



BASF
We create chemistry

BASF e l'automotive

BASF per il trasporto e la mobilità oggi

| SOLUZIONI | | |
|------------------------|---------------------|-----------------------|
| Brand | Fornitori | Riparazioni e ricambi |
| Vernici | Vernici | Vernici |
| Plastiche | Plastiche | Plastiche |
| Liquidi Freno | Tessuti sintetici | Liquidi Freno |
| Liquidi refrigeranti | Trattamenti pelli | Liquidi refrigeranti |
| Antivibranti | Poliuretani | Poliuretani |
| | Catalizzatori | Additivi lubrificanti |
| | Additivi e pigmenti | |
| | Plastificanti | |
| PRODUZIONE AUTOVEICOLI | | AFTERMARKET |

In Italia ci sono molti produttori di componenti che forniscono le varie filiere

1.100.000 autoveicoli prodotti

+65% export

Automobili
Motocicli
Biciclette

82 miliardi di euro

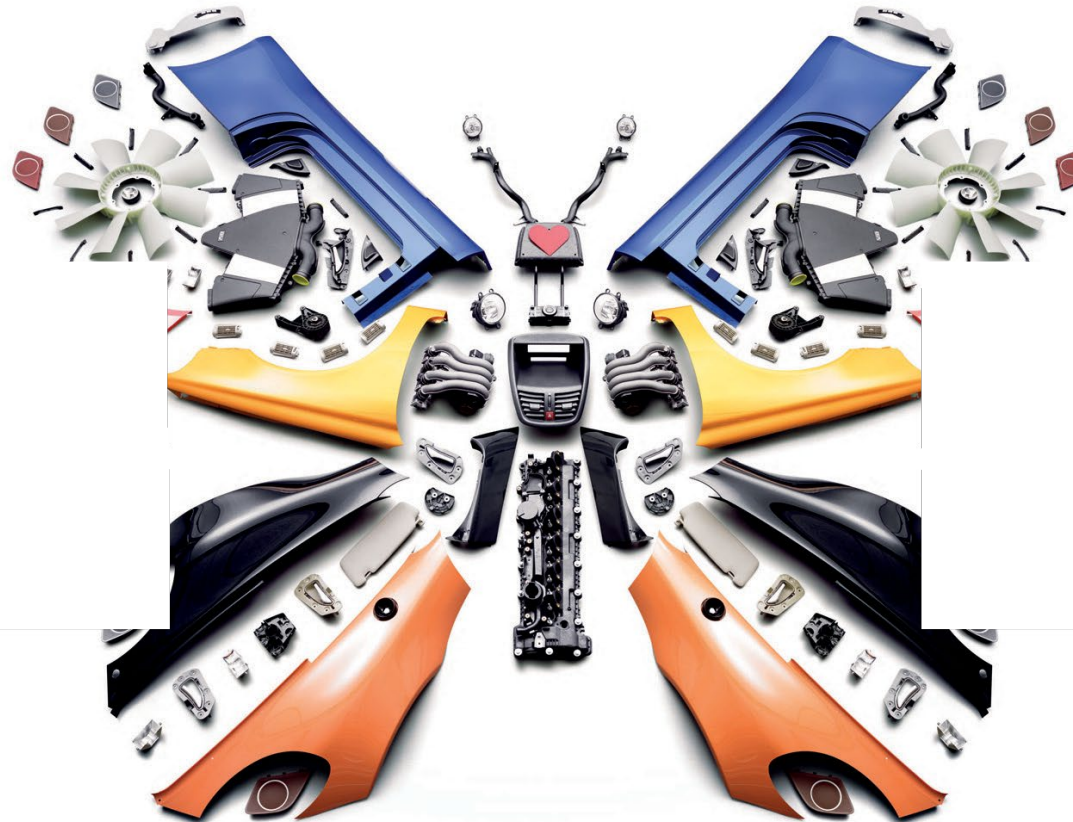
5% di incidenza sul PIL

713.000 unità
294.000 unità
1.679.000 unità

Dati 2017

I trend dello sviluppo sostenibile

Riduzione
del peso



Propulsione
ecologica e
catalizzatori

Gestione
calore ed
energia

Comfort e
qualità

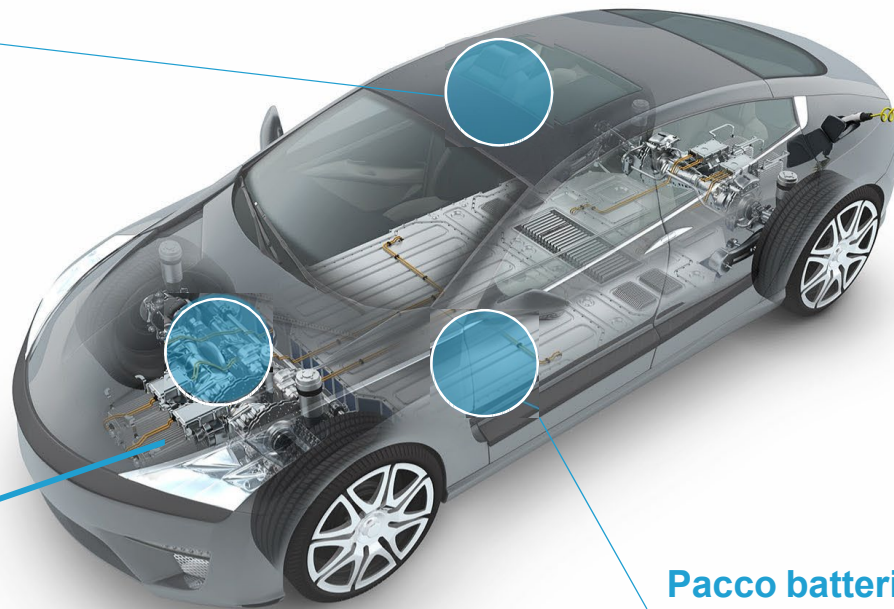
Soluzioni BASF per E-Mobility

Gestione del calore

Carrozzeria
Parti interne

Powertrain elettrico

Elettronica di gestione
Motori elettrici
Sistema di trazione
Fuel cell



Infrastruttura di ricarica

Colonnine e altre parti strutturali
Cavi e connettori
Gestione del calore

Pacco batterie

Celle batterie
Moduli e pacchi batteria
Gestione del calore

Looking for a powerful drive?

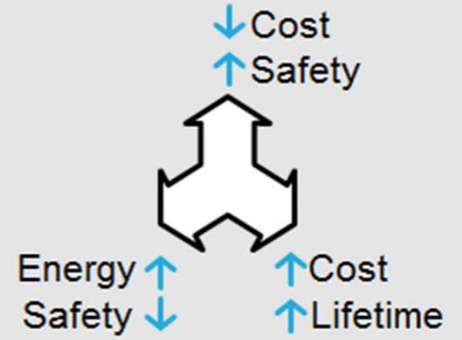
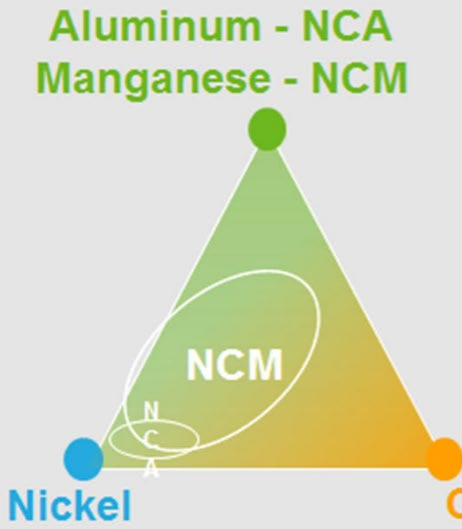
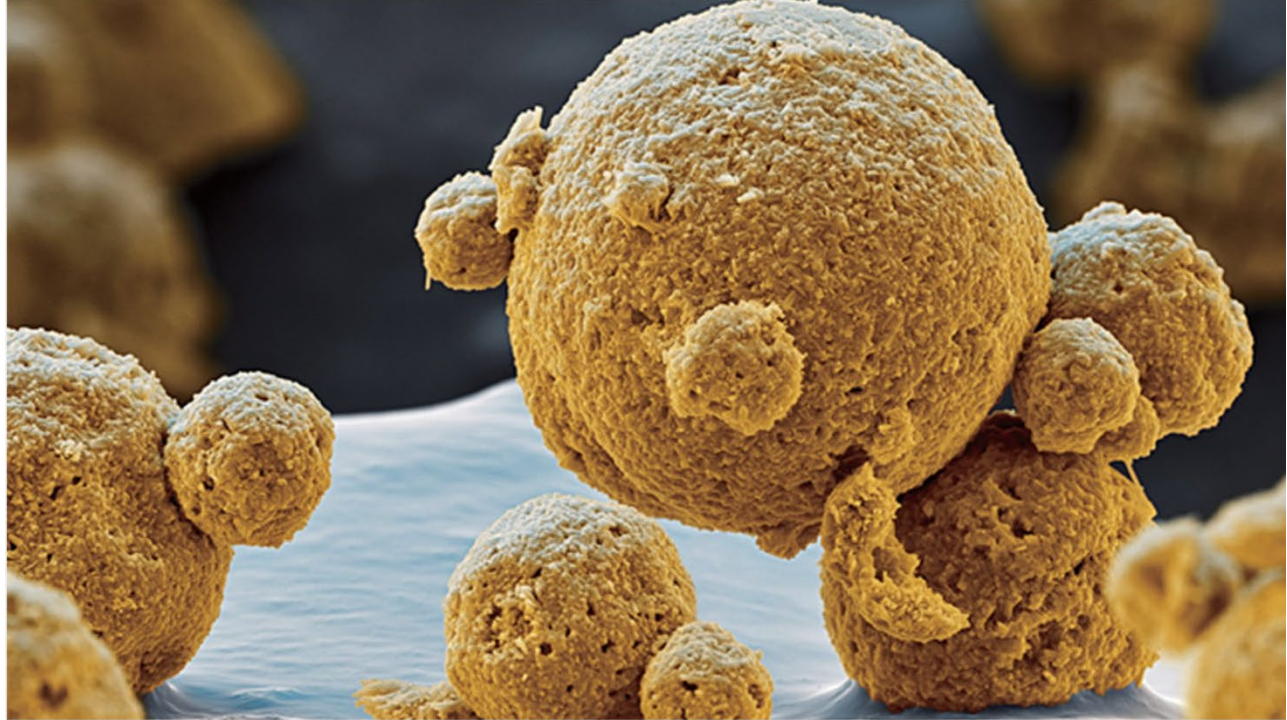
High energy density cathode active materials for lithium-ion batteries

Key properties & features

- HED™ product family well suited to evolving requirements of batteries for electric vehicles
- Proven ability to support our customers to develop leading technologies for the success of the electro-mobility

Customer benefits

- Strong market presence with operations and R&D in key regions located close to our customers
- Decades of collaboration with strategic partners, customers and academia
- Commitment to sustainable development and a responsible global supply chain



Nuovi stabilimenti per la produzione di CAM

- Due nuovi stabilimenti in costruzione con una capacità produttiva di materiali per batterie in grado di soddisfare una domanda di 400.000 veicoli all'anno ciascuno.
- Lo stabilimento di Harjavalta, Finlandia, dovrebbe aprire nel 2022.
- Il secondo stabilimento sarà a Schwarzheide, Germania, e i lavori stanno procedendo come previsto.

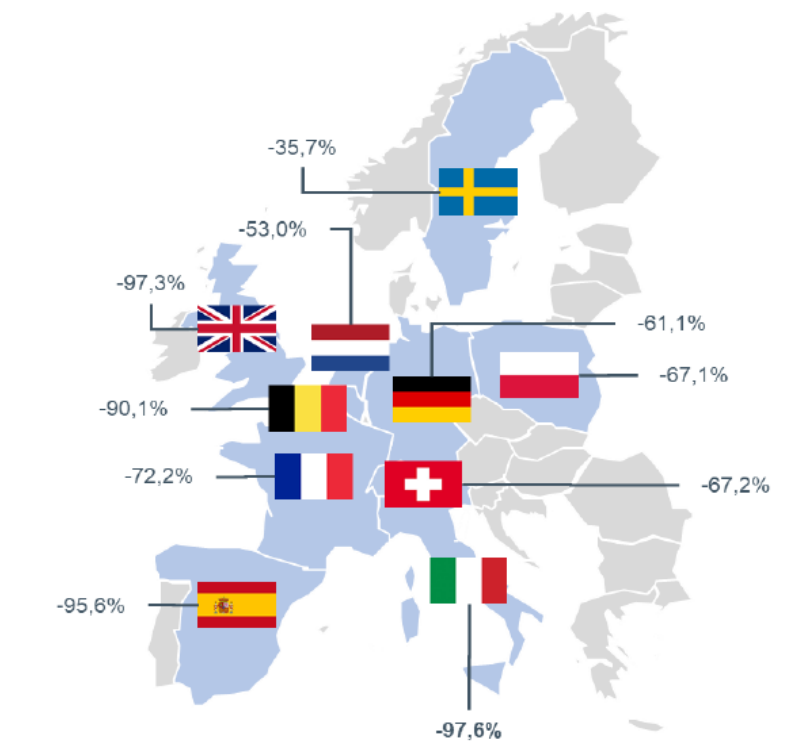


Il settore di fronte al COVID

- Prima del diffondersi della pandemia di COVID-19, l'industria dell'automotive era alla vigilia di una grande rivoluzione verso l'elettrico, spinta da processi di aggregazione e partnership.
- La crisi indotta dalla diffusione della pandemia di Covid-19, che sta determinando la prolungata chiusura degli stabilimenti nei principali Paesi produttori, si innesta quindi in una fase di profondi cambiamenti che stavano inducendo significative trasformazioni nella filiera industriale globale concentrata in forti investimenti per lo sviluppo sia di motorizzazioni tradizionali ma con meno emissioni, sia delle batterie elettriche.
- Tra i Paesi europei, l'Italia è quello che subisce gli effetti più negativi. Il lockdown completo a partire dall'11 marzo ha determinato un crollo nelle vendite su base mensile superiore all'85%, equivalente a oltre 165 mila unità, che ha raggiunto in aprile quasi il 98%, pari a circa 171 mila unità. In due mesi il mercato ha perso il 18% delle auto complessivamente vendute nel 2019.

Il settore di fronte al COVID

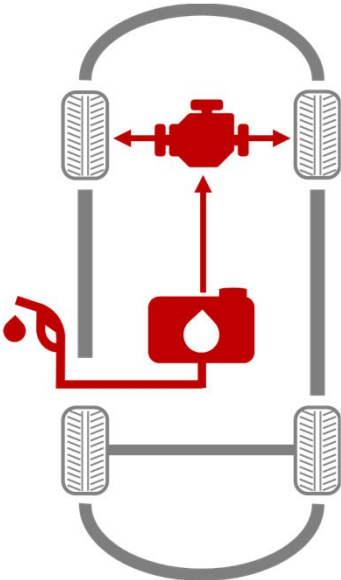
- Nel biennio 2018-2019 il comparto ha attraversato una congiuntura negativa, con una contrazione superiore al 4%, riconducibile alla crisi delle motorizzazioni diesel, al progressivo emergere del segmento dei veicoli ibridi/elettrici e a nuovi modelli di consumo incentrati sull'auto come servizio e non come "oggetto del desiderio".
- Per il 2020 le stime evidenziano un calo superiore al 20%. **La battuta d'arresto potrebbe determinare un differimento dei programmi di investimento e un rallentamento nella transizione all'elettrico.** Questa circostanza potrebbe consentire all'Europa, in presenza di un'adeguata strategia di supporto al settore, di recuperare il ritardo accumulato nei confronti dei competitor cinesi e statunitensi.



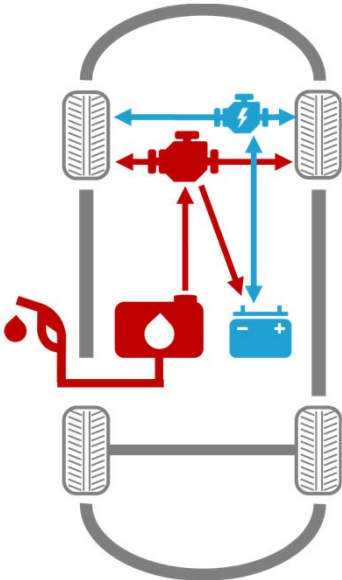
Fonte: ACEA, 2020

La sfida elettrica: quale powertrain

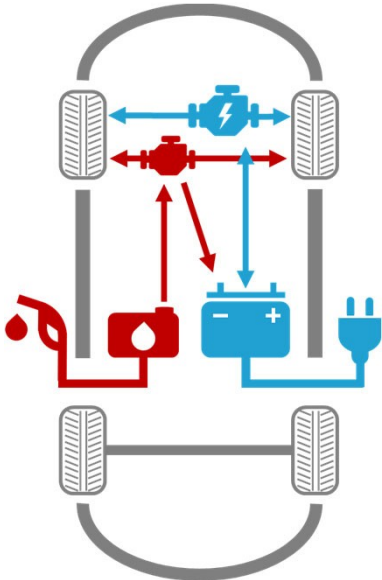
Da ICE a BEV



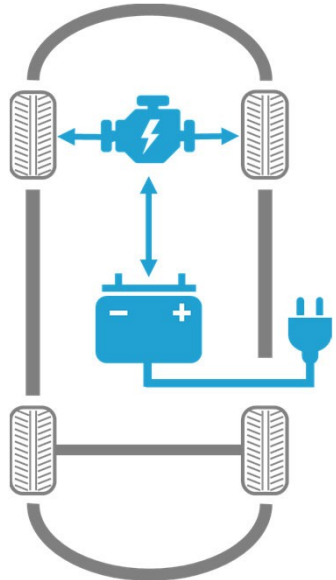
ICE*
Internal Combustion Engine



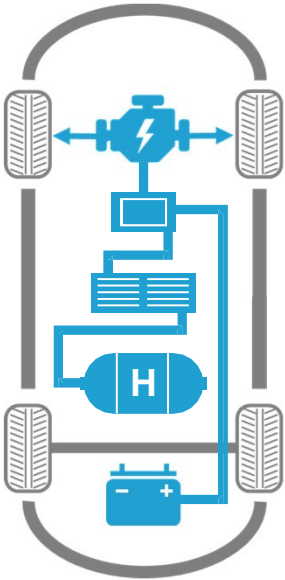
FHEV
Full Hybrid Electric Vehicle



PHEV
Plug-in Hybrid Electric Vehicle



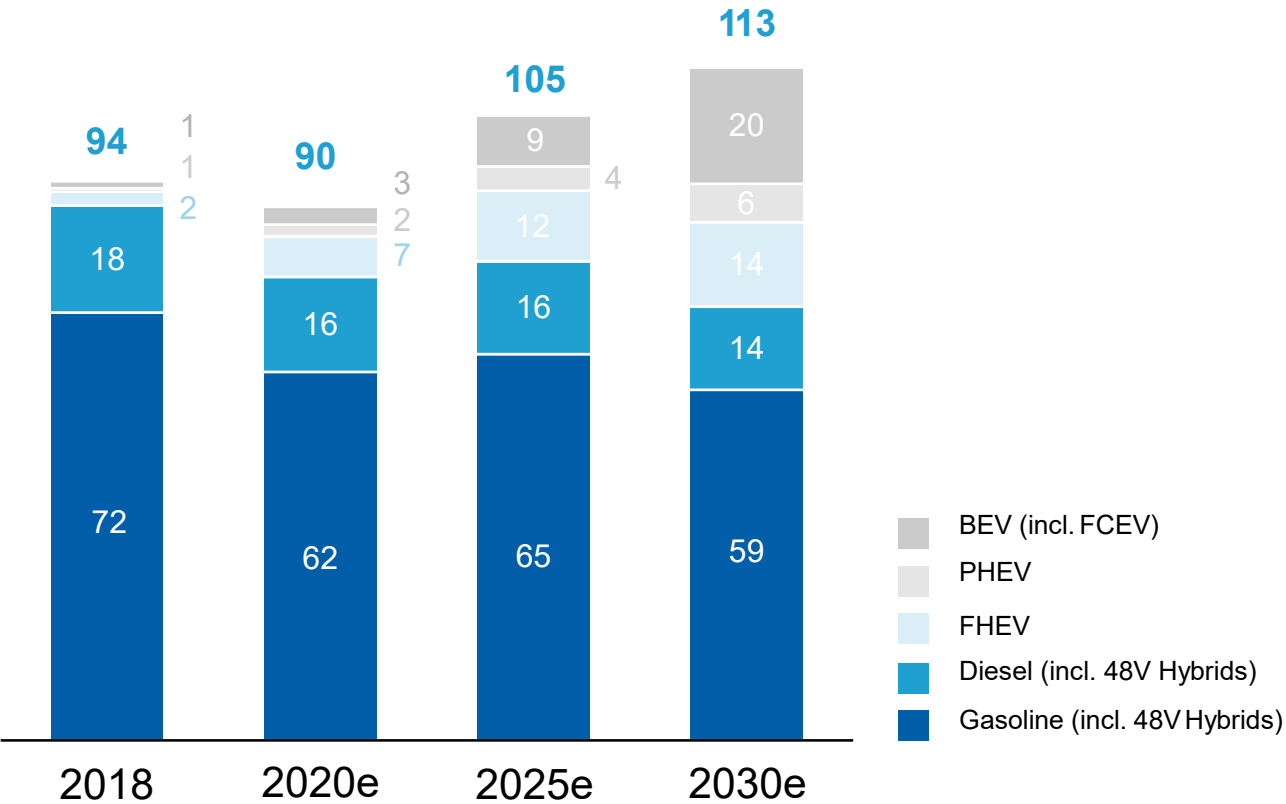
BEV
Battery Electric Vehicle



FCEV
Fuel Cell Electric Vehicle

^{*)} incl. 48V mild hybrids

Previsioni di vendita per powertrain

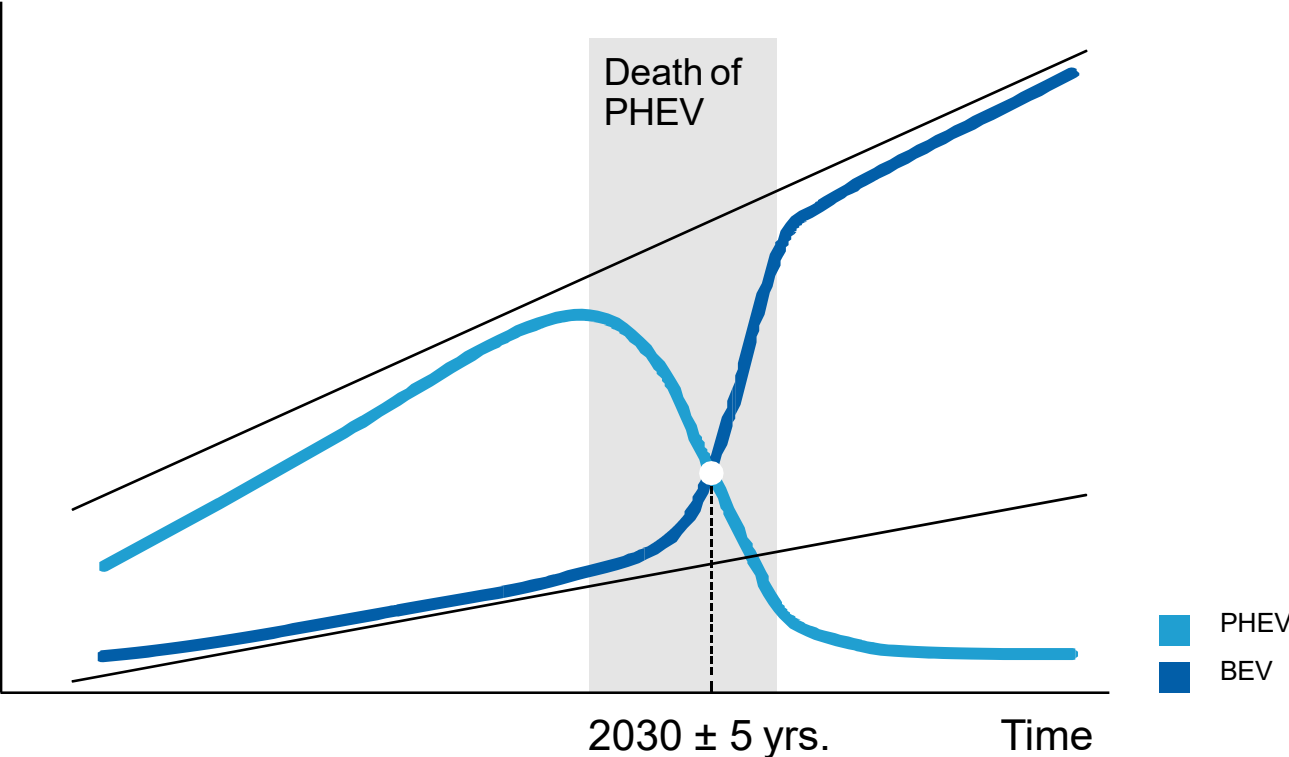


Base Case Strategy Update 2019
 Diesel and Gasoline include 48V Mild Hybrid; BEV includes Fuel Cell Electric Vehicles (FCEV)

- Europe**
 - Combustion engine prevails
 - PHEV with high growth
- NAFTA**
 - FHEV remains relevant
 - Small BEV share due to long driving
- China**
 - Gasoline IC engines will dominate
 - BEV will grow fastest in China
- Asia ex China**
 - Diverse and country-specific (Japan vs. India), however also here ICE dominates

Il sorpasso dell'elettrico sull'ibrido

New Vehicles



Selected BEV drivers

- Increasing range
- Smaller Δ TCO to PHEV
- Charging infrastructure
- Charging rate

Selected PHEV drivers

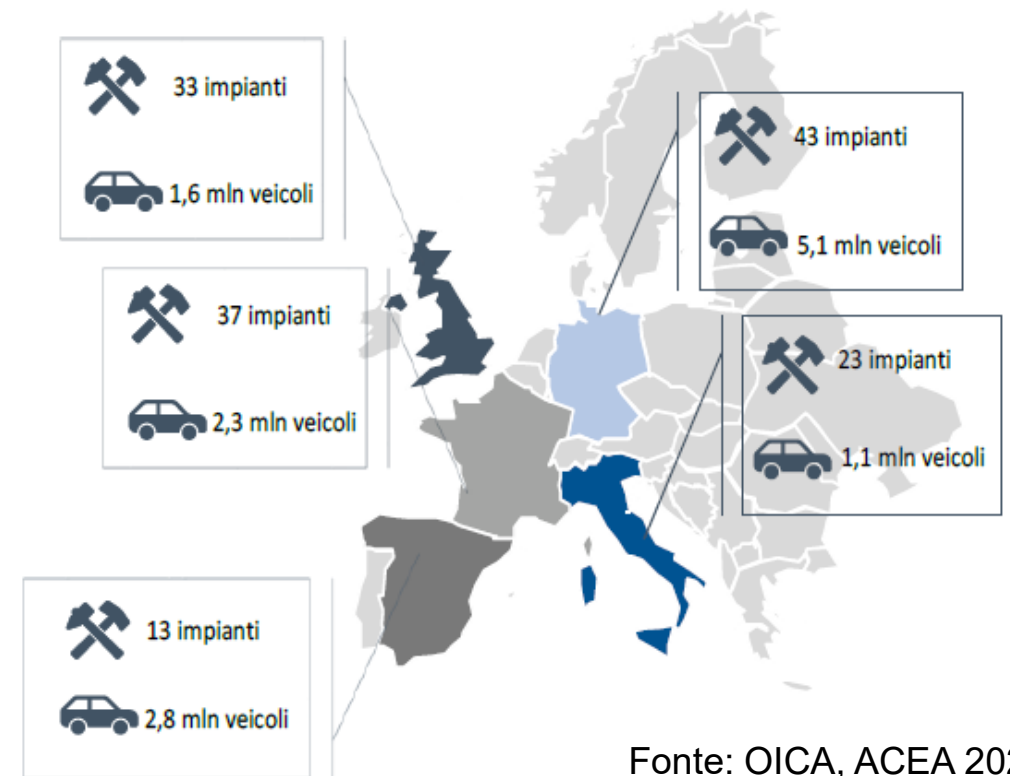
- No emissions on first miles (in urban areas at lower speed)
- No battery range and charging time limitations

Selected PHEV inhibitors

- Weight
- Complexity of powertrain and related cost

Lo scenario post COVID

- Lo scenario post-crisi potrebbe portare due cambiamenti. Da un lato, le misure di distanziamento sociale potrebbero determinare un aumento dell'uso dell'auto. Dall'altro potrebbero spingere all'acquisto di veicoli economici e con motorizzazioni meno efficienti a causa di un reddito disponibile delle famiglie più basso.
- I powertrain ibridi ed elettrici saranno disponibili sul mercato a prezzi accessibili in modo progressivo e non è realistico pensare ad una elettrificazione immediata del mercato anche perché sarà necessaria creare l'infrastruttura a supporto.



Fonte: OICA, ACEA 2020

Le proposte BASF

- Per evitare uno scenario in cui si uniscono gli effetti della crisi a quelli della transizione elettrica si potrebbe incentivare, con un orizzonte temporale di breve periodo, il rinnovo del parco auto con veicoli efficienti ed ecologici con powertrain tradizionali non trascurando il mercato dell'usato Euro 6.
- Questo permetterebbe di aiutare la ripresa evitando che l'industria, per recuperare le perdite causate dalla crisi, rallenti l'adozione dei provvedimenti di contenimento delle emissioni nocive all'ambiente accelerando di fatto la transizione.
- Nel frattempo la rivoluzione elettrica andrà supportata utilizzando i fondi a disposizione per recuperare il ritardo accumulato dalla UE e dall'Italia nei confronti dei competitor cinesi e americani nello sviluppo delle nuove tecnologie. Per esempio la Commissione Europea è intervenuta nel dicembre 2019, approvando aiuti di Stato per 3,2 miliardi di euro, al fine di realizzare fabbriche di accumulatori in sette Paesi, tra cui l'Italia. Altri paesi europei si stanno già muovendo in questa direzione.

Filippo Bertacchini

Head of Communications and Government Relations - Italy

Phone: +39 051 6786-435

Mobile: +39 345 2413233

Email: filippo.bertacchini@basf.com

BASF Italia S.p.A.

Via Pila 6/3 - 40037 Pontecchio Marconi, (BO) - Italy

 **BASF**
We create chemistry

BASF – At a Glance



BASF – We create chemistry

- I nostri prodotti chimici sono utilizzati in quasi tutti i settori
- Uniamo al successo economico la tutela dell'ambiente e la responsabilità sociale
- Vendite 2019: €59,3 miliardi
- EBIT prima delle operazioni straordinarie 2019: €4,5 miliardi
- Collaboratori (al 31 dicembre 2019): 117.628
- 6 siti Verbund e 361 siti produttivi
- Circa 100.000 clienti di vari settori in quasi tutti i Paesi del mondo



Innovazione: affrontare le sfide, sviluppare nuovi settori di attività

Ricerca per il futuro: con i nostri prodotti e processi innovativi, forniamo soluzioni sostenibili per necessità globali

- Investimenti in ricerca e sviluppo
€2.158 milioni
- Circa 11.000 collaboratori in tutto il mondo coinvolti in ricerca e sviluppo
- 8 collaborazioni di ricerca accademica e progetti in cooperazione con circa 300 università e istituti di ricerca
- Circa 1.000 nuovi brevetti depositati



BASF in Italia

Headquarters
Cesano Maderno

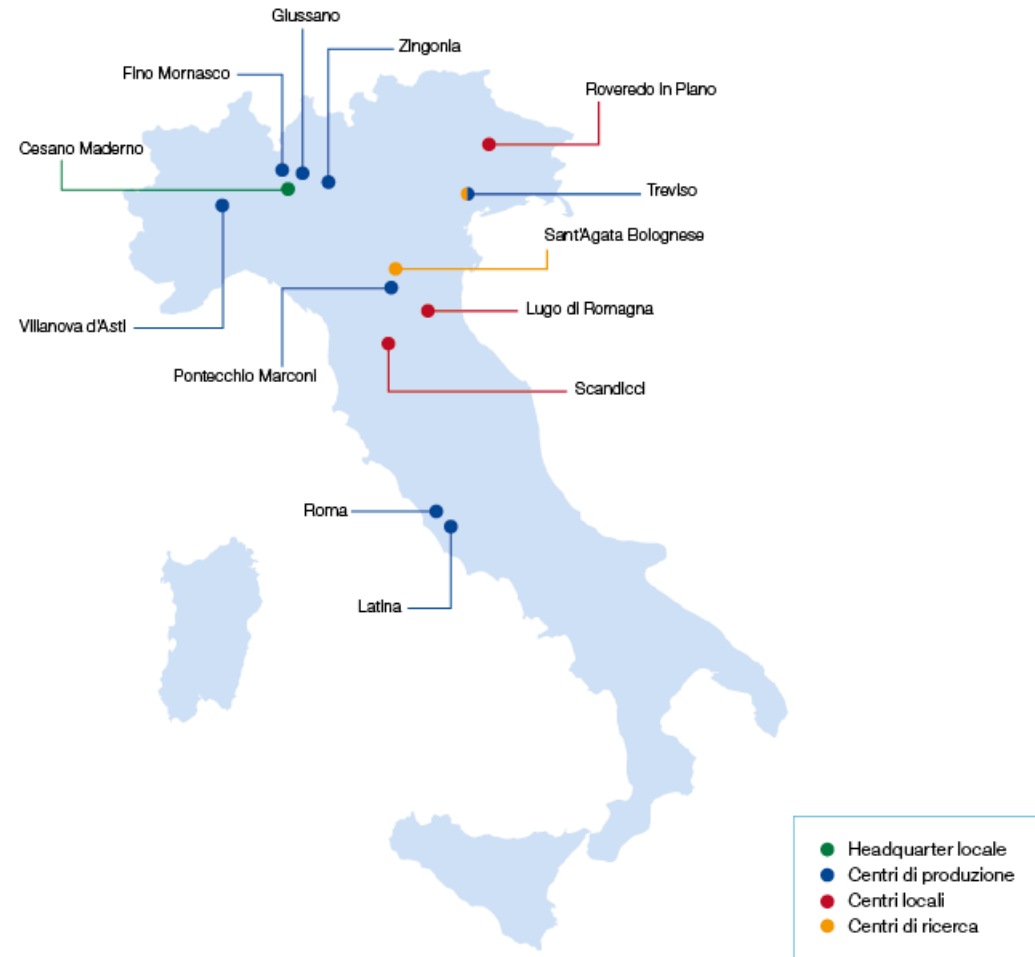
Collaboratori (al 31.12.2019)
1.481

Vendite 2019
€ 1,8 miliardi

Siti
13 di cui **8** produttivi
7 Società

Settori industriali

Automotive, Agricoltura, Biomedicale, Chemicals, Vernici e Rivestimenti, Edilizia, Arredamento, Industria Calzaturiera, Home & Personal Care, Packaging



Principali siti produttivi

I principali siti produttivi di BASF in Italia sono:

- **Giussano**: sede di Chemetall, società leader di mercato nelle tecnologie per il trattamento delle superfici in metallo, plastica e vetro per i settori automotive e aeronautico;
- **Pontecchio Marconi**: sito dedicato alla produzione di additivi per plastiche, in particolare stabilizzanti luce e antiossidanti, utilizzati prevalentemente in applicazioni automotive e agricolo;
- **Roma**: sede italiana della business unit Catalysts di BASF, lo stabilimento opera nella produzione degli elementi attivi dei catalizzatori per automotive e l'industria chimica-farmaceutica;
- **Villanova d'Asti**: sito della business unit Polyurethane Systems. Specializzato nella produzione di sistemi poliuretanici e di prepolimeri utilizzati in molti settori, tra cui l'automotive e il calzaturiero;
- **Treviso**: principale sito di BASF Construction Chemicals Italia, dotato anche di un centro R&D. Si occupa della produzione di polimeri e additivi per il mercato delle costruzioni;
- **Fino Mornasco**: stabilimento per la realizzazione di un'ampia gamma di prodotti chimici per il settore della cura della persona e della detergenza.



We create chemistry