

**BMW
GROUP**

Corporate Communications



Rolls-Royce
Motor Cars Limited

Intervento di

Dr. Friedrich Eichiner

Membro del Consiglio di Amministrazione di BMW AG per le Finanze

Conferenza Stampa Annuale di Bilancio

Monaco, 13 marzo 2012

– fa fede la parola parlata –



Signore e Signori,

Un caloroso benvenuto anche da parte mia. I nostri risultati dimostrano, ancora una volta, il successo ottenuto nel processo di riorganizzazione della nostra azienda dal 2007.

La nostra redditività è decisamente migliorata. Ora stiamo sfruttando la nostra solidità finanziaria per affrontare il futuro. L'anno scorso abbiamo beneficiato dalla forte domanda per i nostri affascinanti veicoli premium. Il nostro business model basato sul premium è solido e pronto per un'ulteriore crescita.

Prima di esaminare i numeri in maggior dettaglio, vorrei attirare la vostra attenzione su una modifica introdotta nel bilancio di Gruppo. Nel bilancio del Gruppo per il 2011, abbiamo cambiato il metodo utilizzato per la valutazione dei prodotti in leasing, ovvero, i veicoli che abbiamo dato in leasing ai nostri clienti. Le Divisioni Auto e Servizi Finanziari non ne hanno risentito. Di conseguenza, abbiamo rivisto le cifre dell'anno precedente per alcune voci relative alle dichiarazioni finanziarie. Troverete maggiori informazioni su questo argomento alla pagina 95 del nostro Rapporto Annuale, all' 8° voce.

Consentitemi di iniziare “alla grande” con la Divisione Auto: nell'esercizio 2011 il fatturato riguardante questa divisione è aumentato a 63,2 miliardi di euro, pari ad un incremento del 17 per cento. Abbiamo fatto registrare un risultato operativo (EBIT) di quasi 7,5 miliardi di euro in questa divisione, pari ad un incremento del 72%. Nell'esercizio 2011, il margine EBIT della Divisione Auto è stato dell'11,8%, ben al di sopra dell'obiettivo compreso tra l'8 e il 10%.

Nel quarto trimestre del 2011, abbiamo generato un fatturato di oltre 16,8 miliardi di euro, pari ad un incremento dell'8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Il nostro EBIT di 1,54 miliardi di euro è stato leggermente inferiore a quello dello scorso anno. Le nostre attività auto hanno dovuto affrontare una crescita degli investimenti per i nuovi prodotti, indirizzata, fra l'altro, all'avvio della produzione e del lancio sul mercato della nuova Serie 3 Berlina, nonché allo studio di nuovi, futuri settori di business. Anche gli effetti dei cambi valutari e dei derivati delle materie prime hanno avuto un impatto negativo sul risultato finanziario. Nel quarto trimestre, abbiamo raggiunto un margine EBIT di una sola cifra, il 9,2%, come previsto.

Qui potete vedere da dove ha avuto origine l'aumento dello scorso anno nei guadagni: il fattore principale è dovuto all'incremento delle vendite, insieme al nostro mix di modelli di livello elevato. La forte spinta derivante dai nostri prodotti si vede anche nel fatturato medio per veicolo, valore che è cresciuto ancora una volta. Siamo riusciti anche ad attuare una politica migliore per quanto riguarda i prezzi. Gli incentivi alle vendite sono stati nuovamente inferiori rispetto all'anno precedente.

L'effetto netto dei cambi valutari e dell'andamento delle materie prime ha prodotto un guadagno di 92 milioni di euro. Mentre i prezzi crescenti delle materie prime hanno rappresentato un onere rilevante, siamo stati in grado di trarre beneficio dalla strategia di coperture valutarie favorevoli. Continueremo con la nostra strategia, già applicata in passato, di metterci al riparo dai rischi. Ci aspettiamo che, anche quest'anno, i guadagni beneficeranno del favorevole andamento valutario.

E' probabile che le materie prime avranno un impatto negativo anche nel 2012, sebbene gli effetti positivi derivanti dalla copertura valutaria dovrebbero annullarlo.

Nel 2011 i prezzi più stabili delle auto usate ci hanno permesso di rivedere alcuni provvedimenti contro i rischi che abbiamo applicato ai veicoli al termine del leasing. Ciò ha avuto un impatto positivo di 85 milioni di euro sui guadagni della Divisione Auto nel secondo trimestre.

Sui guadagni della Divisione hanno inciso ulteriori esborsi di 247 milioni di euro per i costi del personale dovuto principalmente alla politica di maggiore condivisione dei profitti ed ai bonus destinati ai dipendenti.

Miglioramenti in termini di efficienza e minori costi di produzione hanno avuto anch'essi un effetto positivo. Le misure attuate nell'ambito della nostra strategia aziendale hanno contribuito per oltre mezzo miliardo di euro, un contributo dovuto principalmente al lancio di nuovi modelli.

Un utilizzo più ampio di componenti modulari ha fatto leva su sinergie ed economie di scala, riducendo ulteriormente i nostri costi di produzione. Nei prossimi anni continueremo nel processo di ottimizzazione dei costi.

Gli investimenti per nuovi prodotti e per lo sviluppo di nuove aree di attività sono cresciuti significativamente rispetto all'anno precedente. Gli investimenti si sono indirizzati verso l'ulteriore sviluppo delle nostre tradizionali tecnologie di propulsione, nonché di sistemi alternativi di propulsione e l'utilizzo di nuovi materiali. La Divisione Auto ha registrato ulteriori costi di 468 milioni di euro destinati ai progetti riguardanti le attività future. Ciò ha avuto un impatto particolare sui guadagni del quarto trimestre, oltre che sui soliti effetti stagionali.

Una quota rilevante dei costi è stata generata, per esempio, dall'investimento anticipato nel nuovo sotto-marchio BMW i, nella BMW i3 completamente elettrica, di prossima uscita, nonché nella BMW i8. Come ha già illustrato il Dr. Reithofer, stiamo sviluppando il BMW Group in due direzioni:

Evoluzione e rivoluzione: questo è l'approccio duale con cui il BMW Group intende rimanere il costruttore di auto premium leader anche in futuro. Oggi stiamo facendo investimenti cruciali nel nostro futuro: stiamo compiendo i passi necessari per poter mettere a punto il nostro business model.

Abbiamo la solidità operativa e finanziaria per affrontare questi investimenti. Abbiamo raggiunto un alto livello di redditività ed abbiamo già superato, alla fine del 2011, gli obiettivi che ci eravamo dati per quest'anno. Nonostante i crescenti investimenti anticipati, ci aspettiamo di continuare a raggiungere i nostri obiettivi di redditività anche in futuro.

I nostri investimenti sono finanziati principalmente con il flusso di cassa operativo. Rispetto all'anno precedente, il cash flow è stato influenzato dall'accumulo di circa 1,2 miliardi di euro in conto capitale per il gran numero di uscite di nuovi modelli. Nel quarto trimestre, abbiamo aumentato lo stock ed abbiamo assicurato un'adeguata offerta di veicoli. Ciononostante, ancora una volta, abbiamo generato un forte flusso di cassa nella Divisione Auto. Nell'esercizio 2011, il flusso di cassa libero è ammontato a 2,13 miliardi di euro.

Come potete vedere, tre rilevanti esborsi hanno ridotto il flusso di cassa nella Divisione Auto: il primo è stato l'incremento di capitale di 625 milioni di euro nella BMW Bank nel secondo trimestre. Il secondo è dovuto all'acquisizione pro-rata dell'ING Car Lease Group, che ha inoltre generato un'uscita di 249 milioni di euro nel terzo trimestre. E, infine, l'acquisto di azioni SGL a novembre, con un esborso di 487 milioni di euro. Rivisto per tener conto di queste voci, il flusso di cassa ha totalizzato 3,5 miliardi di euro, raggiungendo così il nostro obiettivo di oltre 3 miliardi di euro.

Alla fine dell'anno, la liquidità del Gruppo ammontava a circa 10,1 miliardi di euro alla fine dell'anno.

Questo aumento della liquidità rispetto al 2010 è stato assicurato principalmente nella seconda metà dell'anno. Questo ci consente una maggiore flessibilità di fronte alle continue incertezze sul mercato dei capitali.

Noi diamo grande importanza al mantenimento di un adeguato livello di liquidità e ad una base finanziaria stabile. Entrambi i fattori ci permettono di rispondere alle fluttuazioni di mercato in modo veloce e flessibile. Lo scorso anno, abbiamo rinnovato la nostra linea di credito di oltre 6 miliardi di euro presso un gruppo bancario internazionale, linea alla quale possiamo accedere in qualsiasi momento. Continuiamo anche a godere di un ottimo accesso a diverse fonti di rifinanziamento sul mercato dei capitali.

Alla luce della nostra positiva performance in termini di attività e di guadagni, ancora una volta restituiremo agli azionisti una quota del nostro profitto maggiore rispetto allo scorso anno. Il dividendo di quest'anno ammonta a un totale di 1,5 miliardi di euro ed è quindi superiore del 75% a quello dell'anno scorso. Questa cifra rappresenta il 30,7% del nostro profitto netto annuale.

Nel 2011, abbiamo ottimizzato di nuovo il nostro capitale impiegato e creato spazio per investire in progetti chiave per il futuro. I nostri investimenti di capitale hanno totalizzato 3,7 miliardi di euro. Grazie all'aumento del fatturato, il tasso d'investimento del 5,4% è rimasto lo stesso dell'anno precedente e al di sotto del nostro limite massimo del 7%.



Abbiamo investito in macchinari per nuovi modelli per garantirci una crescita futura. Allo stesso tempo, ci siamo concentrati su processi efficienti e sul riutilizzo del macchinario esistente. Abbiamo avviato anche la creazione delle necessarie strutture di produzione per la BMW i3 e per la i8.

Abbiamo reso i nostri processi di sviluppo ancora più efficienti. Ora, stiamo sviluppando ora un crescente numero di varianti di modello in uno spazio di tempo inferiore e con minori costi. Nel far ciò, ci affideremo a componenti modulari, nonché alla simulazione virtuale e alle tecnologie per la sicurezza. Ciò ci permette l'ulteriore spazio finanziario per investire in futuro. Lo scorso anno, abbiamo riportato nella dichiarazione dei redditi un valore dell'ordine di qualche centinaio di milioni in progetti chiave per il futuro, dal momento che molti di questi investimenti non hanno i requisiti per la capitalizzazione.

Nel 2011, le nostre spese per ricerca e sviluppo sono ammontate a più di 3,6 miliardi di euro. Il rapporto ricerca-sviluppo del 4,9% è stato più alto rispetto a quello del 4,6% dell'anno precedente e poco al di sotto del target del 5/5,5%. Abbiamo investito un totale di circa 500 milioni di euro in più nella ricerca e nello sviluppo rispetto al 2010. Ci aspettiamo che le spese per ricerca e sviluppo continuino a crescere nei prossimi anni e prevediamo una maggiore spesa di capitale.

Tuttavia, la nostra collaborazione con altre aziende genererà sinergie e benefici sui costi. All'interno dell'azienda, stiamo lavorando su kit modulari per componenti, elettrificazione e motori.

La sfida principale della ricerca e dello sviluppo sta nel nostro approccio molteplice allo sviluppo di tecnologie di propulsione. Come ha spiegato il Dr. Reithofer, abbiamo avviato i passi necessari che ci permetteranno di rispettare gli standard europei sulle emissioni previsti per il 2015. Ci stiamo preparando per standard che saranno ancora più severi a partire dal 2020. Vogliamo mantenere la nostra posizione di leader nell'efficienza delle emissioni di CO₂. In questo modo, continueremo ad offrire ai nostri clienti nell'Unione Europea un ampio mix di prodotti. I nostri efficienti sistemi di propulsione ed i materiali leggeri consentiranno ai nostri clienti di non dover rinunciare ad auto più grandi o al piacere di guida.

Stiamo mantenendo i nostri target per il tasso degli investimenti e per la ricerca e lo sviluppo a medio termine. Siamo fiduciosi di poter raggiungere entrambi questi rapporti: un rapporto spese di capitale inferiore al 7% ed un rapporto ricerca e sviluppo del 5/5,5%.

Ora diamo uno sguardo alla Divisione Servizi Finanziari. Questo è un altro settore in cui abbiamo superato i nostri obiettivi: i guadagni lordi nel 2011 hanno raggiunto 1,79 miliardi di euro. Questa cifra comprende un effetto eccezionale di 439 milioni di euro derivante dalla revisione dei provvedimenti contro i rischi.

La Divisione ha di nuovo aumentato la sua redditività: sulla base dell'equity in bilancio di oltre 7 miliardi di euro, la Divisione Servizi Finanziari ha ottenuto un RoE del 29,4%.

Rivisto per tener conto dell'effetto una tantum derivante dai provvedimenti contro i rischi di cui ho parlato prima, il RoE è stato del 22,2%. Per questo, i Servizi Finanziari hanno superato facilmente i nostri obiettivi Roe di Gruppo di oltre il 18%.

La Divisione Servizi Finanziari ha anche beneficiato delle condizioni competitive di rifinanziamento sul mercato dei capitali nel 2011. Tassi d'interesse più bassi e, in particolare, spread di credito inferiori nella prima metà dell'anno hanno permesso alla nostra Divisione Servizi Finanziari di aggiungere una solida redditività. La situazione di rischio per la divisione è continuata a migliorare dopo la crisi finanziaria. Le nostre misure intese a sostenere i valori residui e le nostre attività di finanziamento hanno anch'esse avuto un effetto positivo.

Passando alle nostre attività in questo settore: abbiamo stipulato quasi 1,2 milioni di nuovi contratti con singoli clienti nel 2011. Ciò rappresenta un aumento del 10,5% rispetto all'anno precedente. Il numero di contratti in atto con i concessionari e con i singoli clienti ha raggiunto quasi i 3,6 milioni nel 2011. Questa cifra comprende anche i circa 253.000 contratti dall'ING Car Lease Group.

Il volume totale di affari, come dichiarato nel bilancio, è aumentato del 13,6% a 75,2 miliardi di euro. Il tasso di penetrazione per l'esercizio appena concluso è stato del 41%.

Nel 2011 la situazione di rischio complessiva nel settore servizi finanziari è continuata a migliorare.

I prezzi delle auto usate in Nord America si sono ulteriormente stabilizzati. Negli Stati Uniti, in particolare, le perdite di valore residuo sono state molto più basse rispetto agli anni precedenti e a fine anno sono risultate al di sotto del livello dell'anno precedente. Anche il mercato tedesco è rimasto stabile e i trend del valore residuo ora sembrano migliori di quanto non lo fossero prima della crisi.

I paesi dell'Europa meridionale, d'altra parte, hanno conosciuto un trend generale negativo per quanto riguarda i prezzi delle auto usate. Le perdite di valore residuo sono aumentate ancora nel corso dell'anno, ma sono rimaste comunque nei limiti delle previsioni – e coperte dai relativi provvedimenti contro i rischi.

Negli ultimi anni, siamo stati più conservativi nel calcolare il nostro valore residuo al momento di concludere i contratti, ed abbiamo ridotto in maniera regolare il numero di veicoli non contrattualizzati in leasing. A meno che non cambi radicalmente la situazione economica nei nostri mercati chiave, ci aspettiamo che i prezzi del mercato delle auto usate rimangano fundamentalmente stabili.

La situazione di rischio di credito ha continuato a migliorare. Il nostro rapporto di perdite sul credito è sceso allo 0,49% nel 2011, una diminuzione significativa di 18 basis-points se rispetto all'anno precedente. Per la prima volta dalla crisi, il rapporto di perdite sul credito è tornato quasi ai livelli pre-crisi. La Divisione Servizi Finanziari BMW ha sostenuto questo sviluppo mediante una gestione regolare delle esposizioni.

Nel 2012, prevediamo una stabilizzazione continua nei rischi di credito e nei valori residui, anche se i rischi rimarranno sostenuti nei paesi del Sud Europa più colpiti dalla crisi del debito. Alla luce di tutto ciò, nel quarto trimestre abbiamo attuato misure preventive.

Il nostro obiettivo rimane quello di avere un settore servizi finanziari forte con possibilità di accedere a rifinanziamenti competitivi. E' per questo motivo che ci stiamo accingendo a trasformare la BMW Bank in una "Banca Europea". Ciò ci permetterà di fare un miglior uso dei depositi clienti, per esempio nel nostro mix di finanziamenti. Nell'agosto del 2011, la nostra azienda di leasing in Germania è stata integrata con successo nella BMW Bank.

L'acquisizione da parte nostra dell'ING Car Lease nel 2011 ha allargato la nostra attività di gestione flotte in modo significativo. Nel corso dell'anno, il nostro portafoglio veicoli è cresciuto di quasi il 9%. Alla fine del 2011, l'Alphabet aveva quasi 475.000 veicoli nel suo portafoglio. L'integrazione dell'ING Car Lease-Group procede come stabilito. Ci aspettiamo di completare il processo di integrazione nel corso del 2012.

Le vendite di BMW Motorrad sono andate molto bene nel 2011. La Divisione Moto ha aumentato il suo fatturato di oltre il 10% a 1,4 miliardi di euro, nonostante un mercato complessivamente in calo e altri effetti negativi. Come previsto, il profitto prima del risultato finanziario della Divisione è diminuito a 45 milioni di euro. Ciò deriva dagli elevati costi della ristrutturazione dell'Husqvarna e dal riposizionamento del marchio. Queste attività si trovano in una fase avanzata ed il portafoglio del marchio è stato messo a punto.

Ci aspettiamo un'ulteriore crescita nella Divisione Moto, grazie all'offerta di nuovi modelli in segmenti del mercato in espansione. Per la prima volta, il marchio Husqvarna ha lanciato a dicembre due nuove moto che esulano dal suo tradizionale mercato di fuoristrada. Nel 2012 BMW Motorrad si accinge ad entrare nell'area della mobilità urbana con due maxi scooter.

Sotto la voce "eliminations", il profitto lordo è diminuito a 1,1 miliardi di euro rispetto all'anno precedente: l'effetto negativo è dovuto in gran parte all'eliminazione dei profitti interdivisionali dei Servizi Finanziari, causata dalla crescita nelle nuove attività di leasing, dai costi di produzione più bassi e dalla maggiore redditività dei nuovi veicoli.

Il BMW Group rimane fiducioso per quanto riguarda il futuro. I buoni risultati finanziari del 2011 confermano che l'azienda è sulla strada giusta e vogliamo continuare su questa strada. Guardiamo con attenzione ad ulteriori riduzioni dei

costi e miglioramenti in termini di efficienza. Il nostro proficuo business permetterà, nei prossimi anni, di investire nei progetti chiave del futuro. Da una prospettiva strategica, continueremo ad impegnarci, sia nell'evoluzione che nella rivoluzione.

E' questo il momento per prepararci al futuro. Le misure che abbiamo attuato negli ultimi cinque anni con la Strategia Number ONE, e gli altri passi che abbiamo intrapreso, assicureranno il raggiungimento dei nostri obiettivi.

Saremo in grado di mantenere i nostri target per quanto riguarda ricerca e sviluppo e spese di capitale, nonostante tutto ciò richieda un livello considerevole di investimenti anticipati.

Abbiamo già fissato i nostri obiettivi per il 2016: puntiamo a vendere più di due milioni di veicoli. In questo lasso di tempo, rinnoveremo circa due terzi del nostro portafoglio prodotti. Continueremo ad offrire nuovi prodotti di grande appeal che trarranno beneficio dai nostri miglioramenti in termini di efficienza.

Nonostante le spese necessarie che ci aspettano, puntiamo a rimanere un'azienda molto redditizia. Nella Divisione Auto manterremo il nostro margine EBIT entro i limiti target dell'8/10%.

A causa della natura ciclica della nostra attività, pochissimi costruttori automobilistici sono riusciti finora ad ottenere un simile elevato livello di redditività sul lungo termine. Puntiamo ad un obiettivo ambizioso, sempre che le condizioni restino stabili. Il nostro obiettivo riguarda il lungo termine non essendo concentrato soltanto sul massimo guadagno in poco tempo. Con il livello di investimenti e di spese che oggi stiamo affrontando, prepariamo la strada al successo futuro e sostenibile della nostra azienda. Se le condizioni saranno quelle giuste, questa impostazione porterà beneficio anche alla nostra redditività.

Ancora una volta quest'anno miriamo ad incrementare sia i volumi di vendite sia i guadagni, con i nostri tre marchi premium sempre in più rapida crescita rispetto al segmento premium nel suo insieme. Prevediamo nuovi record di vendite da tutti e tre i marchi.

I nostri nuovi ed affascinanti prodotti genereranno ulteriore crescita. Quest'anno abbiamo sul mercato una gamma di prodotti giovani che sosterrà l'impulso dei nostri guadagni.

Le vendite sono andate bene nei primi due mesi del 2012. Se l'attuale trend continuerà, ci aspettiamo un aumento dei guadagni nella Divisione Auto e un margine EBIT vicino al limite massimo del nostro target dell'8/10%. Il lancio della BMW i e delle nuove BMW i3 e i8 porterà quest'anno a maggiori costi. Il nostro ingresso in nuovi mercati e in nuovi settori richiederà ulteriori investimenti.

Per questa ragione nel 2012, prevediamo una spesa più elevata di capitale e investimenti anticipati. E' anche probabile che progetti chiave per il futuro porteranno un impatto negativo maggiore rispetto a quello dello scorso anno.



I Servizi Finanziari di BMW contribuiranno alla nostra performance complessiva in termini di vendite. Ci aspettiamo un'ulteriore crescita in questa Divisione. Prevediamo che i prodotti resteranno sotto il livello del 2011, a causa dell'importante effetto una tantum. Confermiamo il nostro target RoE di oltre il 18%.

Nella nostra Divisione Moto, ci aspettiamo di vedere un aumento delle vendite.

Le vendite dall'inizio dell'anno sono andate eccezionalmente bene.

Complessivamente, da una prospettiva macroeconomica, siamo anche consapevoli della volatilità dei mercati, nonché dei loro persistenti segnali di debolezza degli stessi. Ci aspettiamo un trend positivo negli Stati Uniti e in Cina, così come nei mercati asiatici in crescita.

Tuttavia, in Europa, particolarmente in quella meridionale, ed in certi mercati emergenti, ci aspettiamo una crescita più lenta. Nei mercati BRIKT di Brasile e Turchia, per esempio, è prevista una crescita moderata dovuta alle tasse doganali elevate.

La Strategia Number ONE ha reso la nostra azienda molto più flessibile e resistente in un periodo di perdurante volatilità. La nostra azienda è diventata più redditizia. Dobbiamo sfruttare questo vantaggio competitivo rendendolo ancora più forte per il futuro.

Allo stesso tempo, stiamo gestendo con attenzione i stiamo operando per rimanere altamente redditizi con una solida base finanziaria.

Grazie tante.