiene a una **classe di emissione Euro 3 e inferiori**, solamente **l'8%** appartiene a una categoria **Euro 6**
- Il **94%** del parco autobus possiede un'alimentazione a **gasolio**
- Il **trasporto pubblico locale** è responsabile dell'**1,3% delle emissioni di CO₂** e del **2,2% delle emissioni di NOx**, rispetto al totale generato dai trasporti persone e merci in Italia
- Il parco mezzi ha un'**età media** estremamente rilevante, **superiore ai 12 anni**, sensibilmente superiore rispetto alla **media Europea di 7 anni**

AlixPartners

WHEN IT REALLY MATTERS.