

ANIASA



«Casa e Chiesa» nel settore dell'auto

La geografia dell'auto è in forte evoluzione.
Ma si va nella direzione giusta?

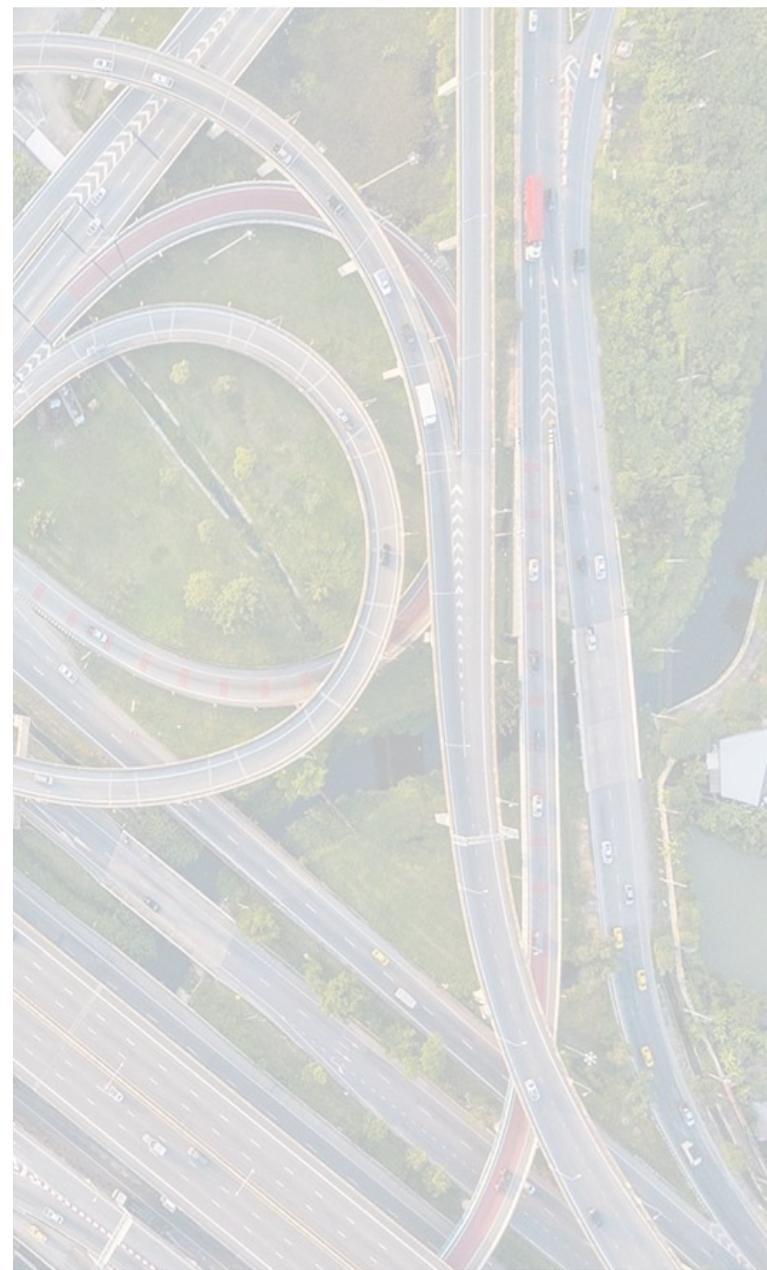
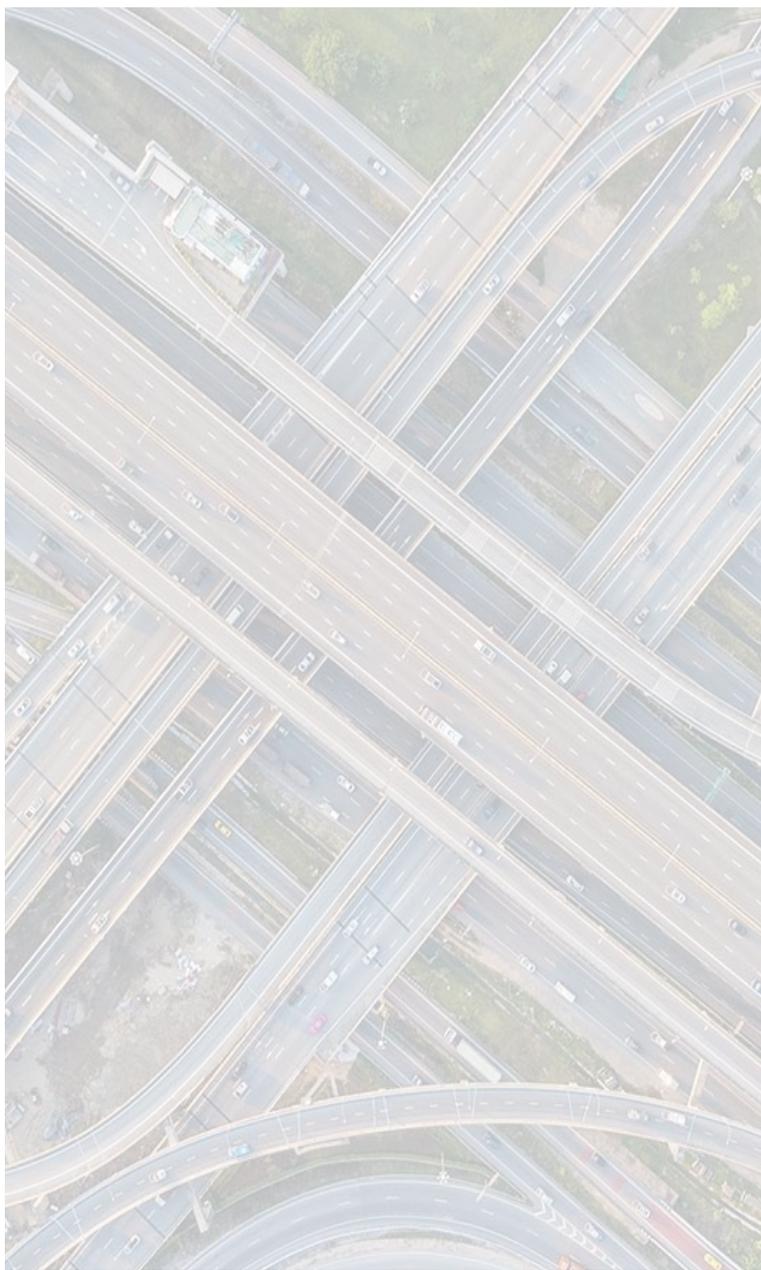
Gianluca Di Loreto
Partner, Bain & Company

9 Maggio 2024, Milano

BAIN & COMPANY 

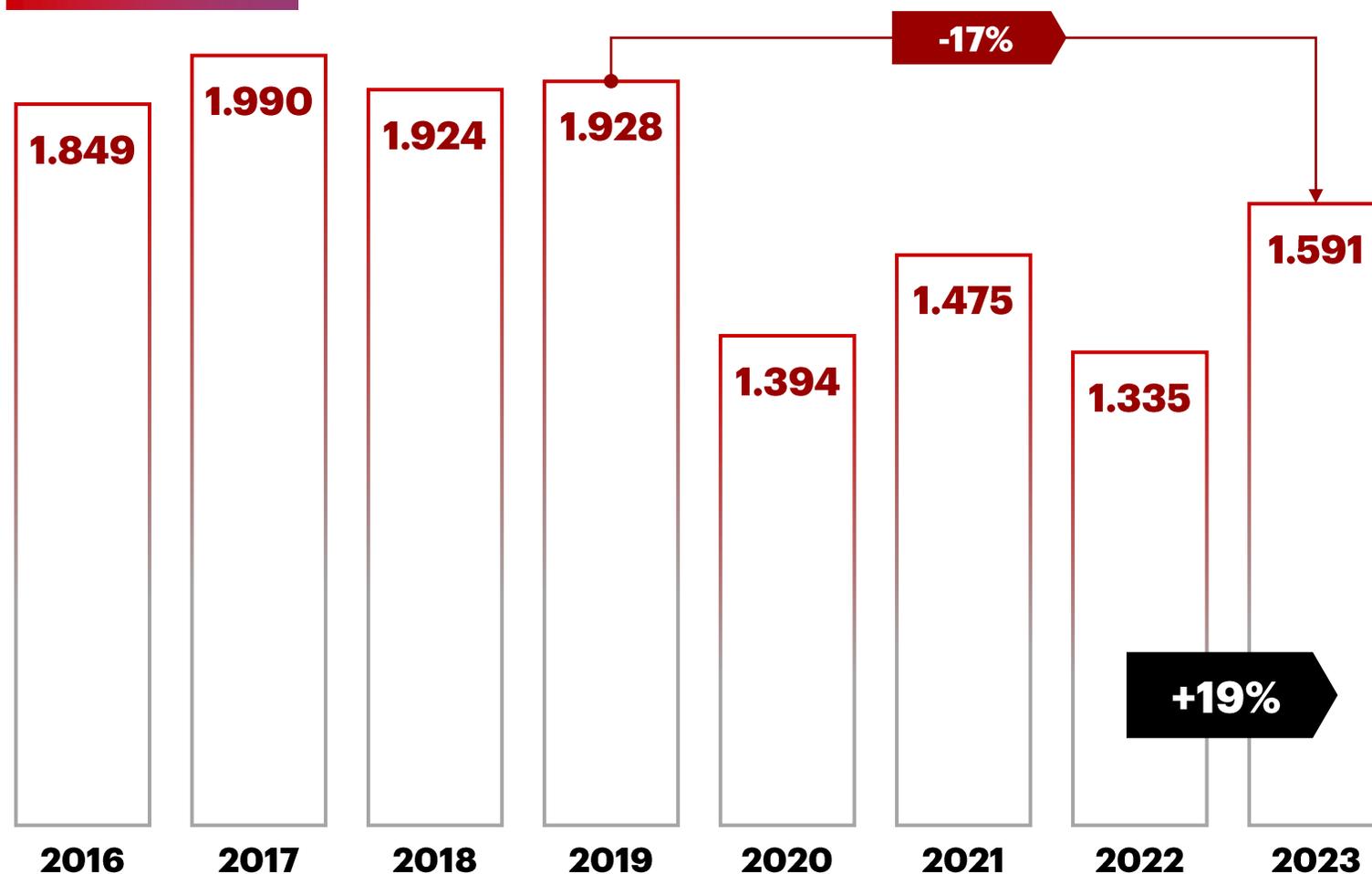
PRIMA I FATTI...

Un mercato in salute
apparente, che cambia tutto
ma per rimanere sempre
fedele a se stesso.
Transizione avvenuta...ma
nella direzione sbagliata!



Nel 2023 il mercato auto ha finalmente registrato una crescita (durerà?) del +19% sul 2022, ma con valori ancora ben lontani dalla situazione pre-pandemia

Immatricolazioni di vetture (Migliaia di unità)



Ripresa...temporanea?

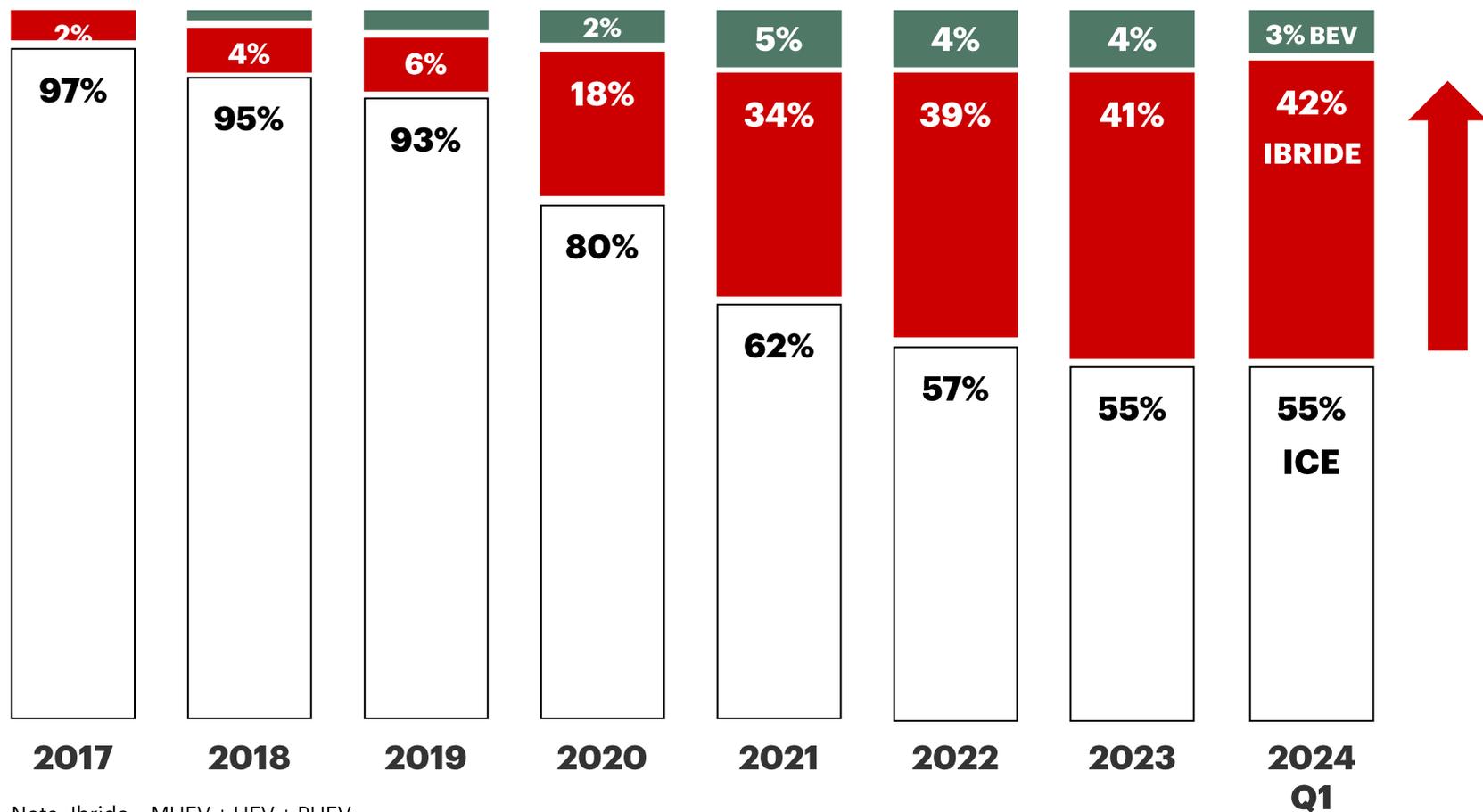
Il mercato italiano dell'auto ha rialzato la testa dopo un 2022 decisamente negativo.

Il +19% del 2023 evidenzia una crescita importante ma che non è ancora sufficiente a tornare ai valori di mercato pre-pandemia.

Mancano all'appello ancora circa 300.000 vetture, difficilmente recuperabili senza incentivi significativi.

L'anno passato ha inoltre confermato il raggiungimento dell'asintoto delle vetture ibride, salite al 42% ma con una curva di crescita ormai quasi piatta

Mix immatricolazioni per alimentazione

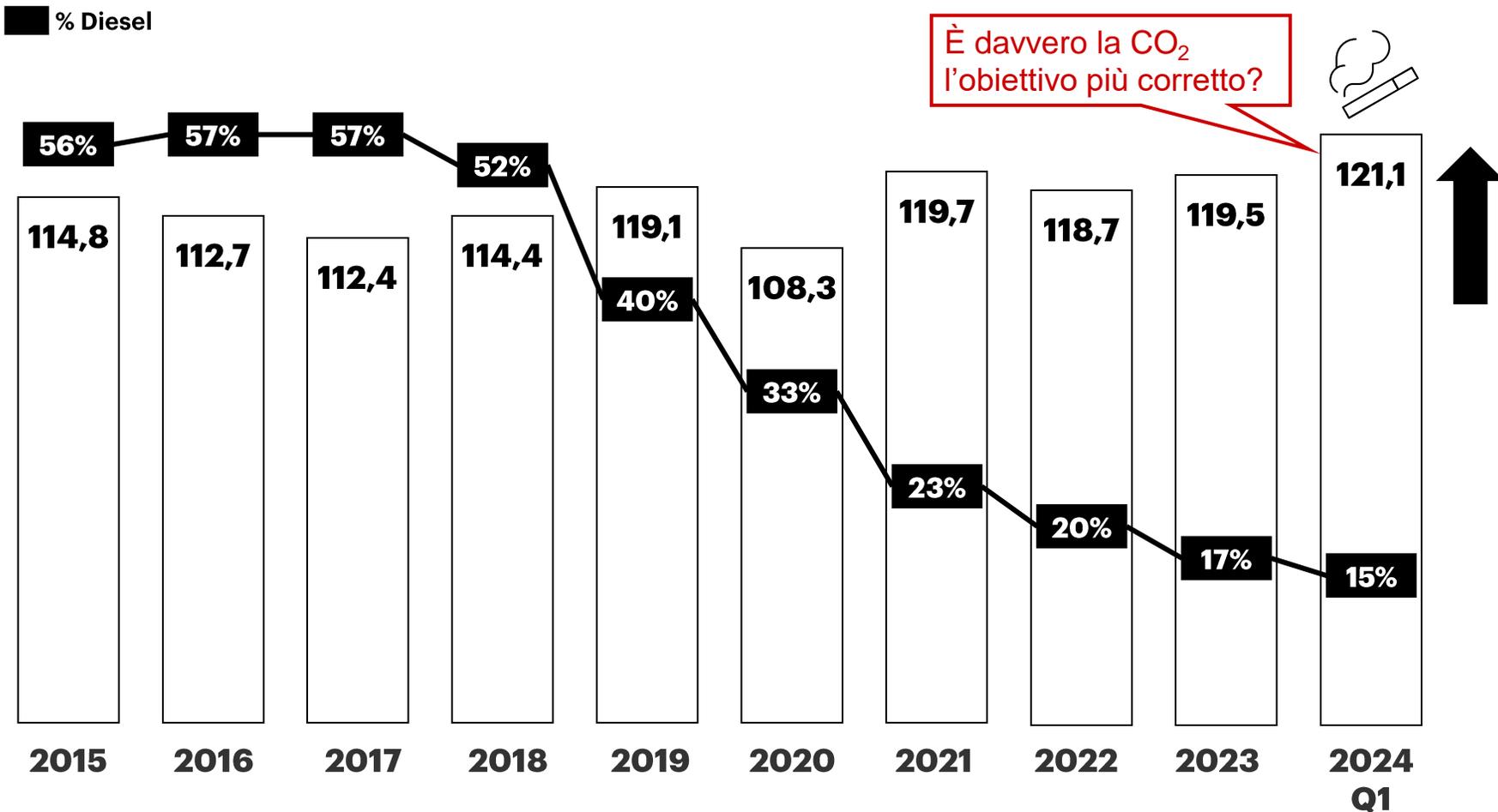


Nota: Ibrido = MHEV + HEV + PHEV
Fonte: UNRAE



Quindi problema CO₂ risolto? Tutt'altro: come già negli anni passati, anche il 2023 e il Q1 2024 segnano un calo del diesel...ma un aumento delle emissioni!

Quota Diesel, Emissioni CO₂ (% su totale, g/km, media ponderata, Italia)



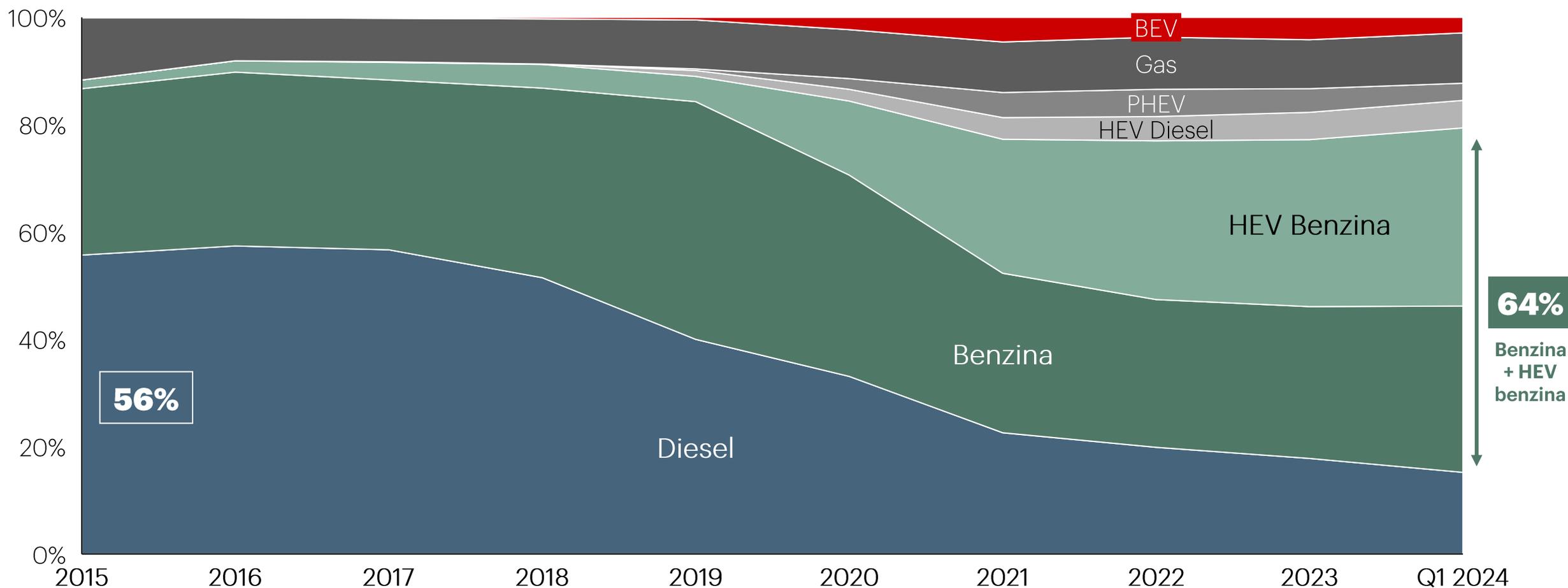
Questo accade, da una parte, perché gli italiani non rottamano più le auto: in 2 anni le radiazioni si sono infatti contratte del 30%: da 1,5 milioni a 1 milione

Radiazioni autovetture (Milioni di unità, Italia)



Dall'altra parte, perché i dati storici parlano chiaro: l'operazione [transizione] è riuscita, ma «il paziente è morto»: dal 56% di diesel...al 64% di benzina / ibrido

Evoluzione mix per Alimentazione (% su immatricolazioni)

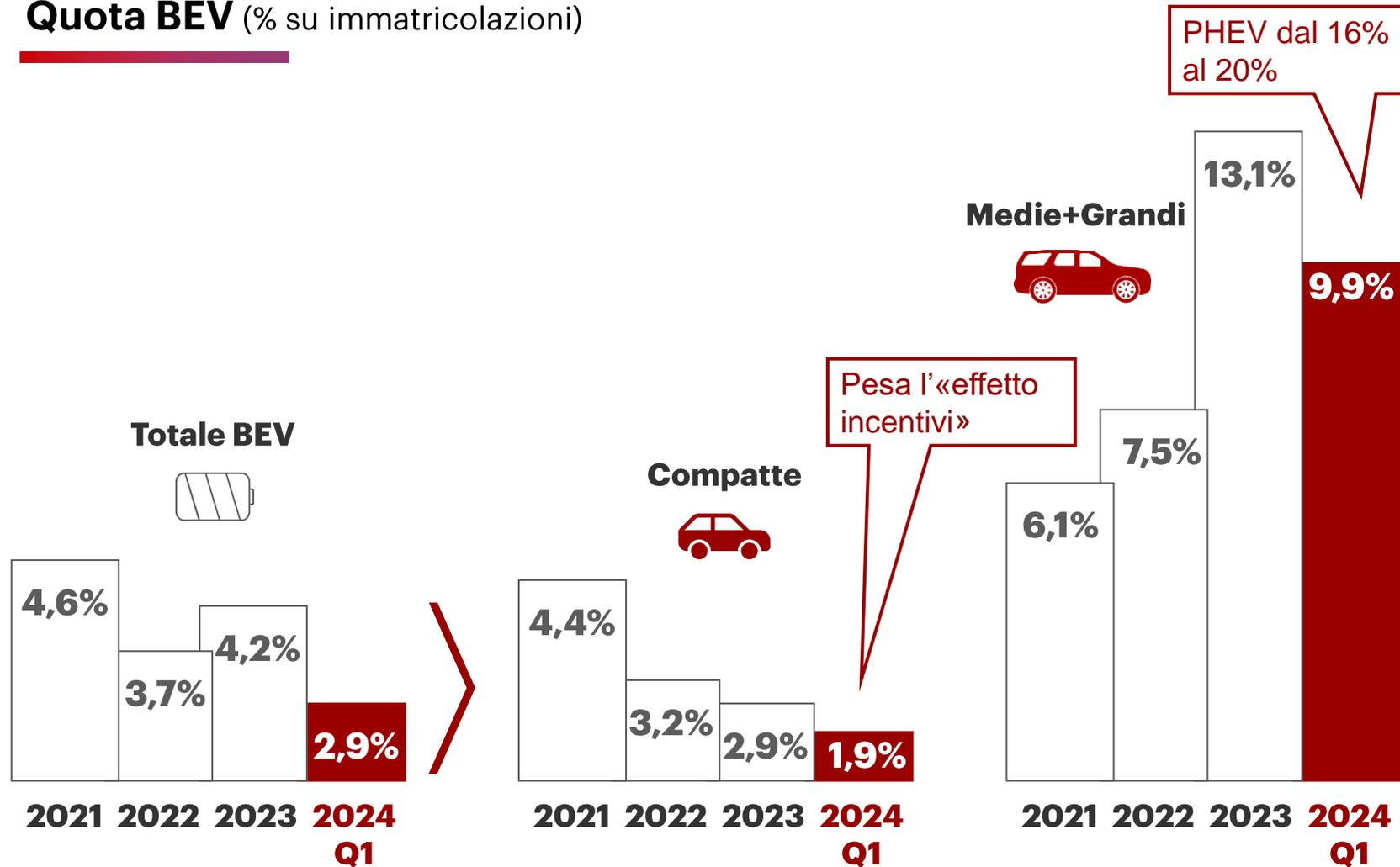


Fonte: Analisi Bain su dati UNRAE

Crolla quindi definitivamente il falso mito delle piccole elettriche per la città: solo 1 compatta su 50 è BEV, mentre nelle medio-grandi avanza ormai il PHEV



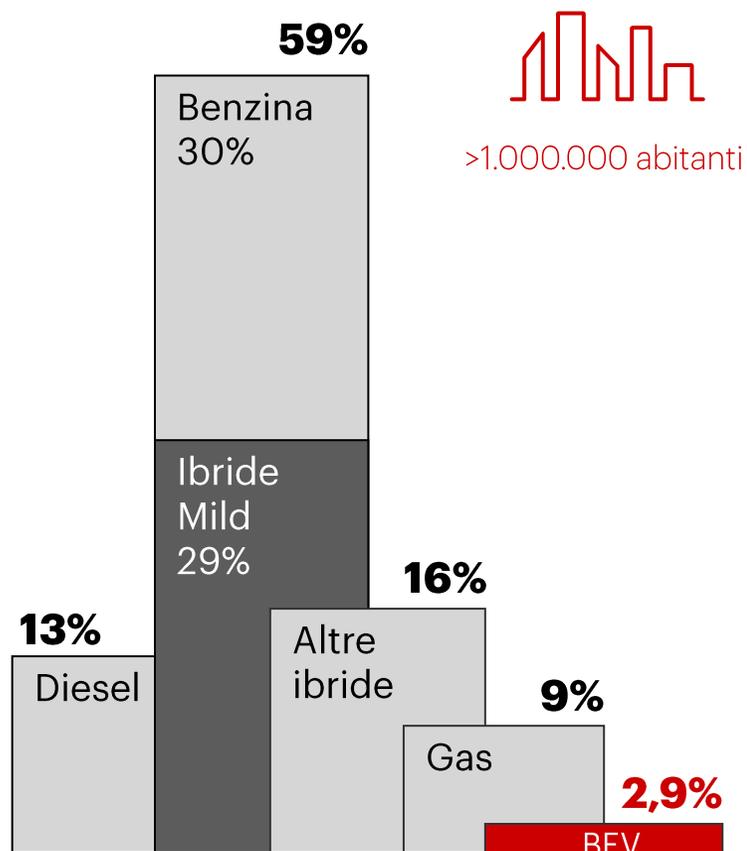
Quota BEV (% su immatricolazioni)



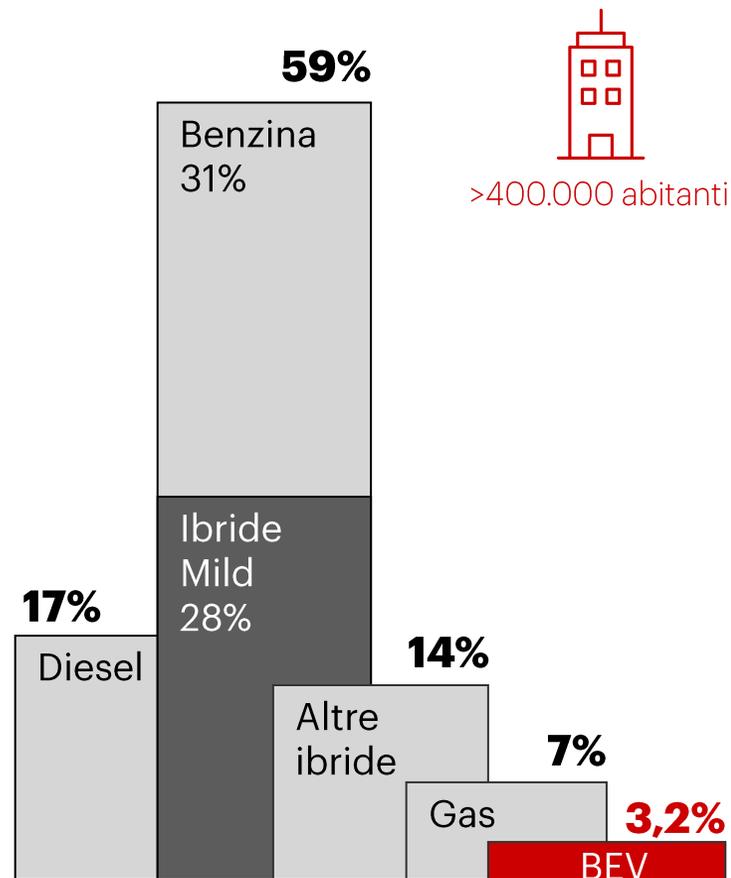
L'analisi per dimensione delle città conferma l'avvenuta transizione dal diesel al benzina: anche le Metropoli ormai assomigliano ai piccoli centri

2024 Q1

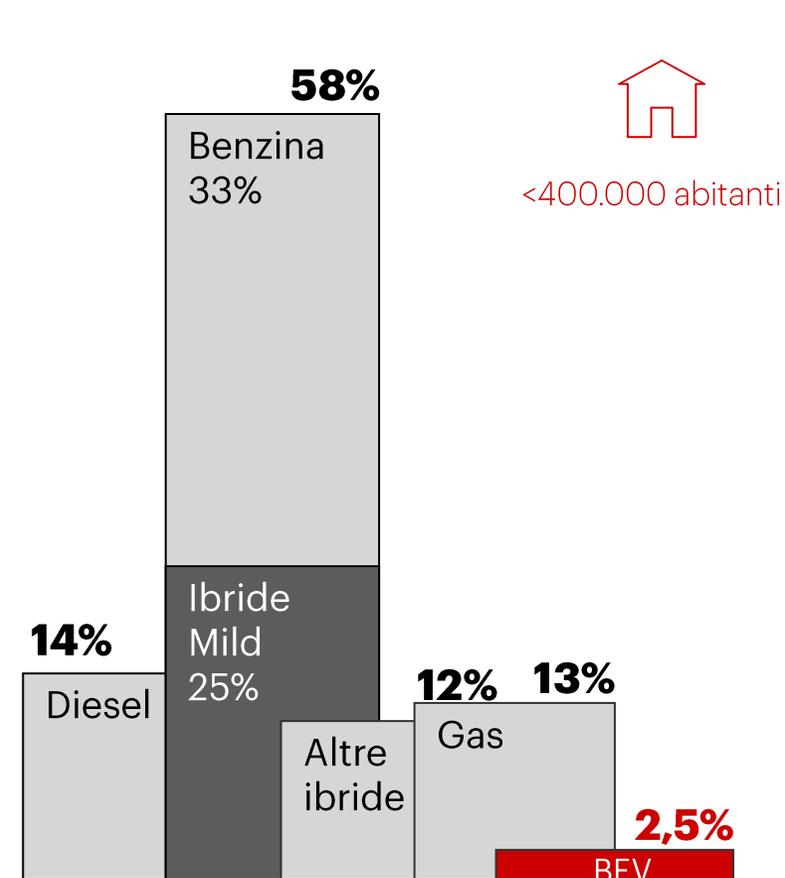
Metropoli (% Immatricolato)



Città (% Immatricolato)



Paesi (% Immatricolato)



Fonte: Analisi Bain su dati Dataforce. Ibride Mild contiene circa il 10% di ibride elettrico + diesel

Come già confermato negli anni scorsi, le vetture elettrificate (BEV + PHEV) fanno ancora fatica al Sud e nel canale Privati, dove superano di poco il 4%

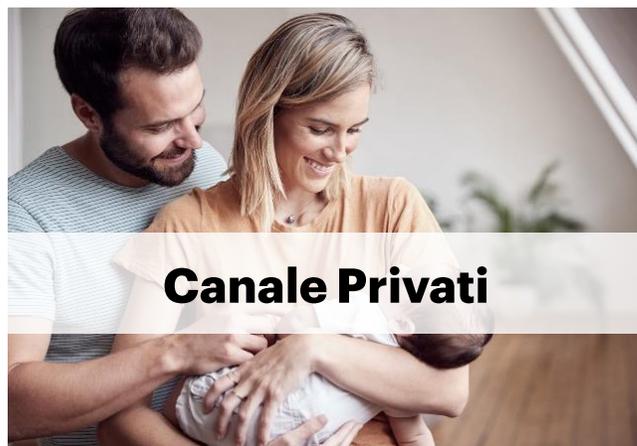
2024 Q1



Totale Mercato

Immatricolazioni BEV-PHEV (Q1 2024, % su totale)

	BEV 	PHEV 
Italia	2,9%	3,2%
Nord	2,9%	3,2%
Centro	3,3%	4,0%
Sud	2,5%	1,8%



Canale Privati

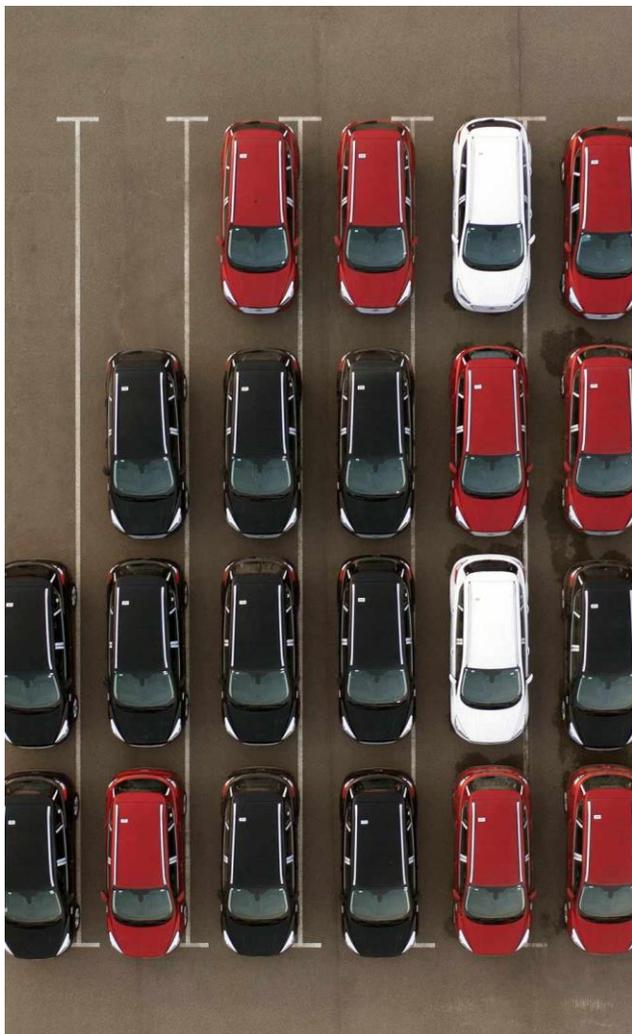
	BEV	PHEV
Italia	2,6%	1,6%
Nord	2,9%	2,0%
Centro	2,2%	1,2%
	2,1%	1,2%

Flotte...al Centro.

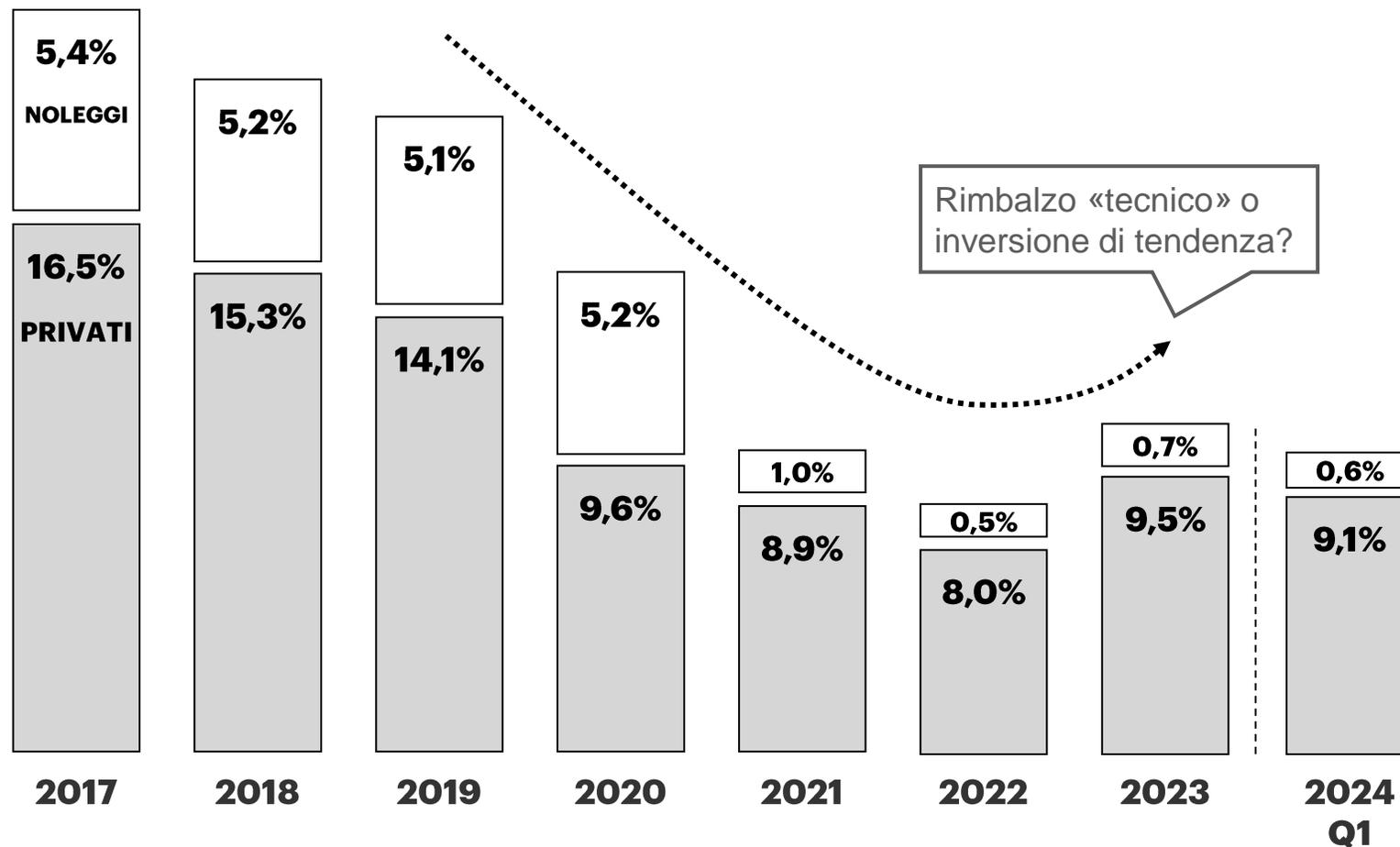
Complice il ritardo degli incentivi, la quota di vetture elettrificate nel primo trimestre è scesa, con una forte prevalenza al Centro, che ora supera il Nord Italia sia su BEV che su PHEV.

La quota inferiore nel canale privati dimostra il ruolo chiave delle flotte e dei noleggi nella diffusione delle alimentazioni più sostenibili anche per il pubblico di «massa».

Mercato in difficoltà come anche dimostrato da una ripresa, pur limitata, delle Km0, vecchia conoscenza del mercato «push» pre-pandemia



Quota immatricolato «Km0»



Fonte: Analisi Bain su dati UNRAE

Con il 2023 si è infatti invertito l'ordine dei fattori: ora la domanda è tornata ad essere inferiore all'offerta, con conseguenze pericolose per gli operatori

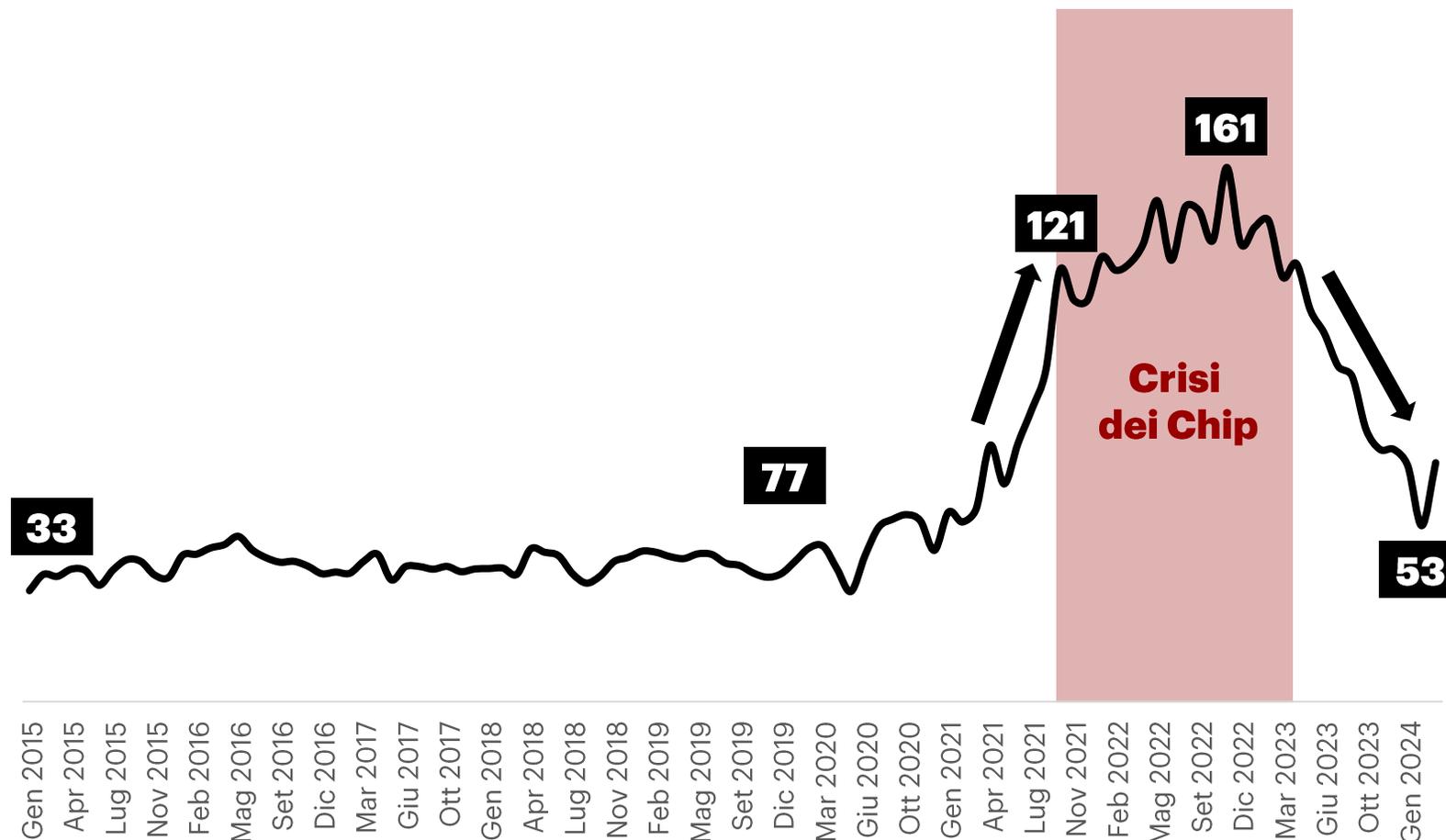
Non più crisi di offerta.

Gli anni post-pandemia ci avevano abituati a tempi di consegna biblici a causa della scarsità di prodotto.

Le Case si erano «avvantaggiate» di questa situazione grazie ad un eccesso di domanda rispetto all'offerta, che aveva consentito un aumento rilevante dei prezzi.

L'inversione del trend...
...spingerà i prezzi al ribasso?

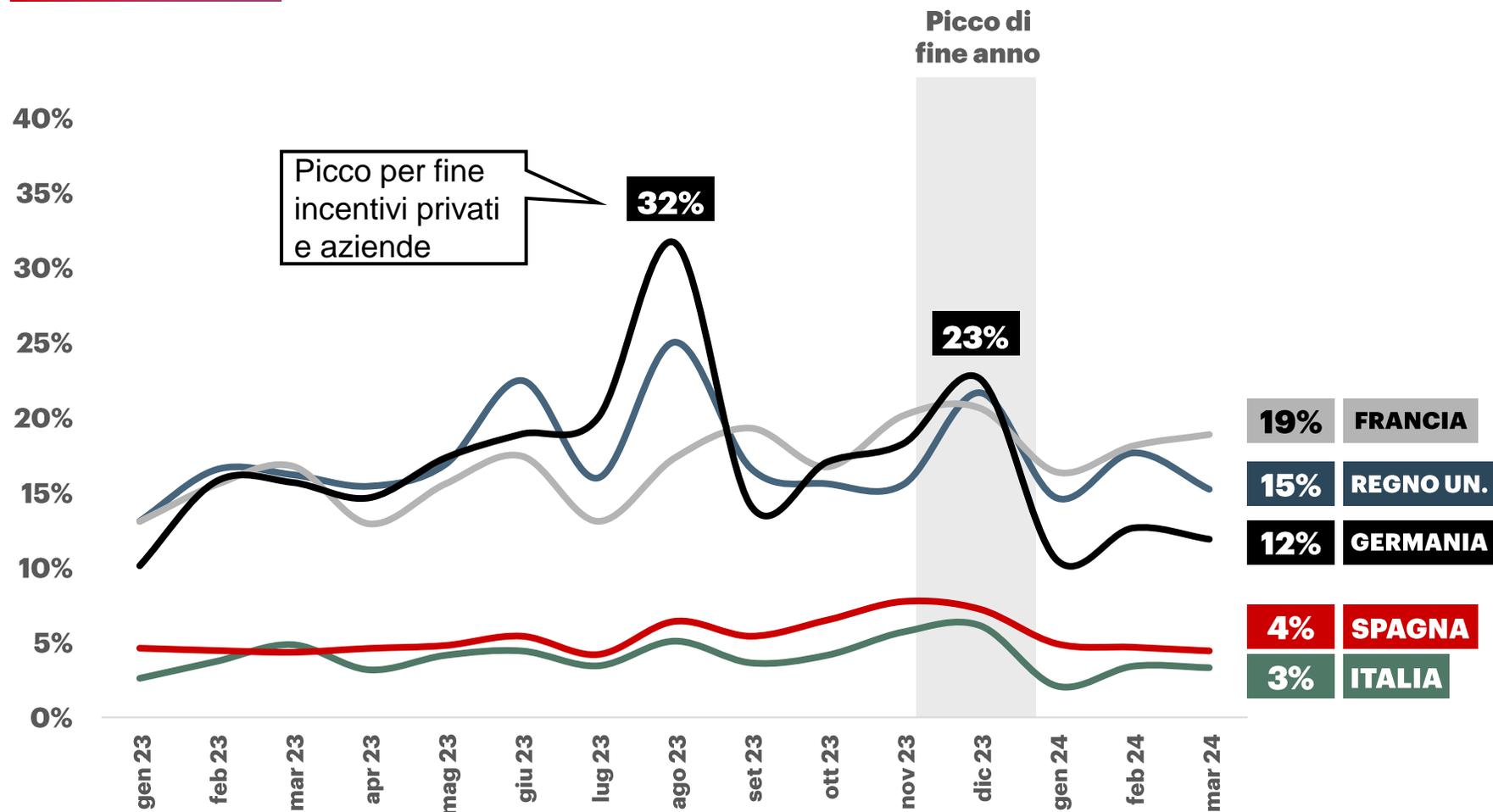
Tempi di consegna vetture nuove (giorni medi, privati + flotte dealer)



Fonte: Dealer Panel InterAutoNews

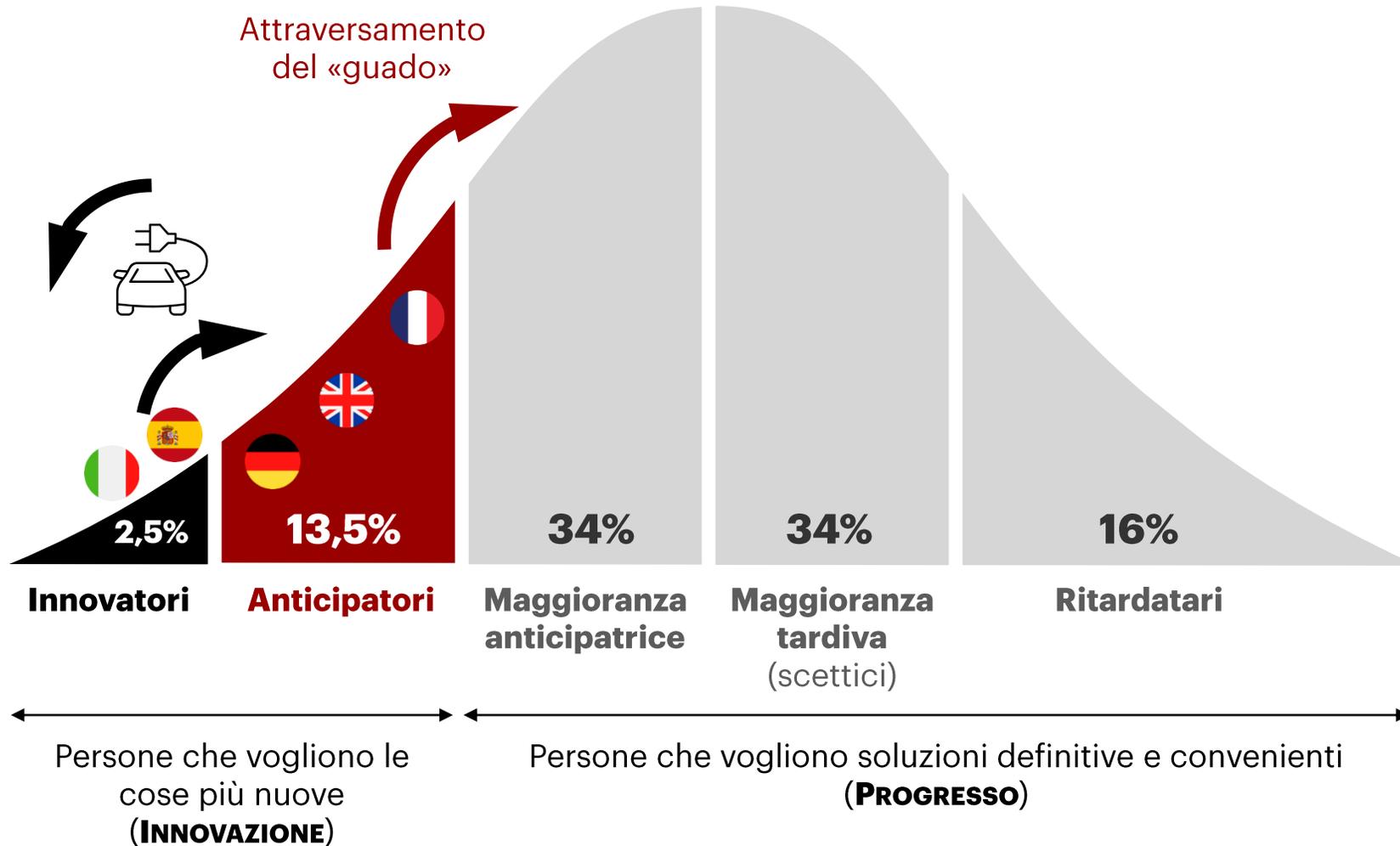
Se allarghiamo la prospettiva all'Europa, le «curve di crescita» BEV sono ormai piatte, soprattutto in Germania (anche a causa del blocco incentivi)

Quota immatricolato BEV in Europa



In pratica il mercato ha già saturato lo «use case» degli Innovatori (Italia, Spagna) e degli Anticipatori, ma per una diffusione di massa servirà ben altro

Curva di «adozione dell'Innovazione» (Everett Rogers)



Innovatori

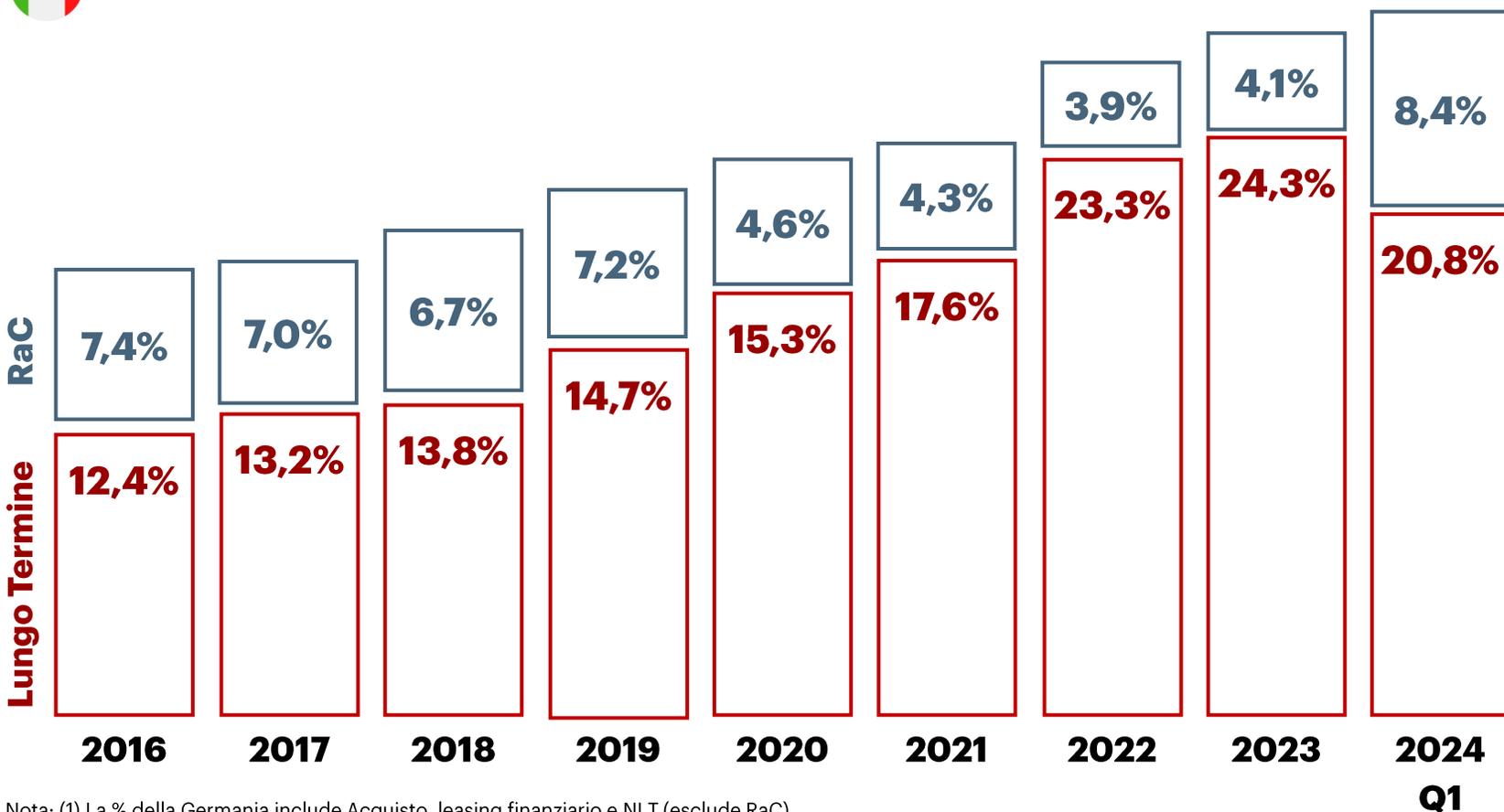
Individui con un'alta propensione al rischio e disposti ad accettare **innovazioni anche fallimentari**. Sono disposti ad investire di più per essere all'avanguardia

Anticipatori

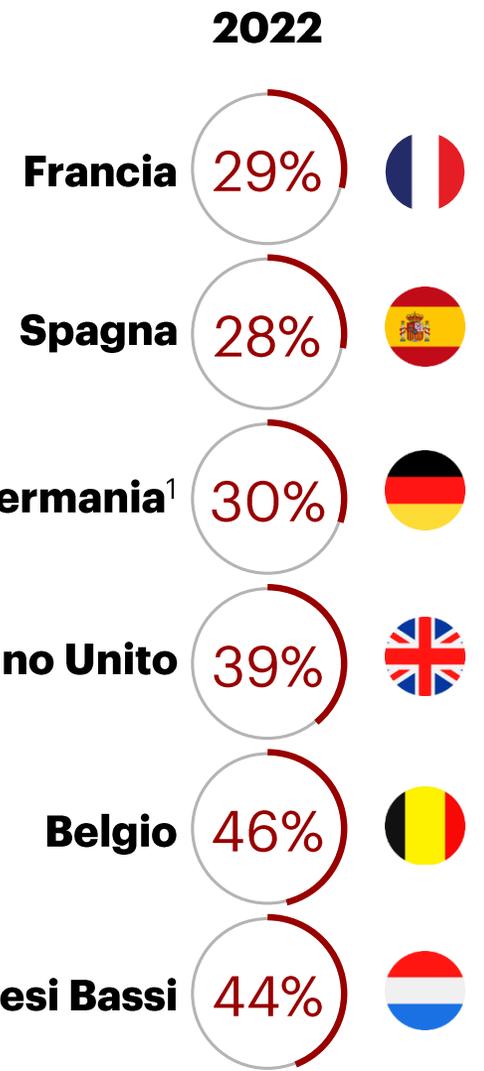
Il loro interesse per una innovazione deriva dalla capacità di riconoscerne i **vantaggi effettivi**. Sono i più influenti in un sistema sociale, le persone vanno da loro per chiedere consigli sulle innovazioni.

In questa incertezza chi vince è il canale del noleggio (nuovo record storico), che tuttavia risulta ancora penalizzato rispetto al resto d'Europa

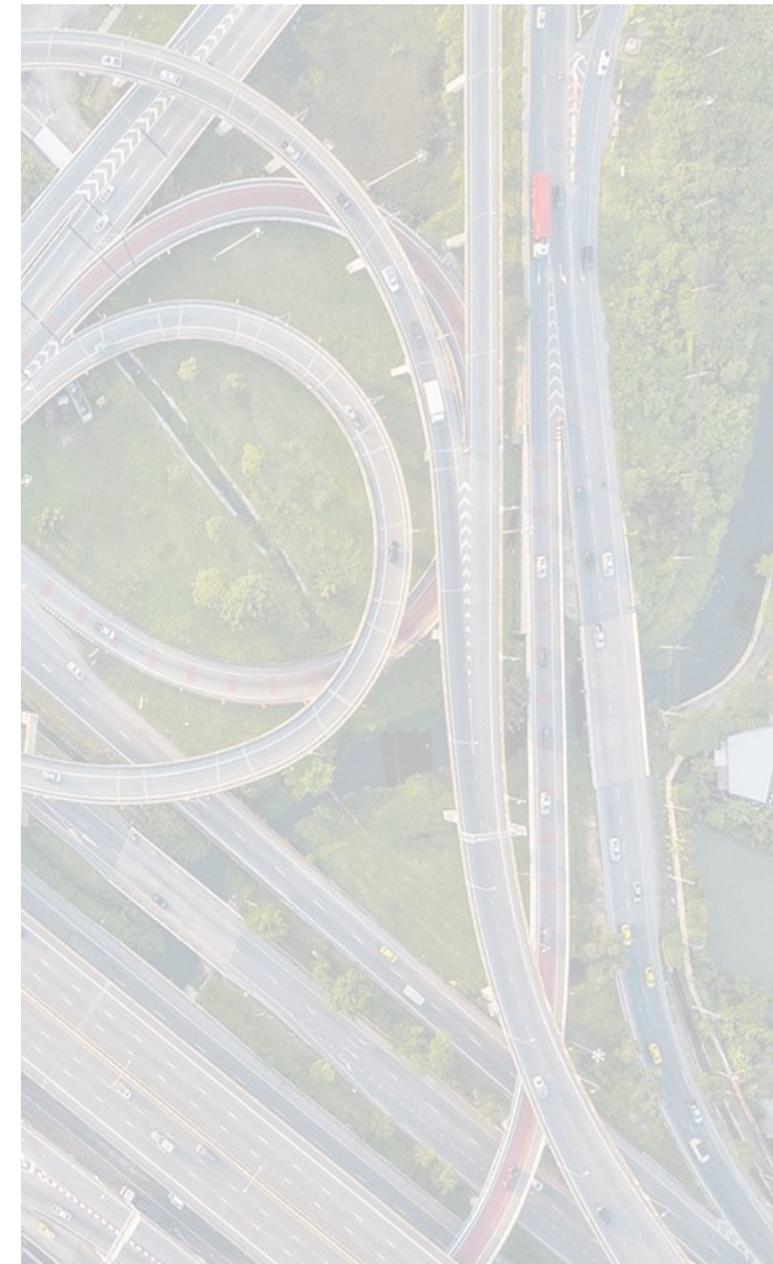
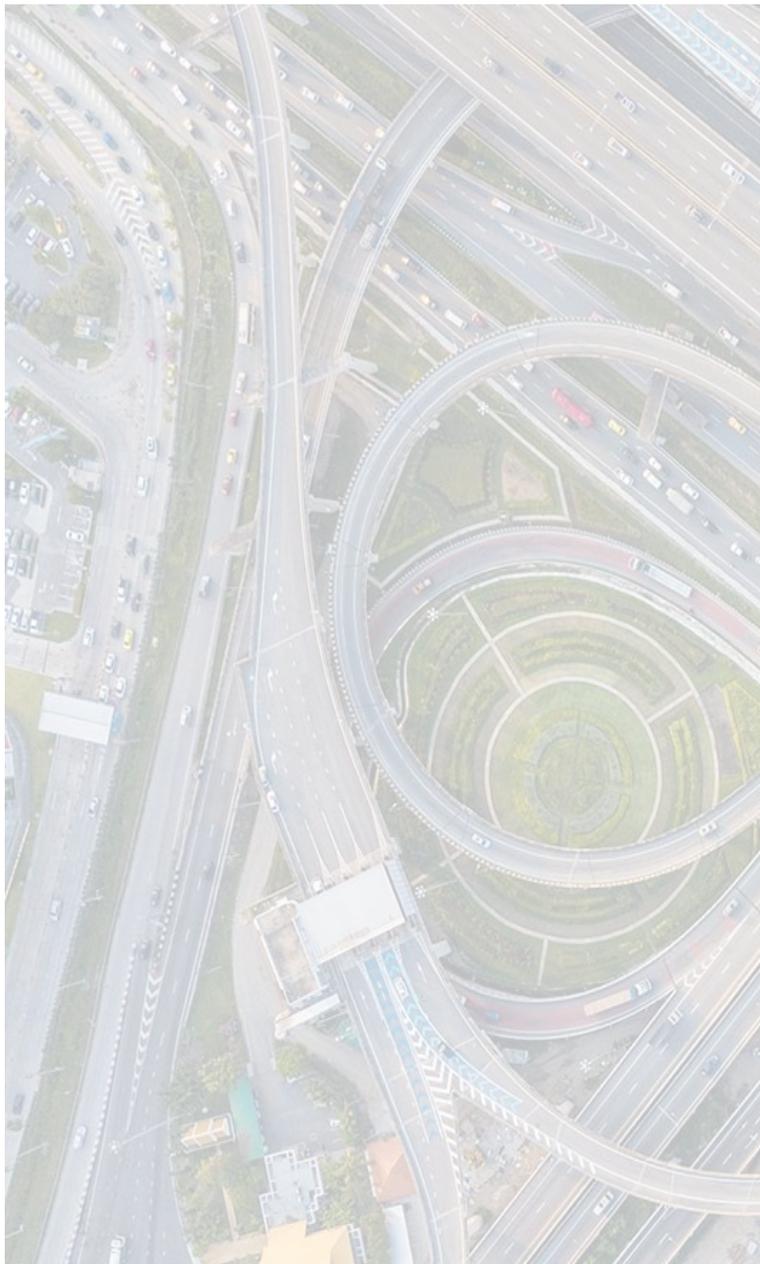
Penetrazione del noleggio (% su tot. immatricolazioni)



Effetto ritardo incentivi

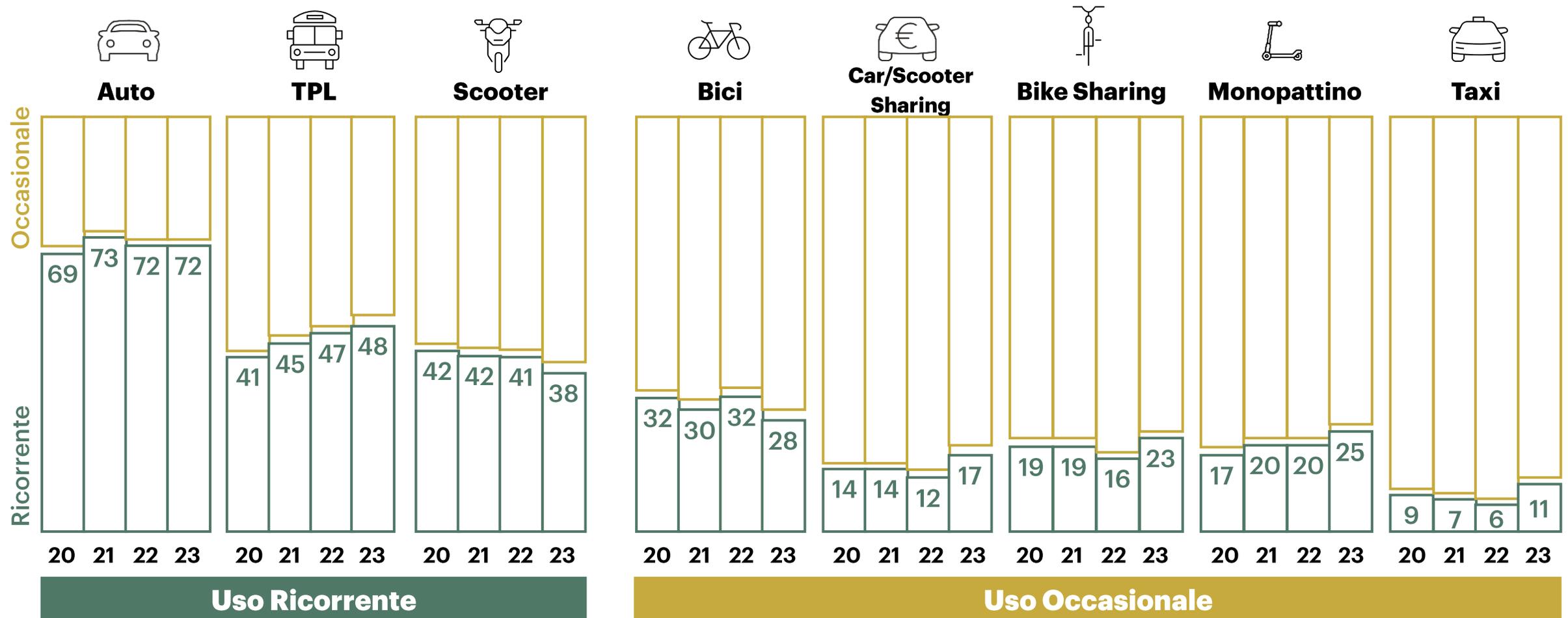


Nota: (1) La % della Germania include Acquisto, leasing finanziario e NLT (esclude RaC)
 Fonte: Italia: Unrae, struttura del mercato; Dati internazionali: ANIASA / Dataforce (include Leasing Società e Noleggio a Lungo Termine)



Auto sempre al primo posto per gli italiani, al cui cuor non si comanda: continuano a preferirla su tutti gli altri mezzi di trasporto

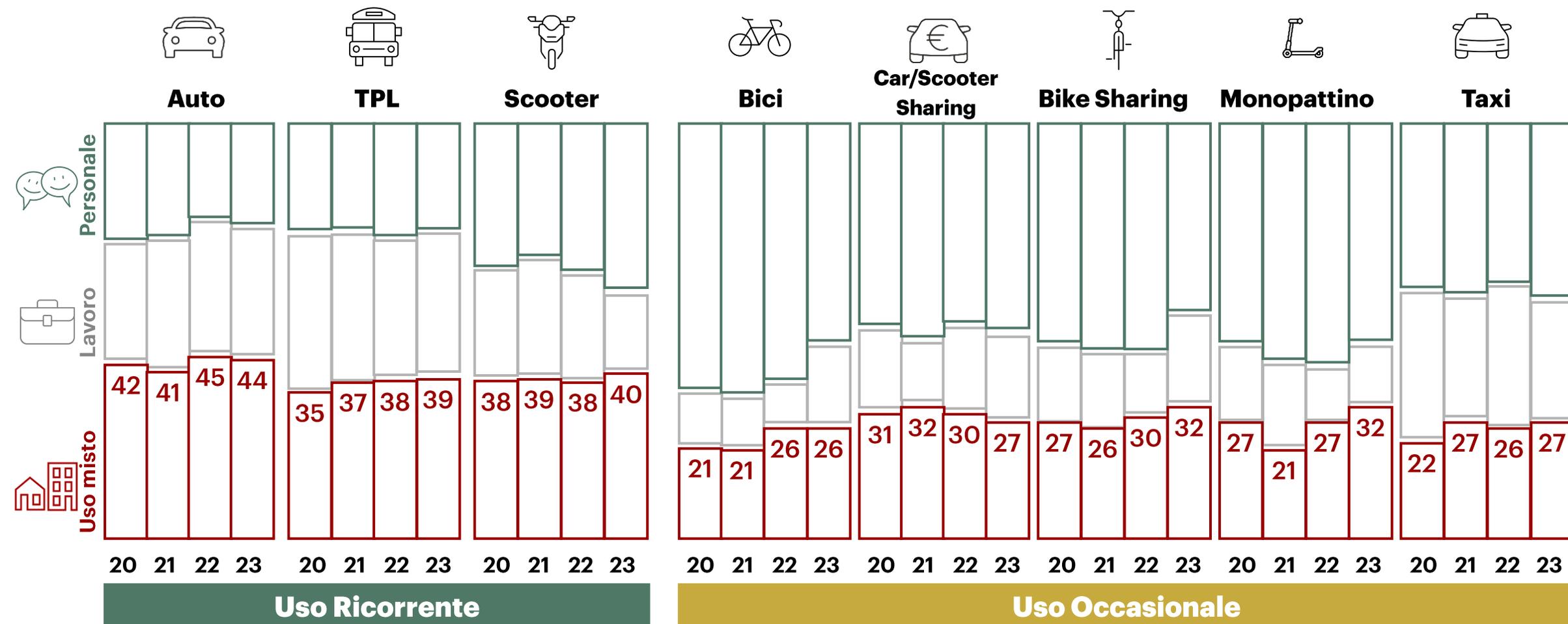
Ricorrenza dell'utilizzo (% degli intervistati sul totale)



Note: «Ricorrente»: utilizzo del mezzo da «Qualche volta a settimana» a «Ogni giorno»; Occasionale: da «Meno di una volta al mese» a «Qualche volta al mese»
 Fonte: Ricerca Bain & Company – 1.031 rispondenti - 2021; 1.054 rispondenti - 2022; 1.056 rispondenti - 2023; 1.043 rispondenti - 2024

L'auto privata, pur colpevolizzata, rappresenta sempre il miglior compromesso di praticità e flessibilità, in particolare per un utilizzo lavorativo o misto

Motivi dell'utilizzo (% degli intervistati sul totale)

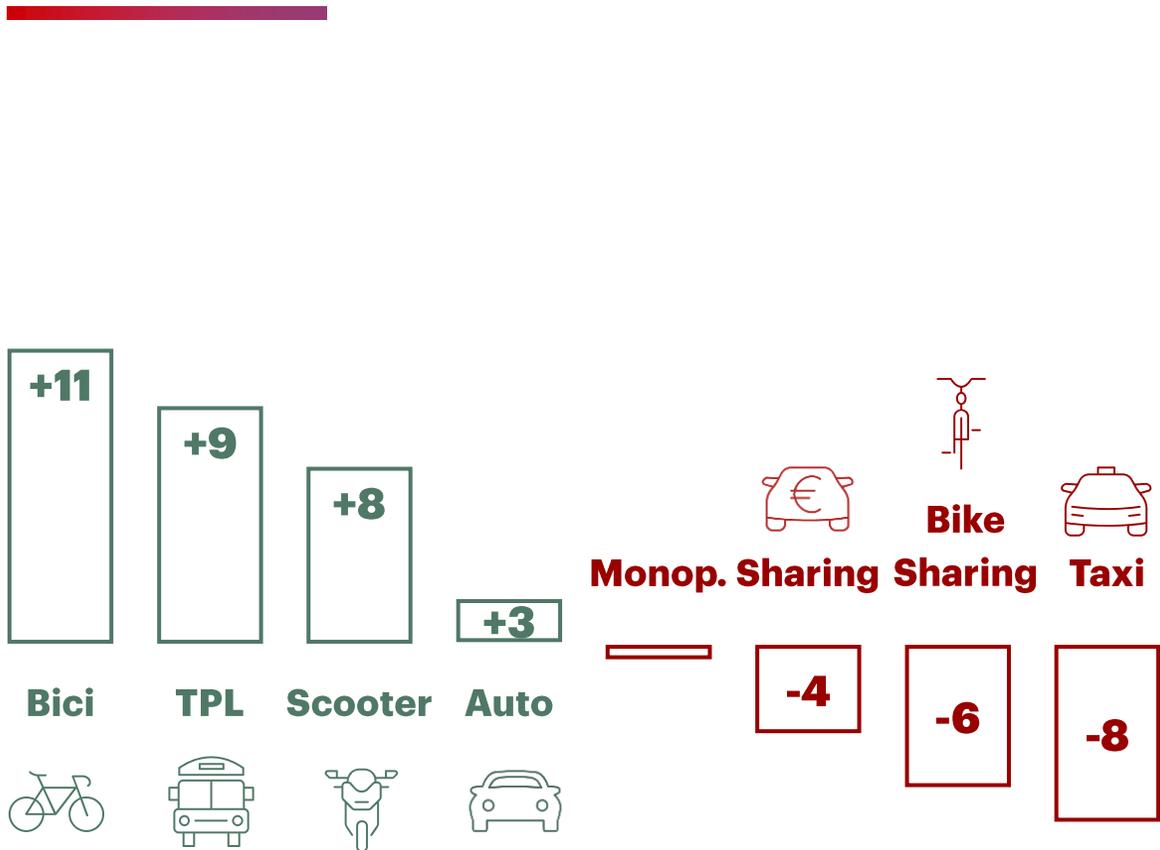


Fonte: Ricerca Bain & Company – 1.031 rispondenti - 2021, 1.054 rispondenti - 2022; 1.056 rispondenti - 2023; 1.043 rispondenti - 2024

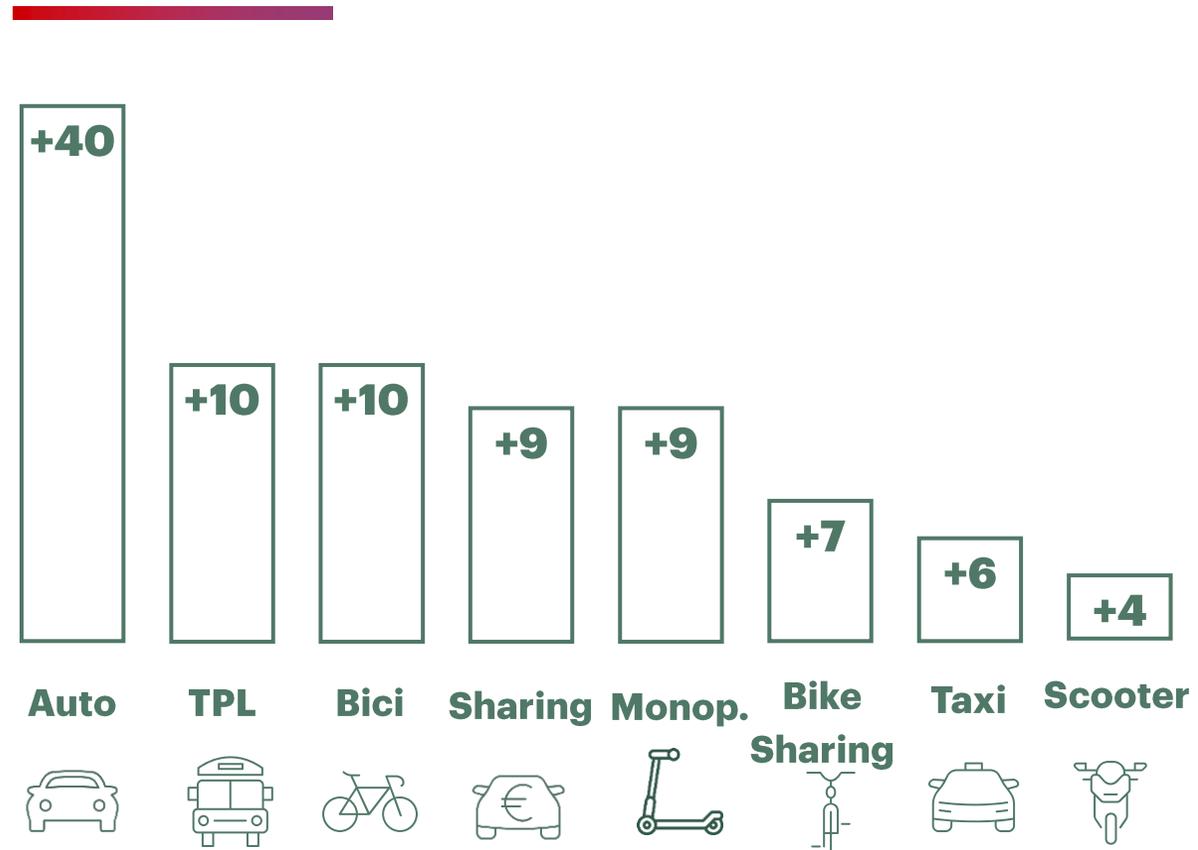
Note: Risposta «Studio» integrata dentro «Lavoro»

Continua a soffrire lo *Sharing*, preferito a forme più pratiche come l'automobile oppure più economiche come bicicletta e TPL...

Variazione % di utilizzo - Chi lo usa (% vs. Oggi)



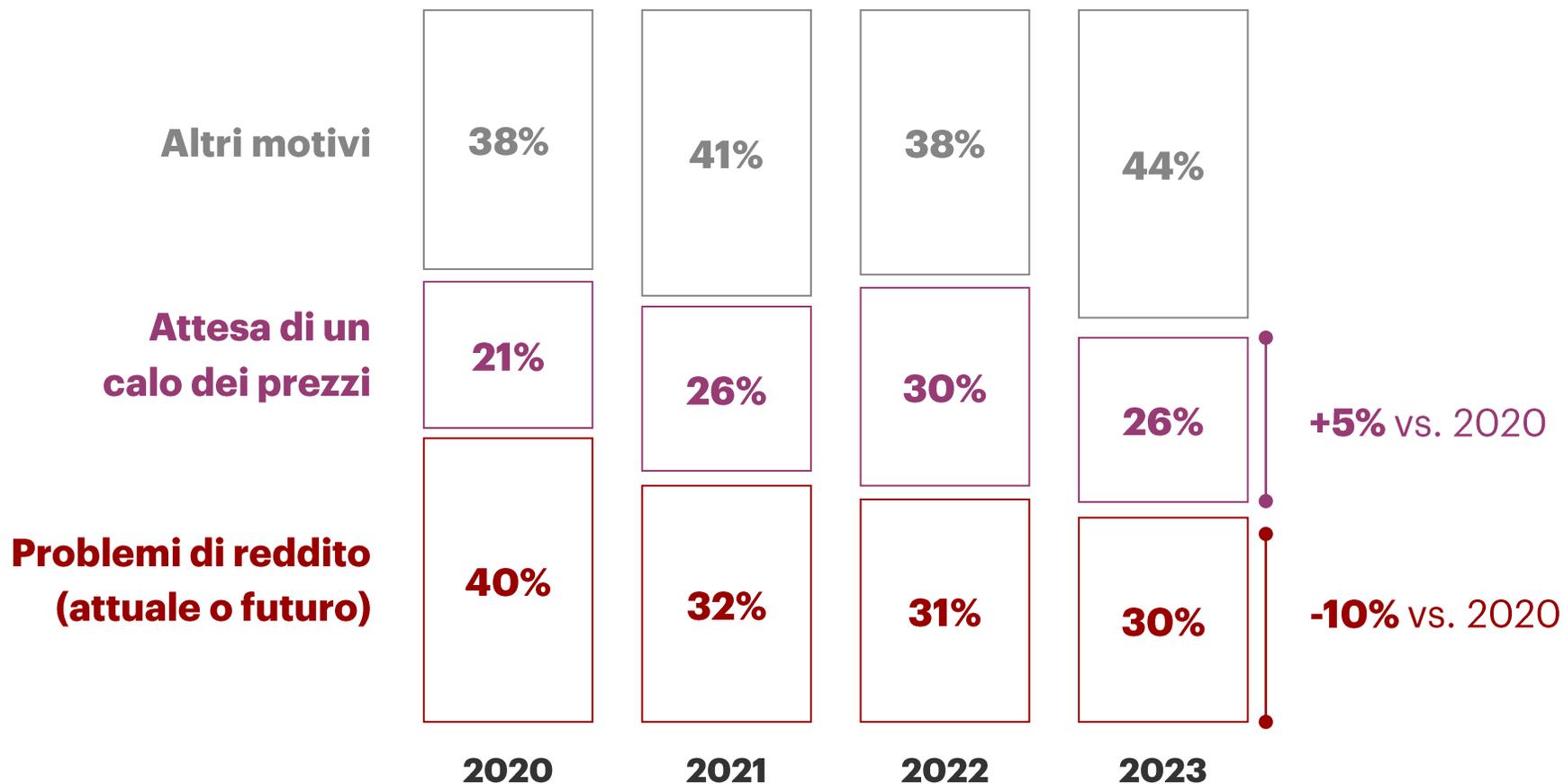
Variazione % di utilizzo - Chi **NON lo usa** (% vs. Oggi)



Fonte: Ricerca Bain & Company – 1.031 rispondenti - 2021, 1.054 rispondenti – 2022; 1.056 rispondenti – 2023; 1.043 rispondenti – 2024
 Note: Variazione calcolata come differenza tra risposte «Più di prima» e «meno di prima»

...anche perché il continuo aumento dei listini e la probabilità di una crisi economica allontanano gli italiani dall'acquisto di un bene costoso come l'auto

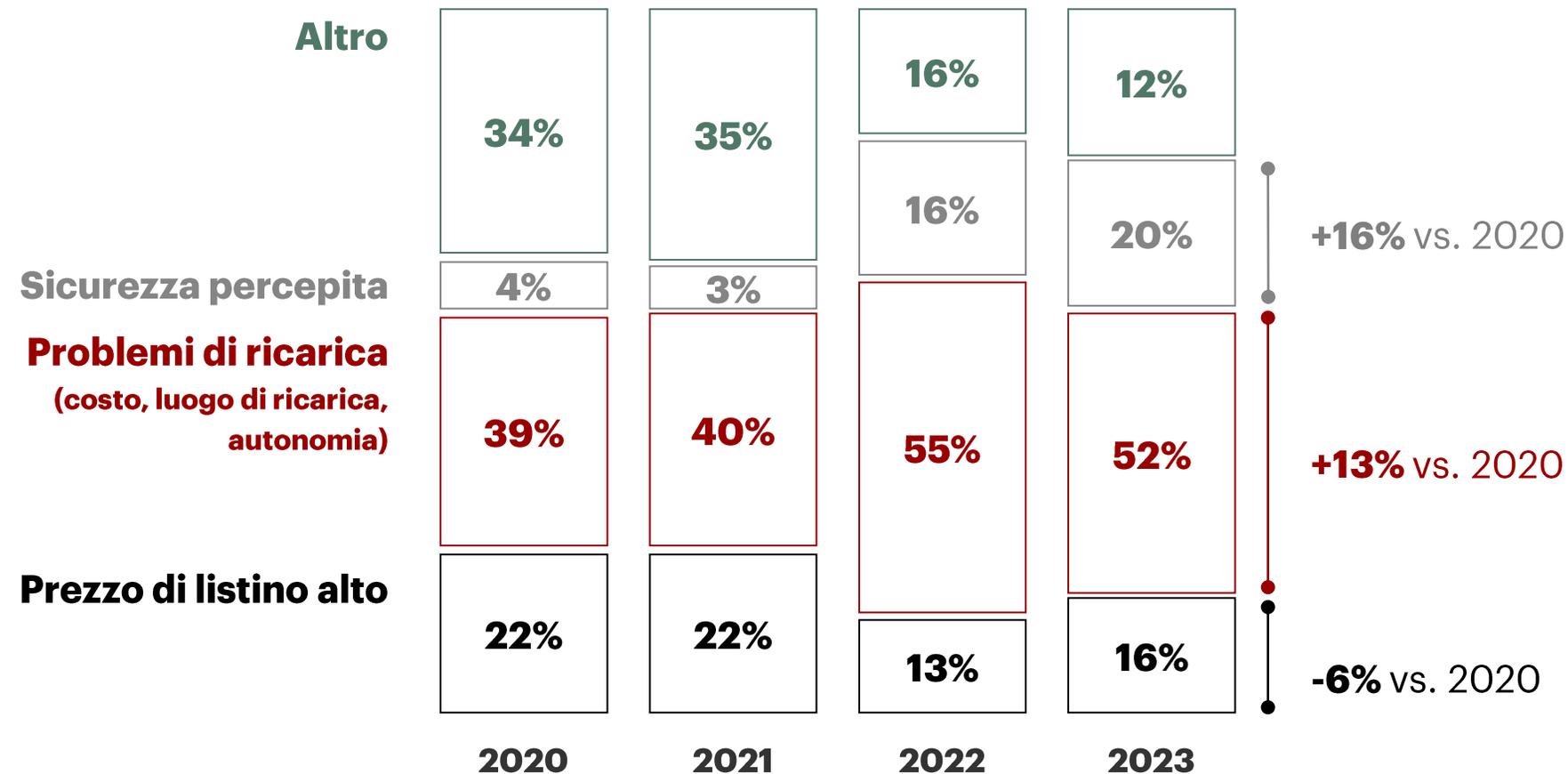
Perché hai annullato / posticipato l'acquisto dell'auto? (% su totale rispondenti)



Fonte: Ricerca Bain & Company – 1.031 rispondenti – 2021, 1.054 rispondenti – 2022; 1.056 rispondenti – 2023; 1.043 rispondenti – 2024

Peraltro nell'acquisto di un'auto «green» i consumatori sono sempre più scoraggiati dalla ricarica e dalla percezione di scarsa sicurezza

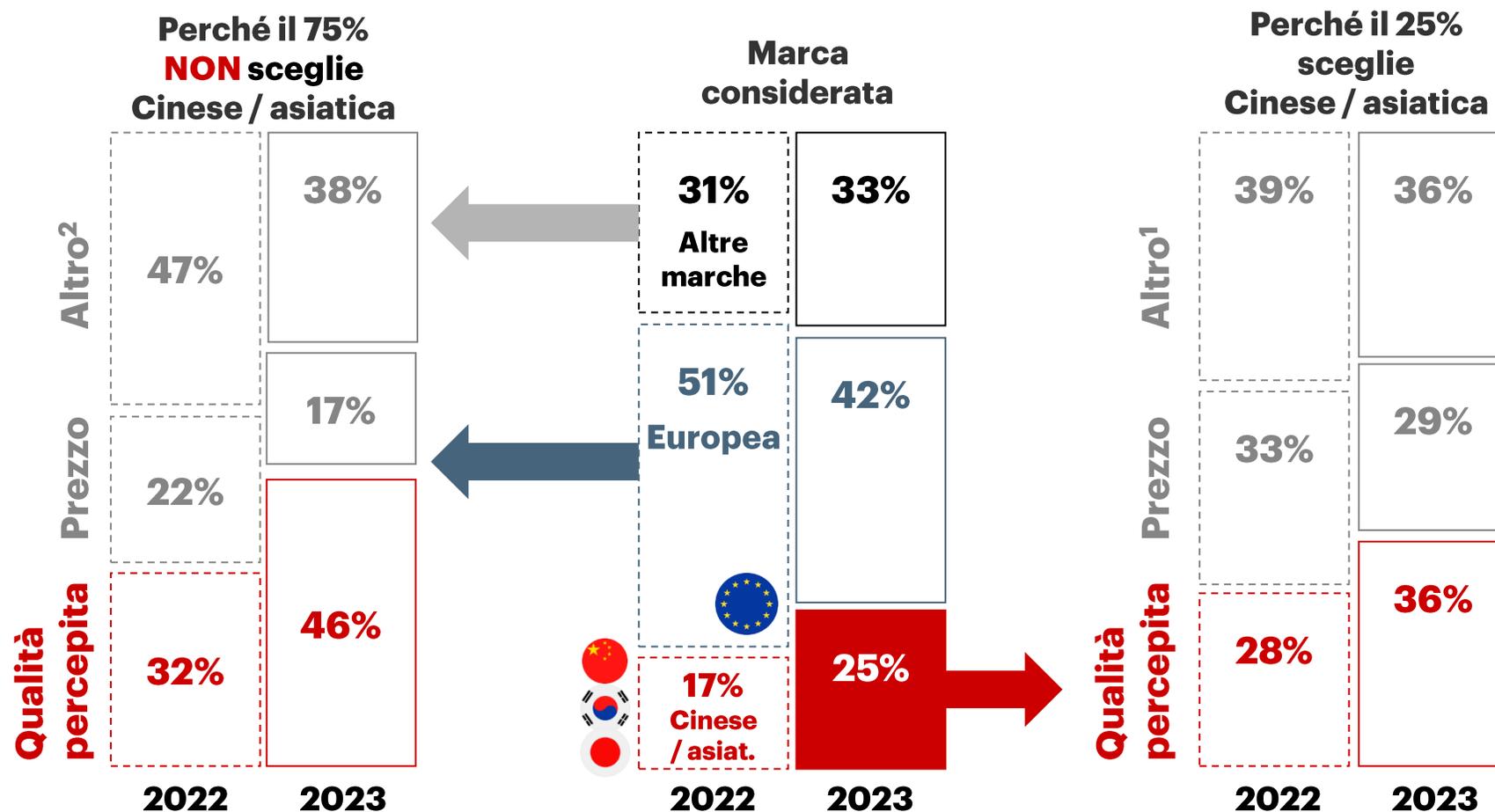
Fattori sfavorevoli nella valutazione di un'auto green (% su totale rispondenti)



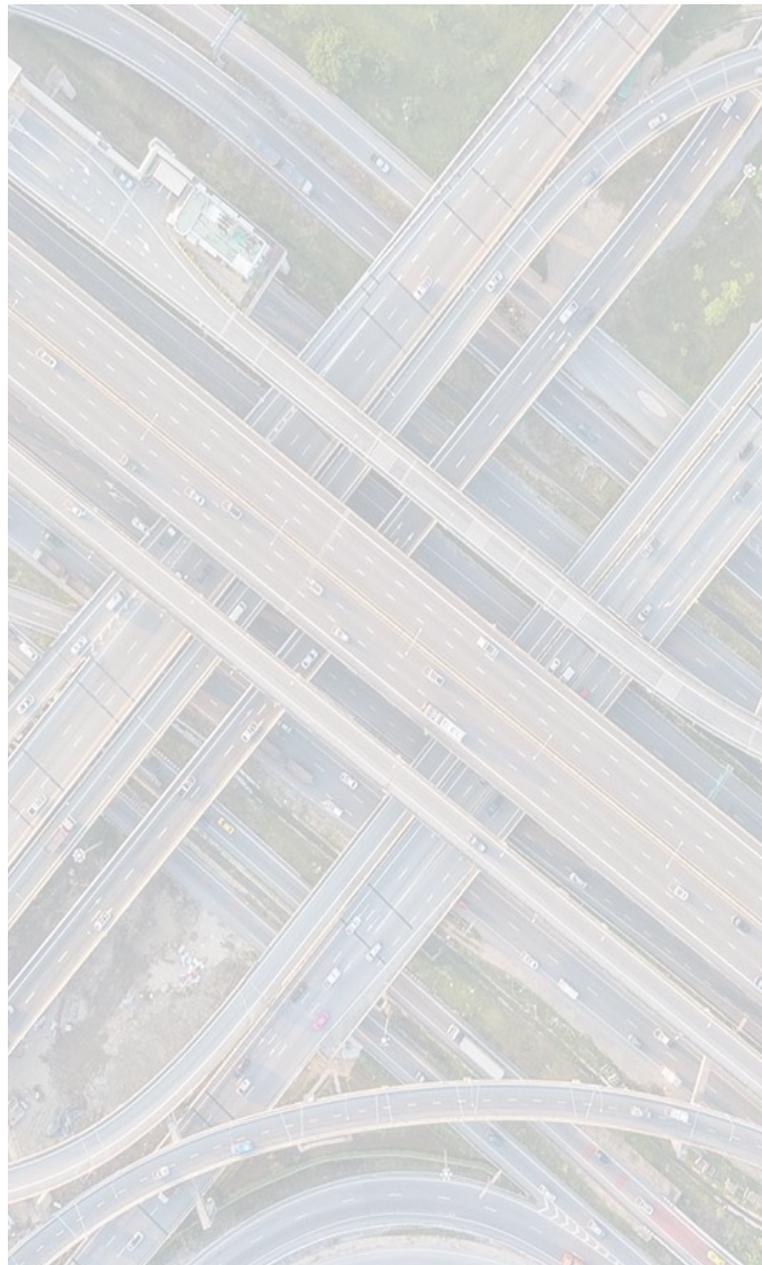
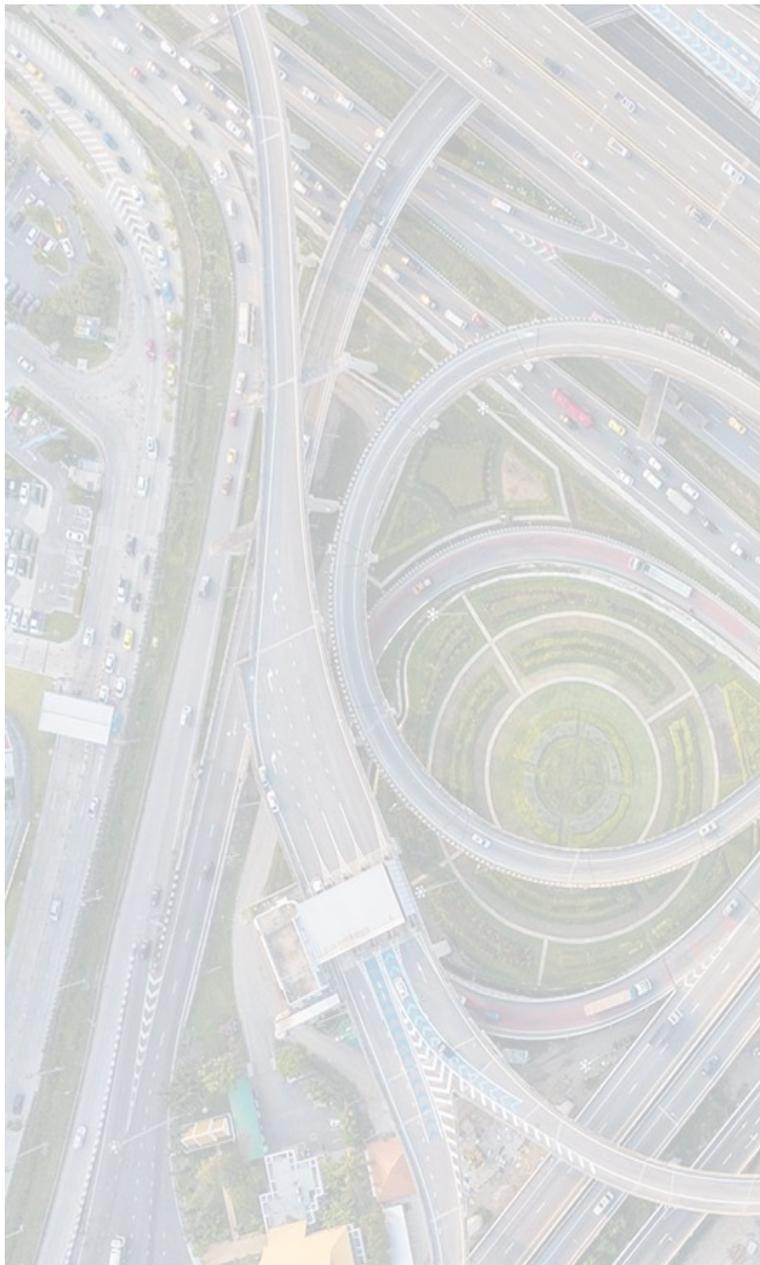
Continua ad aumentare la propensione per le auto cinesi e asiatiche, con una crescente dicotomia tra chi le considera più di qualità...e chi meno



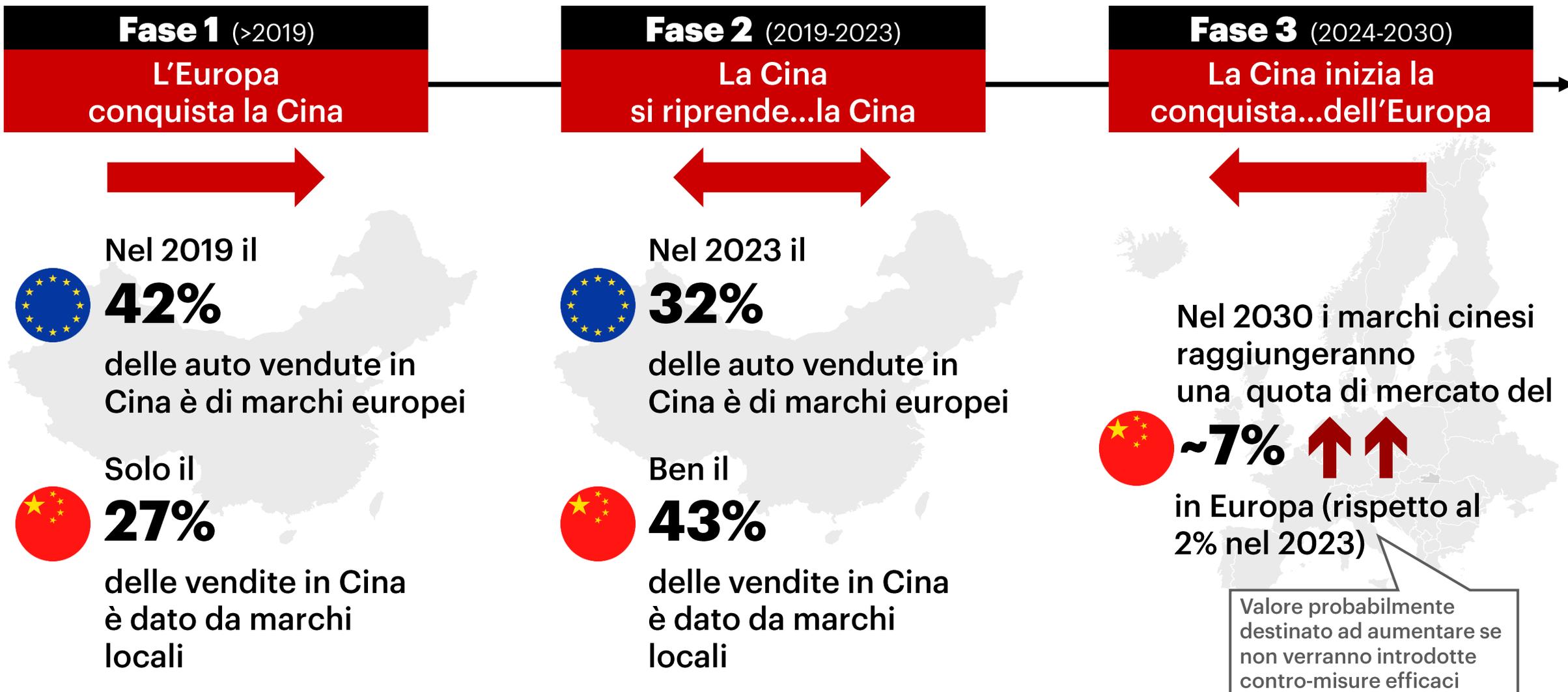
Preferenze per l'acquisto di un'auto nuova (% su totale rispondenti)



Note: (1) «Altro» include «perché raccomandata» e «perché conosco bene il concessionario»; (2) «Altro» include «perché non raccomandata» e «perché non conosco bene il concessionario»
 Fonte: Ricerca Bain & Company – 1.031 rispondenti - 2021, 1.054 rispondenti - 2022; 1.056 rispondenti - 2023; 1.043 rispondenti - 2024

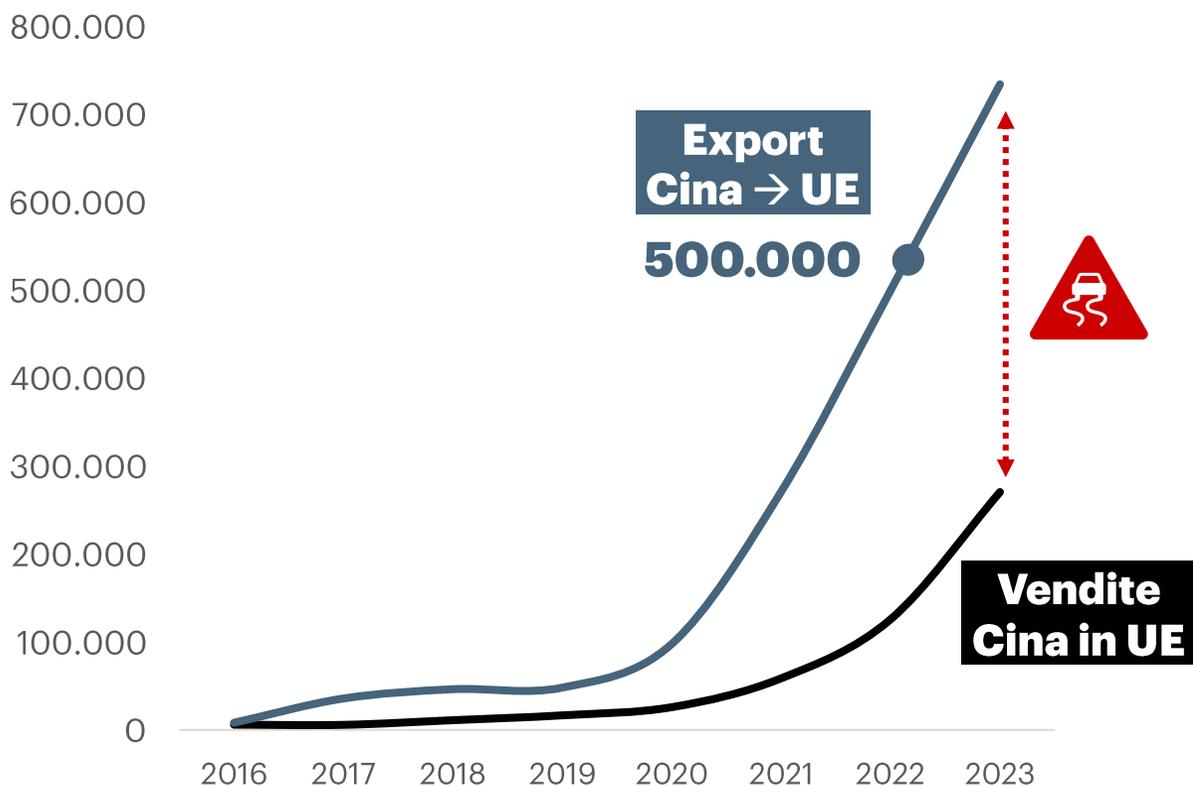


Quello che sta succedendo in Europa è però solo una tessera di un puzzle più...globale: stiamo entrando nella Fase 3 della nuova geopolitica dell'auto

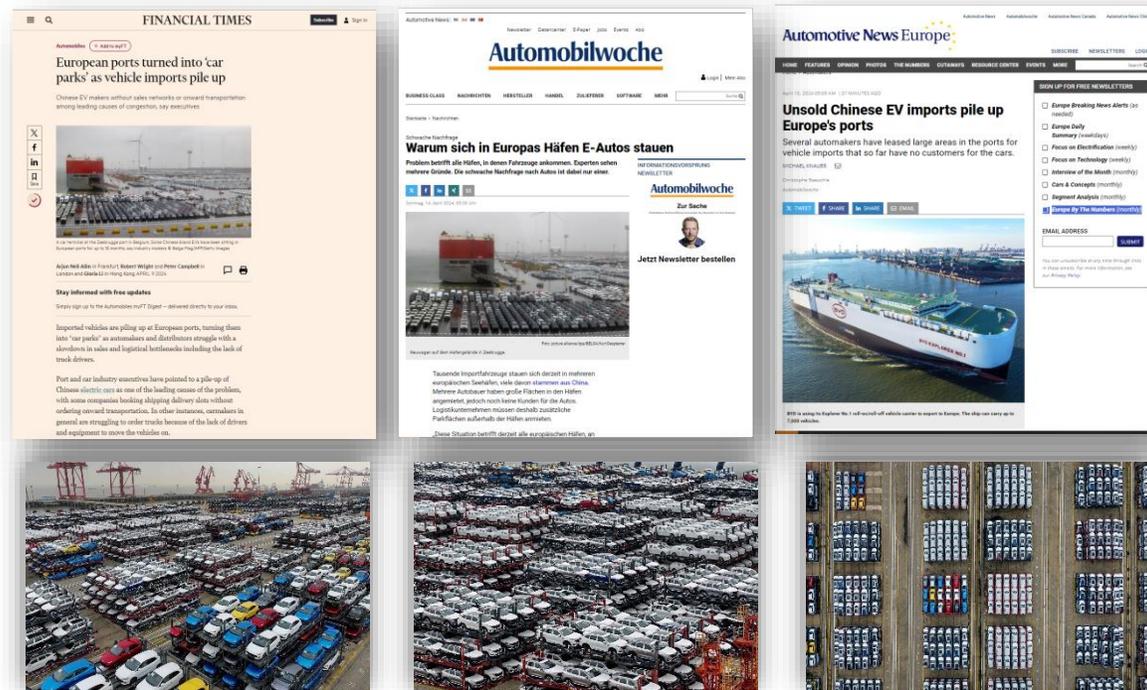


L'export Cinese in Europa è ormai così massiccio che gli hub logistici europei sono già in crisi (e l'immatricolato sottostima l'effetto)

Vetture cinesi in Europa ('000 Vetture)



Saturazione dei porti per veicoli invenduti



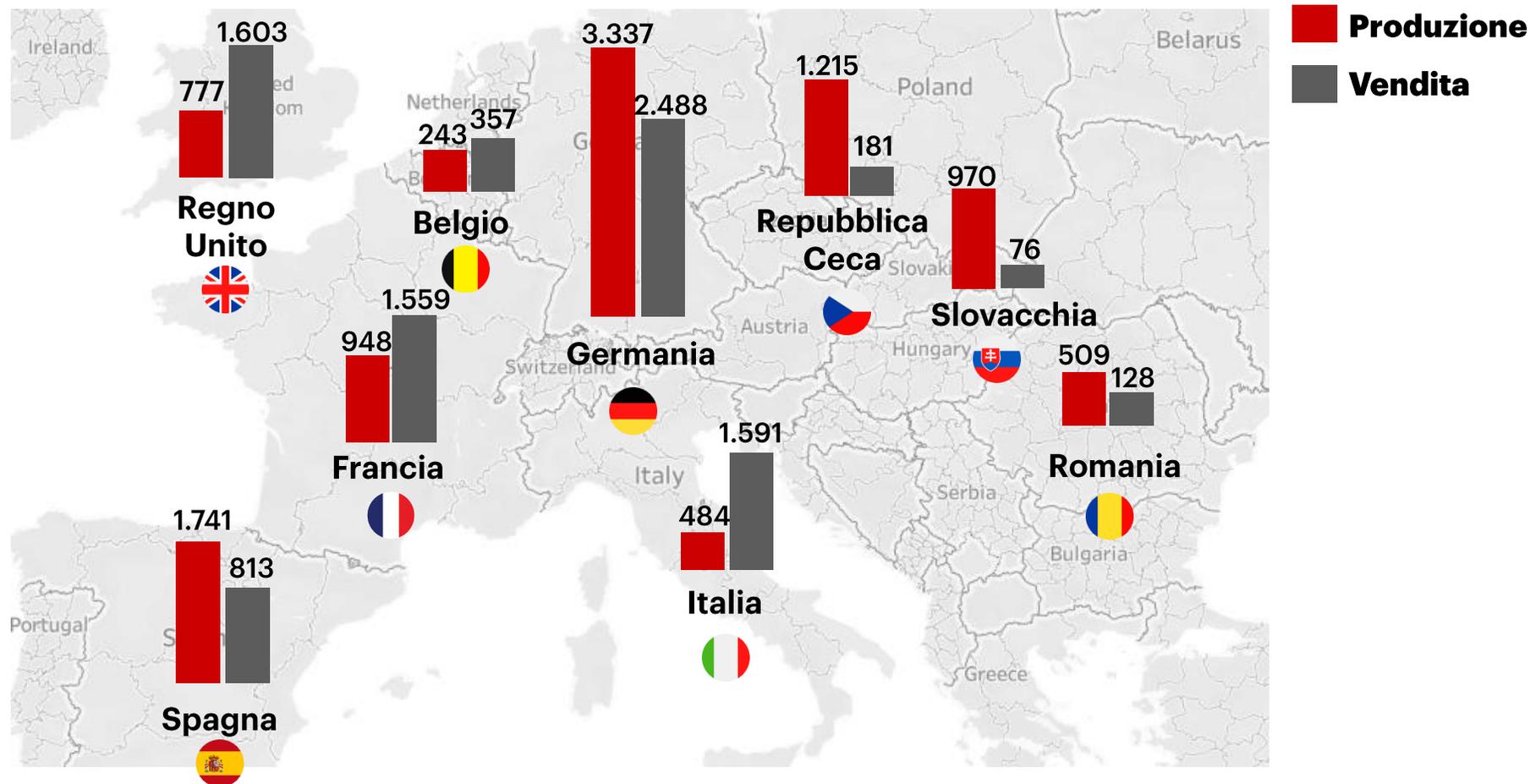
Terminal di Taicang in Suzhou, conglomerato di tre porti sul corso inferiore del fiume Yangtze

Auto pronte all'Export

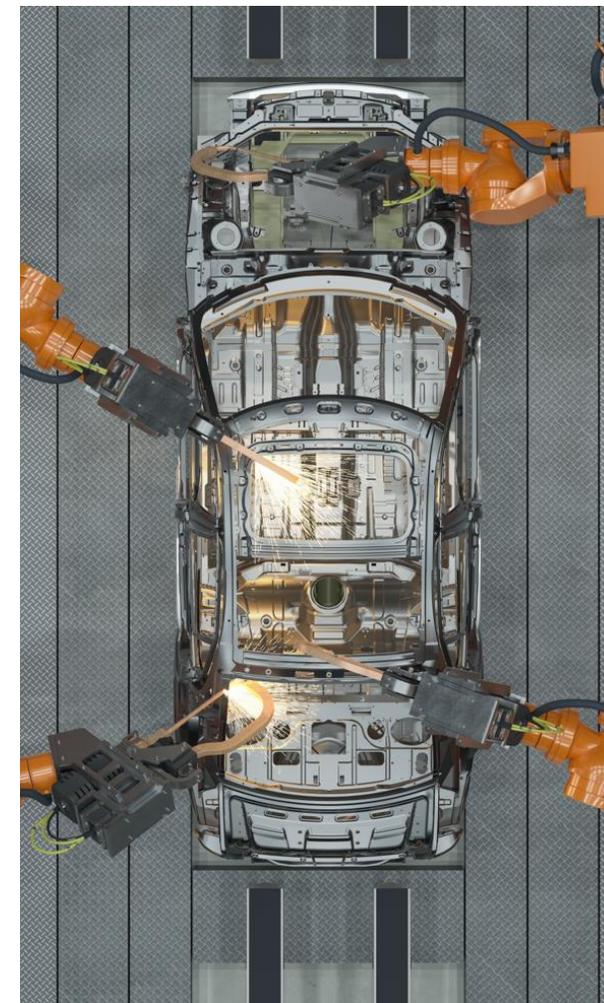
Fonte: Elaborazione Bain su dati Eurostat, ACEA, S&P Mobility, calcolata sulla base di Importazioni e vendite

L'offensiva di prodotto dei *new comer* potrebbe avere un impatto rilevante proprio sui Paesi «importatori netti» di vetture (Italia, UK, Francia)

Primi 9 Paesi EU per produzione e vendita di vetture (2023, Migliaia)

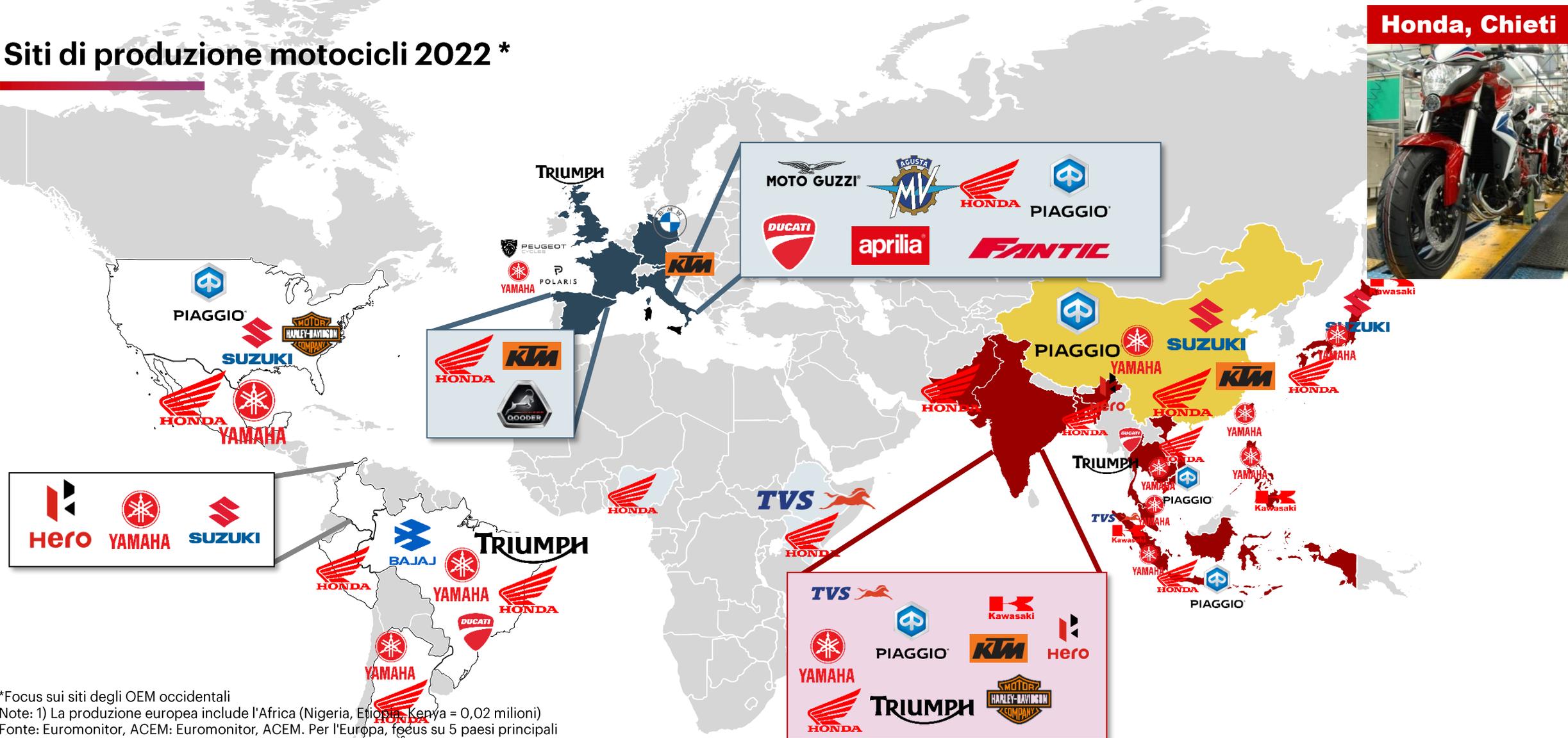


Source: Sales: UNRAE per Italia, S&P Global Mobility per il resto d'Europa; Produzione S&P Mobility



Sebbene in ambiti vicini all'auto, come ad esempio il settore delle due ruote, la produzione di marchi asiatici in Europa e in Italia sia sdoganata da tempo...

Siti di produzione motocicli 2022 *



Honda, Chieti

*Focus sui siti degli OEM occidentali
 Note: 1) La produzione europea include l'Africa (Nigeria, Etiopia, Kenya = 0,02 milioni)
 Fonte: Euromonitor, ACEM: Euromonitor, ACEM. Per l'Europa, focus su 5 paesi principali

...nella produzione automobilistica la «transizione» è invece più indietro, con Italia e Germania praticamente uniche a produrre quasi solo brand «nazionali»

Italia 

Marchi italiani 73%



Altri marchi 27%



Germania 

Marchi tedeschi 90%

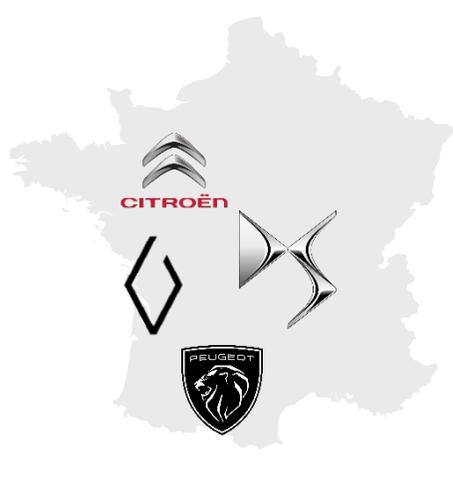


Altri marchi 10%



Francia 

Marchi francesi 54%



Altri marchi 46%



Regno Un. 

Marchi inglesi 51%



Altri marchi 49%



Spagna 

Marchi spagnoli 21%



Altri marchi 79%



1 Il mercato riprende ma ha fondamenta fragili



2 Nuove motorizzazioni... ma emissioni in aumento



3 Crolla il mito della piccola elettrica di città per privati



4 Le BEV hanno saturato gli «use case»...front runner



5 Gli italiani continuano a volere mobilità...pratica



6 Il vento dell'Est...porta a ripensare alcuni dogmi



Grazie



Gianluca Di Loreto

gianluca.diloreto@bain.com

BAIN & COMPANY 