

▶ INVESTIMENTI

La moda dell'auto elettrica spinge colossi del settore e società miste

Tesla è diventata il primo produttore di macchine per capitalizzazione. Volano pure Nikola e Nio Per ridurre rischi e volatilità, però, si può puntare su imprese che sviluppano anche motori tradizionali

di **GIANLUCA BALDINI**



Lo scorso 1° luglio Tesla è diventato il primo costruttore di auto al mondo per capitalizzazione, arrivando ad avere una capitalizzazione di Borsa pari a circa 208 miliardi di dollari. A distanza di meno di due settimane, la capitalizzazione è arrivata a lambire brevemente i 300 miliardi, oltre dieci volte le vendite attese per il 2020. Senza considerare che i 100 miliardi di maggiore capitalizzazione guadagnati negli ultimi 15 giorni sono superiori al valore di tutta Volkswagen.

«Nei prezzi attuali di Tesla», spiega **Andrea Andreis**, gestore insieme a **Massimo Baggiani** di alcuni fondi fra cui uno proprio specializzato sulla mobilità elettrica, il Pharus electric mobility niches, «il mercato sembra incorporare la leadership assoluta e perenne dell'alto di gamma del mercato mondiale dell'auto elettrica, associata a eccezionali e sostenibili livelli di marginalità. Ma soprattutto incorpora l'entusiasmo infinito che ora il mercato prova per i titoli growth. Tesla è una società con un prodotto fantastico e con un fondatore geniale. La società ha un vantaggio competitivo importante in termini di performance e autonomia, in larga misura grazie al software di gestione del pacco batterie Nca. Infine, noi siamo fortemente positivi sulla rivoluzione elettrica, con

aspettative di crescita ben oltre quelle del mercato. Tuttavia, gli attuali livelli valutativi di Tesla non possono essere giustificati in alcun modo su base fondamentale, ma solo su base concettuale».

Non è solo Tesla a godere di questo momento d'oro. «Esi-

stono altre realtà elettriche "pure", quali Nikola e Nio», spiega **Andreis** che hanno avuto performance stellari, pur presentando dei casi d'investimento decisamente meno visibili. Nio vende 45.000 auto elettriche all'anno e vale

quanto Fca che ne vende 4 milioni e due volte Renault che, insieme a Nissan, di auto elettriche ne vende ben oltre le 100.000 ogni anno. Nikola vale 20 miliardi di dollari senza aver mai venduto alcun camion e avendo una tecnologia (idrogeno) con ancora molti ostacoli. L'importante produttore di batterie Catl, che con Byd dalla Cina ha il controllo mondiale delle batterie agli ioni di litio, è arrivato a quotare oltre nove volte le vendite attese per il 2020, che sembra una valutazione ec-

ce

rivoluzione elettrica, queste azioni sarebbero comunque ancora attraenti per tutti gli altri business che possiedono, riducendo le possibilità per l'investitore di perdere una quota rilevante del proprio investimento. Nel caso in cui la mobilità elettrica continuasse il processo di accelerazione, anche in assenza di uno spin off, queste realtà ne avrebbero in ogni caso un beneficio, visto che godrebbero di un importante elemento di crescita al loro interno. Ed è questa la strategia che adottiamo nei nostri fondi».

«Si tratta di un settore destinato a raggiungere per vendite quello dei semiconduttori», aggiunge **Salvatore Gaziano**, direttore investimenti Soli diexpert scf. «Chi vuole posizionarsi in questo mondo ha una scelta quindi sempre più ampia per diversificare fra fondi ed Etf dove l'investimento diretto in società molto di "moda" (come Tesla o Nikola) espone a rischi di volatilità (guadagni ma anche perdite) molto elevati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

cessivamente ottimista, pur considerando la posizione dominante nel mercato cinese», conclude l'esperto.

Come poter allora investire sul trend dell'elettrico senza correre rischi connessi a valutazioni eccessive e la perdita di parte del patrimonio?

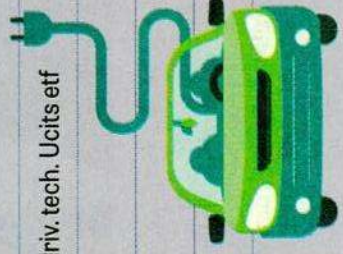
«Esistono delle opportunità rilevanti attraverso un approccio value ovvero nella ricerca di società sottovalutate», secondo **Andreis**, «che mira a investire su conglomerati che hanno avviato divisioni di successo nell'ambito dell'elettrificazione, in particolare modo delle batterie o di componenti di queste. Queste conglomerate presentano valutazioni sacrificate sui fondamentali e potrebbero fortemente beneficiare di una valorizzazione separata dei loro business elettrici in caso di spin off. Nell'eventualità in cui ci fosse, invece, un rallentamento nell'avanzata della



I TITOLI DA TENERE D'OCCHIO



Nome	Isin	Rendimento da inizio anno	Rendimento a un anno	Rendimento a tre anni
L&G battery value-Chain ucits etf	Ie00bf0m2z96	14,01%	25,66%	-
Global X autonomous & electric vehicles etf	Us37954y6243	2,33%	15,72%	-
Wisdomtree battery solutions ucits etf usd acc	Ie00bk1fir75	26,27%	26,27%	-
Symphonia Lux SICAV El. Vehicles Rev. EUR	Lu0903875457	5,72%	13,09%	10,37%
Tesla motors	Us88160r1014	230,12%	481,42%	328,47%
iShares el. veh. and driv. tech. Ucits etf	Ie00bg186z12	-10,36%	-0,04%	-
Nikola	Us6541101050	423,63%	434,35%	-
Toyota motor corp.	Jp3633400001	-13,65%	-3,17%	13,47%
Volkswagen ag vz	De0007664039	-20,57%	-7,87%	2,17%
Byd company	Cne1000000296	130,26%	89,14%	84,90%



Fonte: Soldiexpert.scf

LaVerità