

# Veicoli elettrici: le case automobilistiche europee recuperano il ritardo



**Ben Kelly**

Analista senior, Ricerca globale



**Ann Steele**

Gestore di portafoglio



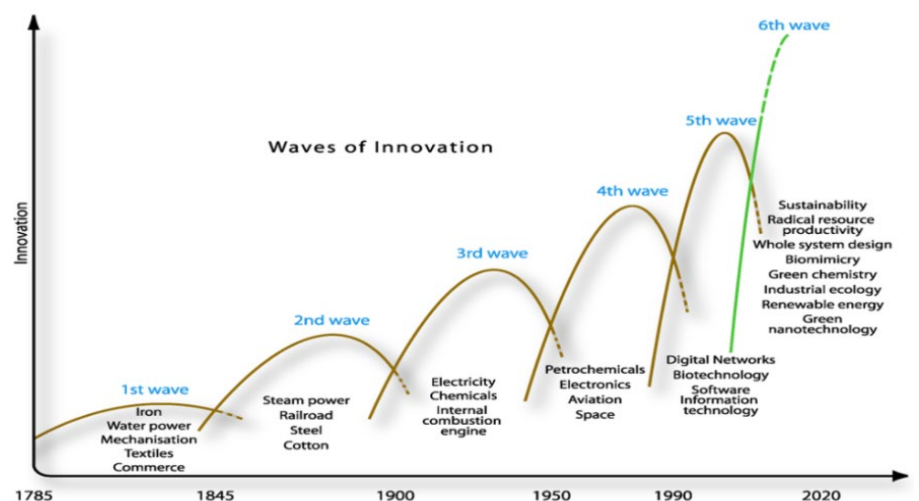
**Dan Ison**

Gestore di portafoglio

Gli esseri umani sottovalutano costantemente la rapidità dei cambiamenti tecnologici. Nonostante la nostra capacità di consumare tecnologia a un ritmo sempre più sostenuto nel corso dei decenni, non riusciamo mai ad apprezzarla veramente, motivo per cui le tecnologie dirompenti sono spesso sottostimate e trascurate.

La storia abbonda di esempi (Figura 1) e con il senno del poi è troppo facile ridere di previsioni errate. Tuttavia, viviamo in un periodo in cui i rischi sociali e ambientali per l'economia globale non sono mai stati così elevati, il che è probabilmente il preludio ad una progressione tecnologica senza precedenti.

**Figura 1: “Ondate” di cambiamento tecnologico nella**



Fonte: The Natural Edge Project, ottobre 2021.

Il problema è che se non riusciamo ad anticipare i rapidi tassi di adozione di alcune di queste tecnologie, le conseguenze ambientali e finanziarie potrebbero essere significative. Tuttavia, il cambiamento offre anche notevoli opportunità di investimento.

Una di queste riguarda il settore automobilistico, in particolare i veicoli elettrici (VE). Tra i punti centrali della tanto attesa “Net Zero Strategy” presentata dal governo britannico ad ottobre, in vista della conferenza COP26 di Glasgow tenutasi a inizio novembre, figurano proprio le auto elettriche. Il governo si è impegnato a richiedere alle case automobilistiche di vendere una percentuale non specificata di VE a partire dal 2024, oltre a promettere un investimento da 620 milioni di sterline per la costruzione di un’infrastruttura di ricarica e 350 milioni di sterline per dinamizzare la catena di fornitura.<sup>1</sup>

Sotto la spinta delle autorità politiche, i produttori di automobili stanno vendendo un gran numero di auto elettriche. Non è esagerato dire che l’industria è a un punto di svolta, forse tanto significativa quanto il passaggio dal carro e dal cavallo al motore a combustione interna di oltre 100 anni fa.

Per dare un’idea della velocità del cambiamento, si prevede che nel 2022 i veicoli elettrici rappresenteranno il 12% dei 18,6 milioni di auto vendute, contro appena il 3% dei 21,2 milioni di

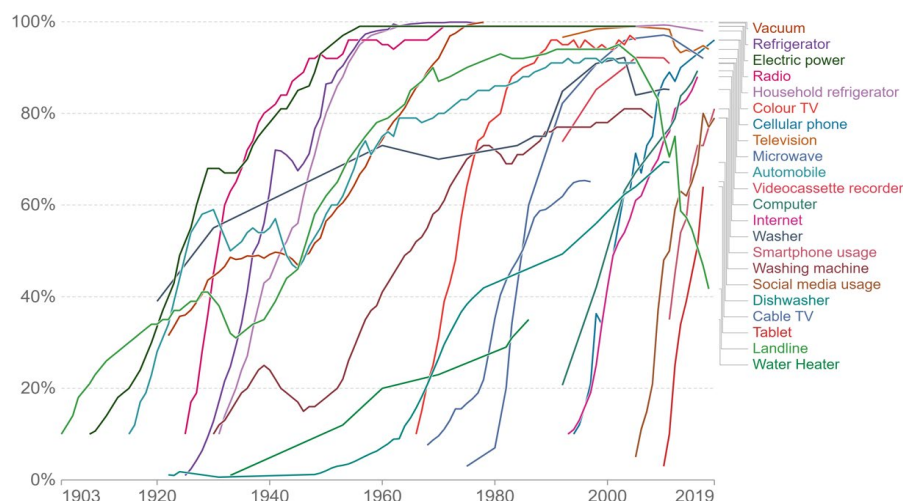
veicoli venduti nel 2019. Questa cifra dovrebbe aumentare ulteriormente: entro il 2025 si stima che i veicoli elettrici rappresenteranno il 25% dei 20,8 milioni delle vendite di auto previste, e più di un terzo (35%) entro il 2030.<sup>2</sup> A livello globale il quadro è simile, anche se il Nord America è in ritardo rispetto a Europa e Cina. La varietà di VE disponibili è già aumentata enormemente negli ultimi anni; i principali produttori effettuano ingenti investimenti evitando tuttavia di compromettere i loro margini di profitto.

Al momento di selezionare le case automobilistiche che domineranno il mercato dei veicoli elettrici di

domani, la differenza lampante tra quelle con strategie credibili a medio e lungo termine per lo sviluppo di tecnologie ambientali, come Daimler e Volkswagen, e quelle che ne sono prive, è sorprendente. Ad esempio, di recente MSCI ha aumentato il rating ambientale, sociale e di governance (ESG) di entrambe queste società.

Le case automobilistiche tradizionali stanno recuperando in fretta il ritardo con Tesla, il principale rivoluzionario del settore, lanciando rapidamente nuovi modelli in un momento in cui i margini sono a livelli record.<sup>3</sup> Sebbene abbia venduto globalmente molti più veicoli elettrici per passeggeri nel

**Figura 2: Il consumo tecnologico nelle auto e in altri settori si sta diffondendo ad un ritmo mai così elevato**



Fonte: BofA Global Research/Comin & Hobijn Dediu/Our Word in Data, ottobre 2021. Il grafico mostra il ritmo di penetrazione delle tecnologie nel consumo di massa nel tempo.

2019 rispetto a qualsiasi altra casa automobilistica (368.000 contro i 226.000 della cinese BYD e i 183.000 di Renault-Nissan), Tesla sta perdendo quote di mercato e fatturato nei principali mercati europei. Per esempio, il mercato europeo delle batterie per VE è cresciuto del 106% nel 2020, mentre le vendite di Tesla sono scese dell'11%.<sup>4</sup>

Detto questo, Tesla Model 3 è stato il veicolo elettrico più venduto in Europa nei primi quattro mesi del 2021. Tuttavia, come azienda aveva una quota di mercato nettamente più bassa rispetto alle case automobilistiche tradizionali con più modelli. Nello stesso periodo, Volkswagen ha dominato in Europa in termini di quote di mercato, con il 21,6% per i suoi marchi VW, Audi, Seat e Porsche, mentre Tesla si è classificata al settimo posto con il 5,3%.<sup>5</sup>

La prossima generazione di VE delle case automobilistiche tradizionali, il cui lancio è previsto a partire dal 2024-2025, sarà progettata meglio di quella attuale e avrà una migliore autonomia. A quel punto diventeranno concorrenti più validi.

Mentre sviluppano nuovi prodotti, i fabbricanti di auto reimpostano anche i loro processi di produzione per renderli più sostenibili. Daimler, che all'inizio del 2022 sarà ridenominata Mercedes-Benz Group, è davanti ai

concorrenti, con il 2039 come obiettivo di azzeramento netto delle emissioni,<sup>6</sup> in leggero anticipo su gran parte delle aziende. In effetti, la maggior parte delle aziende che costruiscono nuovi impianti di produzione li alimentano con energia rinnovabile.

La prevista espansione potrebbe tuttavia essere ostacolata da colli di bottiglia. Uno di questi problemi legato alle questioni ESG riguarda l'approvvigionamento di cobalto dal Congo per i componenti delle batterie. Le principali case automobilistiche europee dichiarano di utilizzare solo materiali di origine etica per le loro batterie, ma ciò potrebbe determinare un restringimento dell'offerta di questi metalli strategici. L'assenza di investimenti nelle infrastrutture di ricarica è un altro problema persistente.

Nel complesso, tuttavia, osserviamo a un forte recupero tra i produttori europei e Tesla. Nessuna di queste è un'impresa "pure play" nel segmento dei veicoli elettrici, ma il premio di valutazione del titolo Tesla riflette ampiamente questo fatto. Tesla ha fornito 499.550 auto nel 2020, il che si traduce in una capitalizzazione di mercato di 962.000 euro per veicolo. Volkswagen, per contro, ha fornito 9,3 milioni di auto, il che equivale ad una capitalizzazione di mercato di 14.100 euro per veicolo.

Via via che le case automobilistiche europee con strategie chiare aumentano la percentuale di vendite di VE, il divario di valutazione tra loro e Tesla deve ridursi.

Certamente, visto il ritmo dei progressi tecnologici in costante accelerazione e la crescente consapevolezza dell'influenza del cambiamento climatico sulle decisioni a tutti i livelli dell'economia globale (dai governi alle aziende e agli individui), questo settore continua a rivestire un'importanza cruciale per noi investitori.

**Fonte:**

- 1 [Net Zero Strategy: Build Back Greener](#) - ottobre 2021.
- 2 [Ready for a post COVID 19 electrified world - Automotive Sector](#) - Societe Generale, ottobre 2021.
- 3 [Ready for a post COVID 19 electrified world - Automotive Sector](#) - Societe Generale, ottobre 2021.
- 4 [Ready for a post COVID 19 electrified world - Automotive Sector](#) - Societe Generale, ottobre 2021.
- 5 [Ready for a post COVID 19 electrified world - Automotive Sector](#) - Societe Generale, ottobre 2021.
- 6 [Ready for a post COVID 19 electrified world - Automotive Sector](#) - Societe Generale, ottobre 2021.

Per maggiori informazioni,  
visitare [columbiathreadneedle.com](http://columbiathreadneedle.com)



**Avvertenze:**

**Esclusivamente ad uso di investitori professionali e/o a tipologie di investitori equivalenti nella propria giurisdizione (non utilizzare o trasmettere a clienti retail).** Il presente documento ha fini pubblicitari. Questo documento viene distribuito unicamente a scopo informativo e non deve essere considerato rappresentativo di un particolare investimento. Non costituisce un'offerta o una sollecitazione all'acquisto o alla vendita di qualsivoglia titolo o altro strumento finanziario, né alla fornitura di servizi o consulenza in materia di investimenti.

**Investire comporta dei rischi, tra cui il rischio di perdita del capitale. Il capitale è a rischio.** Il rischio di mercato può riguardare un singolo emittente, settore dell'economia, industria ovvero il mercato nel suo complesso. Il valore degli investimenti non è garantito e di conseguenza gli investitori potrebbero non recuperare l'importo originariamente investito. Gli investimenti internazionali comportano alcuni rischi e una certa volatilità in ragione della potenziale instabilità politica, economica o valutaria e di principi contabili e finanziari differenti. Gli emittenti dei mercati emergenti presentano rischi maggiori.

**I titoli nominati nel presente documento sono forniti a scopo illustrativo, sono soggetti a variazioni e non vanno interpretati come una raccomandazione di acquisto o di vendita. I titoli esaminati potrebbero rivelarsi o meno redditizi.** Le opinioni espresse sono valide alla data indicata, possono cambiare al mutare del contesto di mercato o di altre condizioni e possono differire da altre opinioni espresse da altre società consociate o affiliate di Columbia Threadneedle Investments (Columbia Threadneedle). Le decisioni di investimento o gli investimenti effettivamente realizzati da Columbia Threadneedle e dalle sue affiliate, per conto proprio o per conto di clienti, possono non riflettere necessariamente le opinioni espresse. Le informazioni contenute nel presente documento non costituiscono una consulenza d'investimento e non tengono conto delle circostanze specifiche di ciascun investitore. Le decisioni di investimento dovrebbero essere sempre effettuate in funzione delle esigenze finanziarie, degli obiettivi, delle finalità, dell'orizzonte di investimento e della tolleranza al rischio di ciascun investitore. Le classi di attivi descritte potrebbero non essere adatte a tutti gli investitori. **I rendimenti passati non sono indicativi di quelli futuri e nessuna previsione deve essere considerata come una garanzia.**

Le informazioni e le opinioni fornite da terze parti sono state ottenute da fonti ritenute attendibili, ma non si rilascia alcuna garanzia in merito alla loro accuratezza e completezza. Il presente documento ha fini pubblicitari. Il presente documento e i relativi contenuti non sono stati esaminati da alcuna autorità di regolamentazione.

**Per l'Australia:** pubblicato da Threadneedle Investments Singapore (Pte.) Limited ["TIS"], ARBN 600 027 414. TIS è esente dall'obbligo di detenere una licenza per i servizi finanziari australiana ai sensi del Corporations Act e fa affidamento sul Class Order 03/1102 per quanto riguarda la commercializzazione e l'offerta di servizi finanziari ai clienti all'ingrosso australiani secondo quanto definito nella Sezione 761G del Corporations Act 2001. TIS è regolamentata a Singapore (numero di iscrizione: 201101559W) dalla Monetary Authority of Singapore ai sensi del Securities and Futures Act (Chapter 289), che differisce dalle leggi australiane.

**Per Singapore:** pubblicato da Threadneedle Investments Singapore (Pte.) Limited, 3 Killiney Road, #07-07, Winsland House 1, Singapore 239519, regolamentata a Singapore dalla Monetary Authority of Singapore ai sensi del Securities and Futures Act (Chapter 289). Numero di iscrizione: 201101559W. Il presente documento non è stato esaminato dalla Monetary Authority of Singapore.

**Per Hong Kong:** pubblicato da Threadneedle Portfolio Services Hong Kong Limited 天利投資管理香港有限公司. Unit 3004, Two Exchange Square, 8 Connaught Place, Hong Kong, che ha ottenuto dalla Securities and Futures Commission ("SFC") la licenza a svolgere attività regolamentate di Tipo 1 (CE: AQA779). Registrata a Hong Kong ai sensi della Companies Ordinance (Chapter 622), numero di iscrizione 1173058.

**Per il Giappone:** pubblicato da Columbia Threadneedle Investments Japan Co., Ltd. Financial Instruments Business Operator, The Director-General of Kanto Local Finance Bureau (FIBO) numero 3281 e membro della Japan Investment Advisers Association.

**Per gli Stati Uniti:** prodotti d'investimento offerti attraverso Columbia Management Investment Distributors, Inc., membro FINRA. Servizi di consulenza forniti da Columbia Management Investment Advisers, LLC. Collettivamente, queste entità sono note come Columbia Management.

**Per il Regno Unito:** pubblicato da Threadneedle Asset Management Limited. Registrata in Inghilterra e Galles, numero di iscrizione 573204, Cannon Place, 78 Cannon Street, Londra, EC4N 6AG, Regno Unito. Autorizzata e regolamentata nel Regno Unito dalla Financial Conduct Authority.

**Per il SEE:** pubblicato da Threadneedle Management Luxembourg S.A. Registrata presso il Registre de Commerce et des Sociétés (Lussemburgo), numero di iscrizione B 110242, 44, rue de la Vallée, L-2661 Lussemburgo, Granducato di Lussemburgo.

**Per la Svizzera:** pubblicato da Threadneedle Portfolio Services AG, sede legale: Claridenstrasse 41, 8002 Zurigo, Svizzera.

**Per il Medio Oriente:** il presente documento è distribuito da Columbia Threadneedle Investments (ME) Limited, che è regolamentata dalla Dubai Financial Services Authority (DFSA). Per i Distributori: il presente documento intende fornire ai distributori informazioni sui prodotti e i servizi del Gruppo e la sua ulteriore diffusione non è autorizzata. Per i Clienti istituzionali: le informazioni contenute nel presente documento non costituiscono raccomandazioni finanziarie e sono riservate unicamente a soggetti con adeguate conoscenze in materia di investimenti e che soddisfano i criteri regolamentari per essere classificati come Clienti professionali o Controparti di mercato e nessun altro Soggetto è autorizzato a farvi affidamento.

**Columbia Threadneedle Investments è il marchio commerciale globale del gruppo di società di Columbia e Threadneedle.**