

Comunicato stampa
17 marzo 2021

Una nuova era, una “New Class”: il BMW Group intensifica l'offensiva tecnologica con un completo riorientamento strategico – elettrico senza compromessi, digitale e circolare

- La BMW i4 sarà lanciata con tre mesi di anticipo sul previsto
- Il BMW Operating System 8 debutterà sulla nuova BMW iX* – la più vasta flotta di veicoli con aggiornamenti over-the-air al mondo entro la fine del 2021
- Ampiezza rispetto alla nicchia: nel 90 per cento circa dei segmenti di mercato ci sarà un modello completamente elettrico entro il 2023
- Le consegne dei modelli full electric in media faranno registrare una crescita annua di oltre il 50 per cento da qui al 2025
- La “New Class” sarà alla guida della gamma di prodotto a partire dal 2025
- I modelli puramente elettrici rappresenteranno almeno il 50 per cento delle consegne a livello globale entro il 2030
- MINI diventerà un brand esclusivamente elettrico all’inizio del decennio 2030
- L'economia circolare come obiettivo per le future generazioni di prodotti
- Outlook: aumento significativo dell'utile di gruppo al lordo delle imposte
- Zipse: “La trasformazione darà a BMW un vantaggio competitivo”.

Monaco. Il BMW Group è entrato nel 2021 con obiettivi ambiziosi di crescita e redditività e nei prossimi mesi porterà su strada i precursori della sua vasta offensiva tecnologica. Allo stesso tempo, ha fissato la direzione per un riorientamento strategico completo. Dal 2025, una nuova generazione di modelli porterà la mobilità premium a un nuovo livello da una prospettiva tecnologica.

“Il BMW Group ha progetti ambiziosi per il 2021. Abbiamo iniziato il nuovo anno con grande slancio e puntiamo a tornare ai livelli precrisi il più

rapidamente possibile – e ad andare anche oltre,” ha dichiarato **Oliver Zipse**, Chairman of the Board of Management di BMW AG. “Abbiamo una chiara tabella di marcia per rendere la trasformazione del nostro settore un vero vantaggio competitivo per BMW nei prossimi anni: elettrica senza compromessi, digitale e circolare.”

Dopo un anno impegnativo che si è concluso con uno straordinario scatto nel finale, il BMW Group è determinato a rimanere su un percorso di ripresa nel 2021 e si è dato obiettivi ambiziosi, tra cui una significativa crescita degli **utili di Gruppo ante imposte**. Il **segmento Automotive** dovrebbe registrare un solido aumento delle **consegne**. Si prevede che il margine EBIT del segmento migliorerà in un range tra il **6 e l'8 per cento** per l'intero anno 2021.

"Il 2021 è una questione di crescita per noi. Allo stesso tempo, siamo pronti a rispondere in modo flessibile", ha dichiarato **Nicolas Peter**, membro del consiglio di amministrazione di BMW AG, Finance. "Pensiamo e agiamo sempre a lungo termine; prendendo le decisioni giuste oggi, stiamo preparando le basi per raggiungere i nostri ambiziosi obiettivi strategici per il 2025, 2030 e oltre."

Elettrico, digitale, circolare – una roadmap chiara per la trasformazione

Il BMW Group sta guidando la trasformazione verso una mobilità connessa completamente elettrica in tre fasi. La **prima fase** ha comportato l'essere pionieri della e-mobility con **Project i**, abbracciando la nuova tecnologia e trasferendo infine il know-how elettrico alla produzione in serie. Nel corso del tempo, questa tecnologia si è integrata in tutto il portafoglio di prodotti, in particolare sotto forma di ibridi plug-in. Oltre alla trasmissione elettrica stessa, altri fattori chiave che guidano **la trasformazione includono il software** e l'interazione digitale con il veicolo.

Già a partire dal 2014, il BMW Group ha creato la possibilità di prenotare e pagare i servizi online direttamente dal veicolo tramite lo shop **BMW Connected Drive**. Inoltre, dal 2018 i clienti BMW hanno potuto mantenere aggiornato il software del proprio veicolo tramite **aggiornamenti software da remoto**, in maniera simile al download del software più recente che si fa su uno smartphone.

La seconda fase della trasformazione è iniziata con la possibilità di scegliere la tipologia preferita di propulsore – dai motori a combustione fino all'alimentazione completamente elettrica – in uno stesso modello. **I prerequisiti sono le architetture di veicoli intelligenti** e una rete di produzione altamente flessibile che consentono la massima intercambiabilità tra le varie forme di trasmissione quando combinate in modo ottimale.

La più ampia flotta di veicoli al mondo con la possibilità di effettuare aggiornamenti over-the-air entro la fine del 2021

In termini di digitalizzazione, il **BMW Operating System 8**, il cui lancio è previsto per il 2021, è il sistema di elaborazione dati a bordo di un veicolo più potente che il BMW Group abbia mai sviluppato. Il nuovo sistema operativo rende ogni BMW una centrale digitale con la capacità di eseguire aggiornamenti da remoto (**over-the-air**) a velocità incredibile.

Quest'anno, il BMW Operating System 8 sarà installato per la prima volta nella **BMW iX*** completamente elettrica, formando la base per l'ottava generazione di **BMW iDrive** – il concept operativo più semplice e sicuro da installare in un veicolo. Entrambe le tecnologie saranno successivamente implementate nelle varie serie di modelli. Anche il numero di veicoli che possono essere aggiornati con gli **aggiornamenti software da remoto** continua a crescere rapidamente. Entro la fine del 2021, con oltre due milioni di unità, il Gruppo BMW avrà **la più grande flotta di veicoli al mondo** in grado di installare nuove funzioni o aggiornare quelle esistenti **over-the-air**.

In futuro, il **BMW Operating System 8** sarà anche in grado di fornire ai clienti una gamma ancora più ampia di **funzioni on demand** che possono essere ordinate successivamente e installate over-the-air. Inoltre, le offerte per i clienti saranno strutturate **in modo più flessibile**, consentendo di acquistare le funzioni a titolo definitivo o in modalità pay-per-use per tre anni, 12 mesi o solo un mese.

Ampiezza rispetto alla nicchia: modelli completamente elettrici per coprire circa il 90% dei segmenti di mercato attuali entro il 2023

La combinazione di architetture di veicoli intelligenti e una rete di produzione altamente flessibile consentirà al BMW Group di avere **circa una dozzina di modelli completamente elettrici** sulle strade di tutto il mondo entro il **2023**. Quest'anno, i tre modelli già presenti sul mercato – la BMW i3*, la MINI SE* e la BMW iX3* – saranno affiancati da due modelli innovativi chiave, vale a dire la BMW iX* e la BMW i4, quest'ultima tre mesi prima del previsto. "Il lancio della BMW iX* e della BMW i4 segneranno l'inizio della nostra offensiva tecnologica nel 2021: questi due veicoli completamente elettrici saranno il punto di riferimento per i BEV in futuro", ha dichiarato **Zipse**.

Le versioni completamente elettriche delle popolarissime BMW Serie 5 e BMW X1 seguiranno negli anni a venire, insieme ad altri modelli come la BMW Serie 7 e il successore della MINI Countryman. Sulla base di questa strategia, entro il 2023 **il BMW Group avrà almeno un modello completamente elettrico** su strada in circa il 90 per cento dei suoi segmenti di mercato attuali. "Stiamo consapevolmente adottando un approccio ampio con la nostra offerta completamente elettrica piuttosto che rimanere di nicchia", ha aggiunto **Zipse**.

La strategia consentirà al BMW Group di mantenere un **equilibrio ottimale** tra prodotti interessanti e un utilizzo efficiente della capacità nei propri

impianti, anche se la domanda in alcuni mercati dovesse spostarsi in toto verso veicoli completamente elettrici nei prossimi anni. Questa capacità darà al Gruppo BMW un **forte vantaggio competitivo** negli anni a venire.

Quando la seconda fase dell'attuale trasformazione raggiungerà il suo picco nel **2025**, le consegne di modelli completamente elettrici saranno cresciute in media di **oltre il 50 per cento** all'anno e quindi più di dieci volte rispetto al 2020. Entro la fine del 2025, il BMW Group avrà consegnato circa **due milioni di veicoli completamente elettrici ai clienti** di tutto il mondo.

Trasformazione che crea opportunità – l'impianto produttivo di BMW di Monaco è un buon esempio

Il principale stabilimento del BMW Group a Monaco di Baviera, dove la produzione della BMW i4 completamente elettrica inizierà nel 2021, è un ottimo esempio di come un approccio lungimirante alla trasformazione possa rafforzare **la competitività** a lungo termine. L'attuale produzione di motori a combustione a Monaco di Baviera sarà trasferita nelle sedi di Steyr (Austria) e Hams Hall (Regno Unito) in un processo step-by-step, che dovrebbe essere completato entro e non oltre il 2024. Entro il 2026, **nuovi impianti di assemblaggio dei veicoli** saranno costruiti sull'attuale sito di produzione dei motori, sulla base del nuovo cluster di architettura specificamente orientata verso le trasmissioni elettriche. Il BMW Group sta investendo circa 400 milioni di euro in queste misure.

I dipendenti dello stabilimento esistente saranno distribuiti in altre aree di pianificazione e produzione nello stabilimento di Monaco o trasferiti in altre sedi del Gruppo in Baviera. Oltre a una serie di altre misure, il BMW Group sta ampliando il proprio centro di competenza di produzione per l'e-Drive a Dingolfing da 1.200 a 2.000 dipendenti. Inoltre, al fine di soddisfare i requisiti futuri in tutti i settori rilevanti, **dall'e-mobility ai dati e all'analisi**, il BMW Group sta intraprendendo la più grande offensiva di **qualificazione della sua**

storia, con circa 75.000 partecipanti che si sono sottoposti a ulteriore formazione nel 2021 solo in Germania. Questa massiccia impresa continua la lunga tradizione del Gruppo di trasformare gli impianti e i luoghi quando necessario, al tempo stesso **salvaguardando i posti di lavoro per il futuro**.

La “New Class” è pronta per definire gli standard in materia di digitalizzazione, elettrificazione e sostenibilità

La **terza fase** di trasformazione avrà effetto a partire dal 2025, in cui la **gamma di prodotti del BMW Group** – che è cresciuta con successo nel corso dei decenni – sarà riallineata sulla base della “New Class”. La “New Class” sarà caratterizzata da tre aspetti chiave: **un'architettura IT e software completamente ridefinita**, una nuova generazione di **trasmissione elettrica e batterie** ad alte prestazioni e un approccio radicalmente nuovo alla **sostenibilità durante l'intero ciclo di vita del veicolo**. Questi fili si intrecciano all'interno di un'architettura complessiva del veicolo che è stata ottimizzata senza compromessi per la trazione elettrica, fissando un nuovo punto di riferimento in termini di digitalizzazione ed elettrificazione, garantendo allo stesso tempo che il **fascino caratteristico tipico di una BMW** venga trasferito alle future generazioni di veicoli.

"Il Gruppo BMW non è mai soddisfatto di ciò che ha raggiunto finora – questo è ciò che lo distingue dagli altri. Questo spirito caratterizzerà la New Class: high tech su quattro ruote per i clienti intenti a sperimentare in soli cinque anni come sarà la mobilità nel 2030", ha dichiarato **Zipse**.

I modelli “New Class” forniranno così **una user experience completamente nuova**, mai vista prima in veicoli di serie. I cosiddetti "**regionalisable technology stacks**" saranno in grado di adattare in modo ottimale il sistema operativo di un veicolo alle diverse esigenze di ciascuna delle principali località del mondo e dei loro **ecosistemi digitali**, fornendo continui aggiornamenti per garantire che il sistema operativo sia sempre aggiornato.

Allo stesso tempo, l'approccio "**digital first**" sistematicamente integrato nella New Class consentirà in futuro di generare una parte crescente di ricavi nel corso del ciclo di vita del veicolo attraverso funzioni configurabili e prenotabili individualmente.

Il design aerodinamico della New Class sarà rivolto senza compromessi ai veicoli elettrici con proporzioni diverse dal passato, compresi gli interni **più spaziosi**. Queste caratteristiche innovative saranno combinate con una nuova generazione di alimentazione elettrica basata su un concetto di batteria ad alto voltaggio completamente nuovo e altamente integrato con un design **ottimizzato delle celle**. Nella New Class, questa combinazione unica potrà a miglioramenti significativi in termini di basso **consumo di elettricità**, con l'obiettivo finale di eguagliare l'autonomia e il costo di produzione dei motori a combustione di ultima generazione.

La nuova generazione di propulsori si baserà su **moduli altamente scalabili** in grado di coprire tutti i segmenti di mercato e le varianti della New Class, dalla serie ad alto volume fino agli esclusivi **modelli M ad alte prestazioni**. Una trasmissione elettrica basata sulla **tecnologia fuel cell a idrogeno** rappresenta un'ulteriore opzione specifica per il futuro. **La tipica esperienza di guida BMW** sarà ulteriormente migliorata concentrandosi sulle caratteristiche di design dei veicoli completamente elettrici, comprese le opzioni per i sistemi di assistenza alla guida di ultima generazione e la **guida altamente automatizzata**.

Cambio di paradigma: "secondary first" ed economia circolare sono obiettivi per le future generazioni di prodotti

Con i suoi modelli **New Class**, il BMW Group intende portare la centralità della sostenibilità ad un livello profondamente nuovo. Oltre a passare all'energia rinnovabile per alimentare i propri processi di produzione e quelli all'interno della supply chain, il BMW Group si concentrerà anche su

un'ampia **riduzione del consumo di risorse in generale**. Alla luce della crescente **scarsità di risorse limitate** e dell'aumento dei prezzi delle materie prime, questo rappresenta un passo imperativo in termini di efficienza, ma anche una leva cruciale per promuovere la **sostenibilità** dal punto di vista del BMW Group. "Nel 2017, per la prima volta, l'umanità ha estratto più di 100 miliardi di tonnellate di materie prime in un solo anno - una tendenza che dobbiamo contrastare anche nell'industria automobilistica", ha dichiarato **Zipse**. "Coloro che desiderano utilizzare le scarse risorse del pianeta per sostenere il proprio modello di business avranno bisogno di buone ragioni per farlo in futuro".

Di conseguenza, la **proporzione di materiali secondari** utilizzati per produrre la New Class (come l'acciaio, la plastica o l'alluminio riciclati) sarà fortemente aumentata con l'obiettivo di ridurre al minimo l'estrazione di materie prime critiche. Seguendo questo principio, il BMW Group sta esaminando un **cambiamento di paradigma** basato su un approccio **"secondary first"** nello sviluppo - in altre parole, utilizzando materiali secondari ogni volta che le variabili di qualità e disponibilità lo permettono. "Siamo intenzionati a garantire che **l'auto elettrica più "green" sul mercato sia prodotta da BMW**", ha dichiarato **Zipse**.

Nel fare ciò, il BMW Group può basarsi su più di dieci anni di esperienza acquisita durante lo sviluppo della **BMW i3***, il primo veicolo creato sulla base di una **concezione olistica della sostenibilità**. Oltre ad altre innovazioni, circa il 25 per cento dei materiali utilizzati per le parti esterne termoplastiche della BMW i3* è riciclato o prodotto da **risorse rinnovabili**. Un'alta percentuale di materie prime rinnovabili e di materiali riciclati è usata anche per realizzare gli interni.

In futuro, il riciclo sarà preso in considerazione fin dalla fase di **progettazione del veicolo**. Questo approccio è vitale, poiché una delle principali sfide attualmente affrontate **nei processi di riciclaggio** è quella di estrarre i materiali in una forma sufficientemente pura. Per esempio, è essenziale che i

sistemi elettrici di un veicolo possano essere facilmente rimossi prima del riciclaggio - per evitare di mescolare l'acciaio e il rame contenuti nel cablaggio del veicolo. Altrimenti, l'acciaio secondario recuperato non sarebbe più conforme ai **severi requisiti di sicurezza dell'industria automobilistica**. Anche l'uso di **monomateriali**, come per i sedili, deve essere notevolmente aumentato per massimizzare il volume di materiale trattenuto nel ciclo di riciclaggio. Prima della **IAA Mobility del 2021**, il BMW Group fornirà una spiegazione dettagliata di questo approccio all'**economia circolare**. Il Gruppo sta attualmente esplorando anche la possibilità di collaborazioni intersettoriali per rendere **l'obiettivo dell'economia circolare** una realtà.

2030: i modelli completamente elettrici rappresenteranno almeno il 50% delle consegne globali - tutte le serie di modelli includeranno un'opzione completamente elettrica

La terza fase vedrà un graduale abbassamento del numero assoluto di veicoli con motore a combustione consegnati ai clienti. Al contrario, il numero di veicoli completamente elettrici consegnati dal BMW Group dovrebbe continuare a crescere con una media di oltre il **20 per cento** all'anno tra il **2025 e il 2030**. Sulla base delle attuali aspettative di mercato, **i veicoli completamente elettrici dovrebbero rappresentare almeno il 50 per cento delle consegne del BMW Group ai clienti entro il 2030**. La cifra effettiva può variare significativamente da un mercato all'altro e dipenderà in gran parte dai progressi fatti nell'espansione regionale delle infrastrutture di ricarica.

A quel punto, in **tutto il portafoglio prodotti**, tutti i segmenti di mercato in cui il BMW Group opera includeranno almeno un modello completamente elettrico. Infatti, alcuni segmenti potrebbero essere serviti esclusivamente da modelli completamente elettrici. Di conseguenza, il BMW Group sarà anche in grado di fornire una quota di mercato significativamente più alta di veicoli completamente elettrici, supponendo che la domanda si sviluppi di

conseguenza. Il BMW Group prevede di avere circa **dieci milioni di veicoli completamente elettrici** sulle strade di tutto il mondo nei prossimi dieci anni circa.

MINI diventerà un marchio completamente elettrico

MINI è destinata a svolgere un ruolo pionieristico in futuro dato che “l’urban brand” risulta perfettamente idoneo per la mobilità elettrica. Introdurrà quindi il suo ultimo nuovo modello con motore a combustione nel **2025** e lancerà solo modelli completamente elettrici da quel momento in poi. Entro il 2027, i veicoli completamente elettrici **rappresenteranno almeno il 50%** di tutte le consegne MINI ai clienti. **Entro i primi anni del 2030, l'intera gamma MINI sarà completamente elettrica**, pur rimanendo un **marchio globale** con un'impronta in ogni località del mondo.

La MINI SE* completamente elettrica viene attualmente prodotta nello stabilimento di **Oxford**. Il successore della **MINI Countryman** sarà costruito nello stabilimento di **Lipsia** a partire dal 2023. Il nuovo modello di crossover MINI sarà prodotto sia nella versione con motore a combustione che in quella completamente elettrica. Sulla base di una nuova architettura del veicolo sviluppata fin dall'inizio per la mobilità completamente elettrica, le MINI BEV saranno prodotte anche in Cina in collaborazione con il produttore locale **Great Wall Motor** a partire dal 2023.

Sostenibilità integrata in tutte le divisioni dell'azienda

Il BMW Group è fermamente convinto che la lotta al cambiamento climatico e l'uso prudente delle risorse siano i due fattori principali che determineranno il futuro della società - e quindi anche quello del BMW Group. Come produttore premium, il BMW Group aspira ad essere all'avanguardia in termini di sostenibilità. Nel 2020, il Gruppo **ha abbracciato pienamente questo**

approccio strategico in tutte le aree del business - dall'amministrazione agli acquisti, allo sviluppo, alla produzione e alle vendite.

Il BMW Group si è posto dei chiari obiettivi di decarbonizzazione da qui al 2030 - per la prima volta attraverso **l'intero ciclo di vita dei suoi prodotti** - compresa la supply chain, il processo di produzione e fino alla fase di fine vita. In ogni aspetto delle attività del Gruppo, **le emissioni di anidride carbonica per veicolo** devono essere significativamente ridotte di **almeno un terzo** rispetto al 2019.

Nei **suoi stabilimenti e nelle sue sedi**, il BMW Group è attualmente un punto di riferimento in termini di efficienza delle risorse. Gli obiettivi di decarbonizzazione del Gruppo per il 2030 sono i più progressivi dell'intero settore automobilistico e persino **più ambiziosi di quelli associati al raggiungimento dell'obiettivo di 1,5 gradi Celsius**. Il BMW Group mira a **ridurre le emissioni dell'80%** entro il 2030. L'elettricità usata per produrre la BMW iX* a Dingolfing e la BMW i4 a Monaco, per esempio, è generata da **impianti idroelettrici situati direttamente in Baviera**. Oltre a ridurre significativamente le emissioni di anidride carbonica in termini assoluti, da quest'anno in poi il BMW Group intende neutralizzare completamente le rimanenti emissioni di anidride carbonica (Scope 1 + 2) utilizzando i certificati corrispondenti.

Entro il 2030, il Gruppo mira a **ridurre** le emissioni di anidride carbonica generate dai suoi veicoli in fase di utilizzo del **40%** per chilometro percorso. La leva cruciale per raggiungere questo obiettivo è la strategia di prodotto di ampio respiro del Gruppo, che comprende la massiccia espansione della mobilità elettrica. A causa della crescente percentuale di veicoli elettrificati che il Gruppo produce, in futuro si dovrà prestare molta più attenzione alla **creazione di valore a monte** riguardo le emissioni di anidride carbonica - soprattutto in considerazione della notevole quantità di energia necessaria per produrre sistemi di batterie ad alto voltaggio. Senza contromisure, la maggiore percentuale di veicoli elettrificati causerebbe un **aumento delle**

emissioni di anidride carbonica per veicolo all'interno della supply chain del BMW Group di oltre un terzo entro il 2030.

L'obiettivo, tuttavia, **non è solo quello di evitare un aumento**, ma piuttosto di ridurre le emissioni di anidride carbonica per veicolo **del 20 per cento** rispetto al 2019. Il BMW Group sta adottando tutta una serie di misure per raggiungere questo obiettivo, inclusa quella di inserire la carbon footprint della supply chain di un fornitore come criterio per l'assegnazione dei contratti. Il BMW Group sta quindi assumendo un ruolo pionieristico come primo produttore automobilistico a fissare obiettivi specifici di decarbonizzazione per la sua supply chain.

Guardando alla **BMW iX***, le prime misure stanno già avendo un effetto benefico: l'uso di **elettricità green rinnovabile** per produrre le celle della batteria, combinato con un maggiore uso di **materiali secondari**, riduce le **emissioni di anidride carbonica** nella supply chain della BMW iX* del 17% rispetto allo stesso veicolo prodotto senza queste iniziative. "Le migliori automobili del mondo sono sostenibili ed è per questo che premium e sostenibilità diventeranno più inseparabili che mai in futuro", ha dichiarato **Zipse**.

Allo stesso tempo, il BMW Group sta riducendo anche l'utilizzo di **materie prime critiche**. Ha ridotto la quantità di **cobalto** nel materiale catodico per le attuali celle delle batterie di quinta generazione a meno del dieci per cento e ha aumentato la quantità di **nicel secondario** utilizzato fino al 50 per cento. **L'e-Drive non richiede più l'uso di terre rare.**

Il solido secondo semestre 2020 fornisce un buon vento a favore

La performance finanziaria del BMW Group nella seconda metà dell'esercizio 2020 ha generato una buona spinta verso il 2021. Nonostante la pandemia, la casa automobilistica premium ha registrato un risultato notevole per quanto

riguarda l'utile ante imposte per gli ultimi sei mesi dell'anno, pari a 4.724 milioni di euro, il 9,8% in più rispetto alla già elevata cifra di 4.303 milioni di euro dell'anno precedente. Dopo la flessione dei ricavi dovuta alla pandemia nel secondo trimestre, il BMW Group è quindi tornato ad un più familiare percorso di crescita. Nella seconda metà dell'anno, il Gruppo ha consegnato più di 1,36 milioni di unità ai clienti, un numero significativamente maggiore rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente.

Ad eccezione del secondo trimestre, il Gruppo ha riportato un miglioramento degli utili al lordo delle imposte per i restanti tre trimestri del 2020 rispetto all'anno precedente. **L'utile ante imposte** del quarto trimestre è aumentato a € 2.260 milioni (2019: € 2.055 milioni; +10,0%). Il rendimento ante imposte sulle vendite (**margin e EBT**) è migliorato al 7,7% (2019: 7,0%).

La pandemia impatta sull'esercizio 2020

Le **cifre riportate dal Gruppo per l'esercizio 2020** riflettono chiaramente l'impatto della pandemia di Coronavirus. A causa dei lockdown mondiali di diverse settimane, **le consegne di veicoli** ai clienti sono diminuite di un moderato 8,4% scendendo a 2.325.179 unità. Sfidando questa tendenza, la crescita è stata particolarmente forte nel segmento del lusso superiore, con consegne in aumento del 12,4% a più di 115.000 veicoli, riflettendo principalmente la performance della Serie 7 e della Serie 8, nonché quella della BMW X7 nel suo primo anno di presenza sul mercato. Infatti, le vendite in questo segmento redditizio sono aumentate di oltre il 70% dal 2018.

I ricavi del Gruppo sono diminuiti moderatamente, scendendo a 98.990 milioni di euro (2019: 104.210 milioni di euro; -5,0%).

L'utile al lordo del risultato finanziario è peggiorato significativamente a € 4.830 milioni (2019: € 7.411 milioni; -34,8%).

L'utile ante imposte è sceso a € 5.222 milioni (2019: € 7.118 milioni; - 26,6%) riflettendo in parte l'impatto negativo di fattori valutari sfavorevoli. Il margine ante imposte del Gruppo è arrivato al 5,3% (2019: 6,8%).

Il **margine EBIT per il segmento Automotive** per l'anno si è attestato al 2,7% (2019: 4,9%). Il BMW Group ha quindi rispettato la previsione di raggiungere un margine EBIT nel terzo superiore dell'intervallo obiettivo 0 - 3%. Il **margine EBIT del quarto trimestre** è addirittura migliorato rispetto all'anno precedente, salendo al 7,7% nell'ultimo trimestre del 2020 (Q4 2019: 6,8%). Il **free cash flow generato dal segmento Automotive** si è sviluppato positivamente nella seconda metà dell'anno, virando da un free cash flow negativo causato dalla pandemia nel primo semestre a un free cash flow positivo per l'intero anno di € 3.395 milioni (2019: € 2.567 milioni), con buoni contributi provenienti dal miglioramento degli utili e dalla gestione più efficiente delle rimanenze. Altri fattori che hanno influenzato il free cash flow sono stati il minore importo degli accantonamenti di garanzia utilizzati, i maggiori proventi dalla vendita di veicoli usati e l'aumento dei pagamenti anticipati dai concessionari durante l'ultimo trimestre.

Prosegue l'elevato investimento iniziale per la mobilità di domani

La trasformazione in corso del BMW Group ha reso necessario un alto livello di spesa per la ricerca e lo sviluppo nel 2020, a vantaggio soprattutto delle tecnologie di mobilità orientate al futuro, come la connettività dei veicoli, la guida altamente autonoma e la mobilità elettrica, nonché i nuovi veicoli di cui sopra. Nel complesso, **le spese di ricerca e sviluppo** secondo gli IFRS sono leggermente diminuite a 5.689 milioni di euro (2019: 5.952 milioni di euro; - 4,4%). A seguito dell'intensificazione della gestione dei costi, anche l'indice di ricerca e sviluppo è rimasto quasi al livello dell'anno precedente attestandosi al 6,3%, nonostante un moderato calo dei ricavi del Gruppo (2019: 6,2%).

I costi di produzione sono leggermente calati rispetto all'anno precedente, in linea con il minor numero di veicoli consegnati nell'intero periodo di dodici mesi. Allo stesso tempo, tuttavia, gli effetti valutari negativi e un aumento significativo delle spese di accantonamento per rischi hanno avuto un effetto frenante sui guadagni.

Come annunciato in precedenza, gli **investimenti in immobili**, impianti e attrezzature e altre attività immateriali sono stati ridotti significativamente nel 2020, con aggiunte per un totale di 3.922 milioni di euro (2019: 5.650 milioni di euro; -30,6%). Una parte significativa di questi investimenti ha riguardato i progetti di nuovi veicoli prima dell'inizio della produzione di serie.

Sulla base del bilancio annuale di BMW AG, all'Annual General Meeting del 12 maggio 2021 il Consiglio di amministrazione e il Supervisory Board proporranno il pagamento di un **dividendo** di 1,90 Euro per azione ordinaria e di 1,92 Euro per azione privilegiata. Ciò corrisponde a un tasso di distribuzione del 32,5% (2019: 32,8%) sull'utile netto dell'esercizio pari a € 3.857 milioni (2019: € 5.022 milioni), per un dividendo totale di € 1.253 milioni (2019: € 1.646 milioni).

Non c'è qualità premium senza sostenibilità: superati gli obiettivi di decarbonizzazione per il 2020

La mobilità elettrica è stata un fattore chiave di crescita nel 2020 con 192.662 veicoli elettrificati dei marchi BMW e MINI venduti in tutto il mondo, un terzo in più rispetto all'anno precedente (+31,8%). Le consegne di veicoli completamente elettrici sono aumentate del 13%. In Europa, la percentuale di consegne totali rappresentata dai veicoli elettrificati è già del 15%.

Dopo il suo lancio in Cina nell'autunno 2020, la BMW iX3* è diventata disponibile anche sui mercati europei nelle ultime settimane. Insieme alla BMW i3*, alla MINI Cooper SE* e alle prossime BMW i4 e BMW iX*, entro la

fine dell'anno saranno disponibili un totale di cinque modelli completamente elettrici. Grazie al maggior numero di modelli BMW e MINI elettrificati consegnati, il BMW Group ha migliorato l'obiettivo di emissioni di 104 g/km fissato per la sua flotta europea nel 2020 raggiungendo una cifra provvisoria di 99 g/km.

Outlook per il 2021: utile del Gruppo al lordo delle imposte in netto aumento rispetto all'anno precedente

Nonostante la situazione instabile causata dalla diffusione globale del coronavirus, il BMW Group si aspetta che il business si sviluppi positivamente e che i rischi rimangano stabili **nell'esercizio 2021**.

Si prevede che il **segmento Automotive** registri un solido aumento su base annua delle consegne ai clienti in tutto il mondo. **Il margine EBIT** per il segmento dovrebbe essere compreso **tra il 6 e l'8%**.

Per il rendimento del capitale netto (ROE) del **segmento Financial Services** si prevede un range compreso tra il **12 e il 15 per cento**. Il **segmento delle motociclette** dovrebbe registrare un solido aumento delle consegne ai clienti. Si prevede che il **margine EBIT** sia compreso tra **l'8 e il 10%**.

Alla luce dei vari fattori sopra descritti, si prevede che **l'utile del Gruppo al lordo delle imposte** sia significativamente **superiore a quello del 2020**. Il Gruppo continuerà a utilizzare le misure relative al personale precedentemente comunicate per gestire l'ampiezza della forza lavoro. Si prevede che il numero totale di dipendenti sia **leggermente inferiore** a quello di un anno prima.

La perdurante incertezza - in particolare per quanto riguarda l'ulteriore avanzamento della pandemia, gli sviluppi macroeconomici e politici nonché le

politiche commerciali e doganali internazionali - potrebbero far sì che le condizioni economiche in molte regioni si discostino notevolmente dalle tendenze e dagli sviluppi previsti. Tutti questi fattori potrebbero avere un impatto significativo sulla performance aziendale complessiva del BMW Group.

		2020	2019	Variazione in %
BMW Group – Panoramica				
Consegne ai clienti				
Automobili¹	unità	2.325.179	2.537.504	-8,4
Di cui: BMW ¹	unità	2.028.841	2.184.939	-7,1
MINI ¹	unità	292.582	347.465	-15,8
Rolls-Royce ¹	unità	3.756	5.100	-26,4
Motocicli	unità	169.272	175.162	-3,4
Forza lavoro (confronto con 31.12.2019)		124.726	126.016	-4,2
Margine EBIT segmento Automotive	%	2,7	4,9	-2,2 % pts
Margine EBIT segmento Motocicli	%	4,5	8,2	-3,7 % pts
Margine EBT BMW Group	%	5,3	6,8	-1,5 % pts
Ricavi	milioni di €	98.990	104.210	- 5,0
Di cui: Automotive	milioni di €	80.853	91.682	- 11,8
Motocicli	milioni di €	2.284	2.368	- 3,5
Financial Services	milioni di €	30.044	29.598	1,5
Altro	milioni di €	3	5	- 40,0
Eliminazioni	milioni di €	-14.194	-19.443	27,0
Utile / perdita al lordo del risultato finanziario (EBIT)	milioni di €	4.830	7.411	-34,8
Di cui: Automotive	milioni di €	2.162	4.499	-51,9
Motocicli	milioni di €	103	194	-46,9
Financial Services	milioni di €	1.721	2.312	-25,6
Altro	milioni di €	36	29	24,1

Eliminazioni	milioni di €	808	377	-
Utile / perdita al lordo delle imposte (EBT)	milioni di €	5.222	7.118	-26,6
Di cui: Automotive	milioni di €	2.722	4.467	-39,1
Motocicli	milioni di €	100	187	-46,5
Financial Services	milioni di €	1.725	2.272	-24,1
Altro	milioni di €	-235	-96	-
Eliminazioni	milioni di €	910	288	-
Imposte sul reddito del gruppo	milioni di €	-1.365	-2.140	36,2
Utile netto di gruppo ²	milioni di €	3.857	5.022	-23,2
Utile per azione (common/preferred share)	€	5,73/5,75	7,47/7,49	-23,2/-23,2

¹ In relazione a una revisione delle sue vendite e delle relative pratiche di rendicontazione, il BMW Group ha esaminato i dati di consegna dei veicoli al dettaglio nel periodo precedente e ha stabilito che alcune consegne di veicoli non sono state segnalate nei periodi corretti. Ulteriori informazioni sono disponibili nel Rapporto annuale 2019 del BMW Group a pagina 54. Come aggiornamento delle informazioni ivi fornite, il BMW Group ha rivisto i dati sulle consegne di veicoli risalendo retrospettivamente al 2015 nei suoi sedici mercati più significativi.

² Il dato relativo al primo trimestre del 2019 include un utile di 44 milioni di euro da attività dismesse

		4° trimestre 2020	4° trimestre 2019	Variazione in %
BMW Group – Panoramica				
Consegne ai clienti				
Automobili ¹	unità	686.277	665.803	3,2
Di cui: BMW ¹	unità	600.981	576.782	4,3
MINI ¹	unità	84.191	87.628	-3,7
Rolls-Royce ¹	unità	1.105	1.393	-20,7
Motocicli	unità	39.673	38.230	3,8
Forza lavoro (confronto con 31.12.2019)		120.726	126.016	-4,2
Margine EBIT segmento Automotive	%	7,7	6,8	0,9 % pts
Margine EBIT segmento Motocicli	%	-1,2	-6,4	5,2 % points
Margine EBT BMW Group	%	7,7	7,0	0.7 % pts

Ricavi	milioni di €	29.482	29.366	0,4
Di cui: Automotive	milioni di €	26.024	26.829	-3,0
Motocicli	milioni di €	568	497	14,3
Financial Services	milioni di €	7.989	7.617	4,9
Altro	milioni di €	2	1	-
Eliminazioni	milioni di €	-5.101	-5.578	-8,6
Utile / perdita al lordo del risultato finanziario (EBIT)	milioni di €	2.197	2.332	-5,8
Di cui: Automotive	milioni di €	2.010	1.825	10,1
Motocicli	milioni di €	-7	-32	-78,1
Financial Services	milioni di €	664	452	46,9
Altro	milioni di €	-7	22	-
Eliminazioni	milioni di €	-463	65	-
Utile / perdita al lordo delle imposte (EBT)	milioni di €	2.260	2.055	10,0
Di cui: Automotive	milioni di €	1.955	1.478	32,3
Motocicli	milioni di €	-8	-35	77,1
Financial Services	milioni di €	686	475	44,4
Altro	milioni di €	55	85	-35,3
Eliminazioni	milioni di €	-428	52	-
Imposte sul reddito del gruppo	milioni di €	-580	-647	10,4
Utile netto di gruppo	milioni di €	1.680	1.408	19,3
Utile per azione (common/preferred share)	€	2,53/2,54	2,09/2,10	21,1/21,0

¹ In relazione a una revisione delle sue vendite e delle relative pratiche di rendicontazione, il BMW Group ha esaminato i dati di consegna dei veicoli al dettaglio nel periodo precedente e ha stabilito che alcune consegne di veicoli non sono state segnalate nei periodi corretti. Ulteriori informazioni sono disponibili nel Rapporto annuale 2019 del BMW Group a pagina 54. Come aggiornamento delle informazioni ivi fornite, il BMW Group ha rivisto i dati sulle consegne di veicoli risalendo retrospettivamente al 2015 nei suoi sedici mercati più significativi.

*** EMISSIONI DI CO₂ E CONSUMI:**

BMW iX3: consumo di carburante combinato: 0,0 l/100 km; consumo energetico combinato in kWh/100 km combinato: 17,8-17,5 NEDC, 19,0-18,6 WLTP; emissioni di CO₂ combinate: 0 g/km.

BMW i3 (120 Ah): Consumo di carburante combinato: 0,0 l/100 km; consumo di energia in kWh/100 km combinato: 13,1 NEDC, 16,3-15,3 WLTP; emissioni di CO₂ combinate: 0 g/km

BMW i3s (120 Ah): Consumo di carburante combinato: 0,0 l/100 km; consumo di potenza in kWh/100 km combinato: 14,6-14,0 NEDC, 16,6-16,3 WLTP; emissioni di CO₂ combinate: 0 g/km

MINI Cooper SE: consumo di carburante combinato: 0,0 l/100 km, consumo di potenza combinato in kWh/100 km: 16,9-14,9 NEDC, 17,6-15,2 WLTP; emissioni di CO₂ combinate: 0 g/km

BMW iX: consumo di carburante combinato: 0,0 l/100 km consumo di potenza (NEDC): inferiore a 21 kWh/100 km; emissioni di CO₂: 0 g/km. I dati sulle prestazioni di guida, sul consumo di energia e sull'autonomia sono preliminari e basati su previsioni.

BMW i4: Questo è un modello in pre-produzione, non sono ancora disponibili dati di omologazione.

GLOSSARIO - commenti esplicativi sugli indicatori chiave di performance

Consegne ai clienti

Un veicolo nuovo o usato viene registrato come consegna una volta consegnato all'utente finale (che include anche i titolari di contratti di leasing con BMW Financial Services). Negli Stati Uniti e in Canada, gli utenti finali includono anche (1) i concessionari quando designano un veicolo come veicolo di servizio o dimostrativo e (2) i concessionari e altre terze parti quando acquistano un veicolo aziendale all'asta e i concessionari quando acquistano veicoli aziendali direttamente dal BMW Group. Le consegne possono essere effettuate da BMW AG, da una delle sue filiali internazionali, da un punto vendita del BMW Group o da concessionari terzi indipendenti. La stragrande maggioranza delle consegne - e quindi la segnalazione delle consegne al BMW Group - viene effettuata da concessionari terzi indipendenti. Le consegne di veicoli al dettaglio durante un dato periodo di riferimento non sono direttamente correlate ai ricavi che il BMW Group riconosce in relazione a quel particolare periodo di riferimento.

EBIT

Profitti al lordo del risultato finanziario. L'utile al lordo del risultato finanziario comprende i ricavi meno il costo delle vendite, meno il costo del venduto e le spese amministrative e più/meno gli altri ricavi e spese operative nette.

Margine EBIT

Utile/perdita al lordo del risultato finanziario in percentuale dei ricavi.

EBT

EBIT più risultato finanziario.

Per ulteriori informazioni:

Marco Di Gregorio

Corporate Communication Manager

Telefono: +39 0251610088

E-mail: marco.di-gregorio@bmw.it

Media website: www.press.bmwgroup.com e <http://bmw.lulop.com>

Il BMW Group

Con i suoi quattro marchi BMW, MINI, Rolls-Royce e BMW Motorrad, il BMW Group è il costruttore leader mondiale di auto e moto premium e offre anche servizi finanziari e di mobilità premium. Il BMW Group gestisce 31 stabilimenti di produzione e assemblaggio in 15 Paesi ed ha una rete di vendita globale in oltre 140 Paesi.

Nel 2020, il BMW Group ha venduto oltre 2,3 milioni di automobili e oltre 169.000 motocicli in tutto il mondo. L'utile al lordo delle imposte nell'esercizio finanziario 2020 è stato di 5.222 miliardi di Euro con ricavi per 98.990 miliardi di Euro. Al 31 dicembre 2020, il BMW Group contava un organico di 120.726 dipendenti.

Il successo del BMW Group si fonda da sempre su una visione di lungo periodo e su un'azione responsabile. Per questo l'azienda ha stabilito come parte integrante della propria strategia la sostenibilità ecologica e sociale in tutta la catena di valore, la responsabilità globale del prodotto e un chiaro impegno a preservare le risorse.

BMW Group Italia è presente nel nostro Paese da oltre 50 anni e vanta oggi 4 società che danno lavoro a oltre 1.100 collaboratori. La filiale italiana è uno dei sei mercati principali a livello mondiale per la vendita di auto e moto del BMW Group.

www.bmwgroup.com

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupView>

Instagram: <https://www.instagram.com/bmwgroup>

LinkedIn: <https://www.linkedin.com/company/bmw-group/>