

25 ottobre 2022

Investire in Tesla: Elon Musk è credibile?

di [Alessandro Pedone](#)

Lo scorso Mercoledì notte si è tenuta la conferenza stampa di presentazione della trimestrale di Tesla e Elon Musk ha rilasciato delle dichiarazioni e fornito delle informazioni le quali, se venissero credute dal mercato, avrebbero dovuto far schizzare il prezzo delle azioni molto in alto. Poiché è accaduto l'inverso, evidentemente la maggioranza degli operatori del mercato non ritiene credibile ciò che dice Elon Musk. Hanno ragione?

Di seguito desidero soffermarmi su tre delle informazioni più importanti ed una dichiarazione pazzesca e poi farò alcune considerazioni sulla credibilità di Elon Musk.

Cosa ha detto

Sono decine le informazioni interessanti rilasciate durante la call di presentazione dei dati finanziari del terzo trimestre 2022. Alcune, come ad esempio le informazioni sulle batterie 4680, per essere apprezzate, avrebbero bisogno di tutta una serie di informazioni di background. Non stupisce che molti analisti non comprendano le implicazioni di queste informazioni perché il tempo che possono dedicare a ciascun azienda è abbastanza limitato e molte informazioni tecniche possono sfuggire. Altre informazioni, invece, sono così chiare e rilevanti che l'unica spiegazione del fatto che non producano, nell'immediato, un impatto sul prezzo delle azioni è solo che non vengano credute dalla maggioranza del mercato. E' il caso della guida autonoma. Musk ha dichiarato che entro un mese il software di guida assistita (tecnicamente fa parte della categoria degli ADAS) chiamato Full Self Driving (FSD) verrà rilasciato a chiunque ne faccia richiesta avendo già una Tesla o anche all'acquisto di una macchina senza dover passare dal processo di approvazione come accade oggi.

In questo momento ci sono circa 160 mila persone che hanno richiesto di acquistare il software (che oggi costa 15 mila dollari!) e sono stati percorsi circa 60 milioni di miglia con il FSD attivo. Le statistiche dimostrano che gli incidenti, già oggi, sono significativamente inferiori con il FSD attivo. Il fatto che Tesla decida di estendere la vendita del software a tutti i clienti (negli USA) significa che ritiene il software di fatto pronto. Il software continuerà a migliorare man a mano che sempre più miglia verranno percorse, ma già adesso è considerato un prodotto affidabile a tal punto da essere venduto a chiunque. L'anno prossimo verrà richiesta l'omologazione per la guida autonoma di livello 4.

Questa notizia ci da la conferma definitiva che Tesla è la prima azienda al mondo ad avere un sistema in grado di guidare autonomamente presso qualunque strada, senza bisogno di mappe di precisione e costosi apparecchi come il lidar (che invece utilizza Waymo, l'altra azienda più avanti nel campo della guida autonoma e che fa parte del gruppo Alphabet-Google).

Il valore economico di questa tecnologia è semplicemente enorme. Si tratta di un settore - come avviene similmente per i motori di ricerca - nel quale essere i primi è determinante perché il prodotto migliora in continuazione con l'utilizzo. Più gente utilizza il prodotto e più valore questo acquisisce, così che sempre più persone continueranno ad utilizzarlo in un circolo virtuoso che rende la concorrenza sempre più insignificante.

Il mercato della guida autonoma è significativamente più grande di quello della vendita delle auto ed ha margini neppure confrontabili. I 15 mila dollari che oggi Tesla incassa per ogni FSD venduto finiscono quasi interamente nell'ultima riga del bilancio, fra gli utili. Il software FSD verrà venduto non solo in acquisto, ma anche in abbonamento ed in futuro a singola corsa con i RoboTaxi. Si parla di un mercato complessivo che arriverà ad essere 10 volte più grande di tutto

il mercato della vendita di auto e Tesla è posizionata per essere il leader, praticamente non scalzabile, di questo settore.

Nel 2019, quando il progetto è stato presentato al mondo, questa era una speranza. Il fatto che il FSD sarà aperto a tutti a breve rende questa speranza una notizia. Ma il grosso del mercato l'ha completamente ignorata.

Una seconda notizia importantissima che ha fornito Elon Musk è il fatto che dal momento che gli ingegneri hanno terminato la piattaforma di sviluppo del nuovo TIR (il Tesla Semi, altra rivoluzione nei trasporti, che sarà in consegna il 1 dicembre) e quella del famoso CyberTruck, possono dedicarsi a pieno ritmo alla realizzazione della terza generazione della piattaforma di sviluppo delle auto. La prima piattaforma è servita per la produzione in serie dei Modelli S e X. La seconda generazione sta producendo i modelli 3 e Y. Il passaggio dalla prima generazione alla seconda ha implicato una riduzione dei costi di produzione di circa il 50%. Elon Musk ha confermato che anche il passaggio dalla seconda generazione alla terza implicherà un 50% di riduzione dei costi di produzione. Queste sono precisamente le sue parole: "The next-generation vehicle will cost about half of the 3/Y platform and will be smaller. I think it will certainly exceed the production of all the other vehicles combined."

Questa piattaforma consentirà a Tesla di produrre una macchina che può competere, per il prezzo, con la fascia delle utilitarie mantenendo margini simili a quelli che ha con le macchine di lusso. Una Tesla che si posiziona su una fascia di prezzo intorno ai 25/30 mila dollari avrebbe senza alcun dubbio una domanda nell'ordine di svariati milioni di pezzi all'anno. Per alcuni mercati, fra i quali quello delle automobili, al calare del prezzo la domanda aumenta in modo esponenziale. Il 2022 è stato l'anno della Model Y. Ricordo che a Settembre è stato il veicolo più venduto sia in Cina - il primo mercato al mondo - che in Germania, dove ha superato la Golf. Non mi riferisco al primo veicolo fra i modelli elettrici, mi riferisco al primo veicolo venduto fra tutti i veicoli, sia a combustione interna che elettrici.

Il 2023 e 2024 saranno gli anni del CyberTruck, un veicolo completamente rivoluzionario che renderà obsoleti tutti gli altri Pickup non appena uscirà sul mercato. Un veicolo che ha la carrozzeria letteralmente in acciaio, praticamente indistruttibile, ruote che non si possono forare, vetri che non sono vetri ma un materiale trasparente simile al metallo. Il costo di produzione del veicolo sarà inferiore a quello della Model Y grazie alla colossale GigaPress da 9 mila tonnellate (prodotta dalla italiana [Idra](#), che si può vedere in [questo video](#) che consente di stampare con un unico pezzo tutta scocca della macchina. In sostanza è un processo di produzione simile a quello delle macchine giocattolo. Un risparmio di prezzo enorme. Non c'è paragone rispetto al processo attuale di costruzione delle auto, sono centinaia e centinaia di pezzi in meno che devono essere prodotti ed assemblati. Si ottiene un prodotto infinitamente migliore ad un prezzo di produzione molto più contenuto.

A partire dal 2025 dovrebbe entrare in funzione questa piattaforma di sviluppo di terza generazione la quale sarà ancora più economica e sarà adatta alle macchine di piccole dimensioni. Nel 2025 Tesla venderà circa 5 milioni di auto e per allora la guida completamente autonoma sarà un fatto consolidato, almeno negli USA.

La terza notizia rilevante che Elon Musk ha comunicato è il fatto che Tesla produrrà batterie, in modo verticalmente integrato, per 1.000 gigawattora all'anno. La frase precisa è stata la seguente: "we're going to go basically pedal to the metal as fast as humanly possible to get to 1,000 gigawatt hours a year of production in the U.S. vertically integrated". 1.000 gigawattora sono sufficienti per una produzione di 10 milioni di auto. Attualmente, il grosso della produzione di batterie è fatta in partnership con altri produttori. Al battery day del 2020 Tesla annunciò un modo rivoluzionario di produrre batterie, che in questi due anni ha iniziato a mettere in atto e che sta già producendo qualche migliaio di pacchi batterie a settimana. Il progetto più importante di Tesla in questo momento (terminato, di fatto, il Full Self Driving, come detto sopra) è proprio quello di riuscire a scalare la produzione diretta di queste batterie fino ad arrivare a 1.000

gigawattora all'anno. E' importante sapere che recentemente l'amministrazione Biden ha varato una norma che prevede un incentivo estremamente consistente per chi compra veicoli con batterie prodotte negli USA. L'incentivo è quasi pari al costo di produzione della batteria per Tesla (che è sensibilmente inferiore a quello degli altri produttori, proprio per le ragioni spiegate al Battery Day del 2020). Parliamo di circa 70 dollari a kilowattora di incentivi. Circa 5.000 dollari a macchina con una batteria da 70k. Parliamo quindi di svariati miliardi di dollari di incentivi che Tesla prenderà indirettamente per la vendita delle auto in USA.

Tutto questo ha portato Elon Musk, in apertura della conferenza stampa, a fare una dichiarazione semplicemente pazzesca, ovvero che lui vede per la prima volta il potenziale per le azioni Tesla di superare abbondantemente l'attuale capitalizzazione di mercato di Apple (la prima al mondo per capitalizzazione, oltre 2 trilioni di dollari!) e di raggiungere il doppio della capitalizzazione di Saudi Aramco! In pratica ha fissato un obiettivo di capitalizzazione pari ad oltre 4 trilioni di dollari! Qui il testo della dichiarazione: "But for the first time, I am seeing -- I see a way for Tesla to be -- let's say, roughly twice the value of Saudi Aramco. And I think that's -- I haven't quite seen that yet.

I mean this is the first time I've seen that potential. So, we have an incredible product portfolio. I think we've got the most exciting product portfolio of any company on earth, some of which you've heard about, some of which you haven't.". Ha precisato che in questa previsione non è incluso il robot umanoide. Si riferisce solo ai prodotti legati alle auto ed all'energia.

Attualmente Tesla ha una capitalizzazione di mercato di circa 660 miliardi. Per arrivare a 4 trilioni di dollari è necessario moltiplicare per 6 il valore delle azioni!

In passato, diversi anni fa, Elon Musk aveva fatto una dichiarazione simile dicendo che riteneva possibile che Tesla arrivasse ad avere una capitalizzazione più grande di Apple, che allora valeva circa 700 miliardi ed era già allora la prima azienda al mondo per capitalizzazione.

All'epoca Tesla non era neppure nello S&P500 e praticamente tutti gli risero in faccia, ma Tesla ha superato il trilione di dollari di capitalizzazione e quindi la "profezia" di Elon Musk di allora si è effettivamente avverata anche se adesso è scesa pesantemente dai massimi.

Musk è credibile?

Evidentemente per la maggior parte degli operatori del mercato Musk non è credibile. Sono molte, in passato, le dichiarazioni di Elon Musk che si sono rivelate errate, ma questo significa che non è credibile? La cosa è un po' più complessa. Uno dei compiti di Elon Musk è quello di spingere tutte le persone della sua azienda a dare il massimo possibile. Fissare obiettivi estremamente ambiziosi è uno dei suoi compiti specifici. Spesso esagera nel fissare tempistiche irrealizzabili, ma questo non significa che i progetti siano irrealizzabili.

Potrei citare diversi casi di dichiarazioni di Elon Musk concernenti scadenze che sono state disattese, ma non riuscirei a citare neppure un caso di progetti che Elon Musk ha dichiarato di voler realizzare e che poi non ha realizzato.

Spesso ha dichiarato di voler realizzare cose che non sono mai state fatte da nessun'altro. Già questo fa storcere - comprensibilmente - la bocca a tanti scettici. Non di rado poi, aggiunge delle tempistiche oggettivamente irrealistiche. La combinazione di obiettivi apparentemente irrealizzabili e tempistiche spesso disattese ha fatto sì che la maggioranza degli analisti ed operatori dei mercati finanziari tenda a non dare credibilità a ciò che dice Elon Musk.

Ha acquisito, ormai, la nomea di uno "che le spara grosse".

Non aiuta poi la sua eccentricità, alcuni tweet che scrive, il fatto che si occupa di tantissime cose contemporaneamente...

Se andiamo ad analizzare i fatti però, è sicuramente vero che Elon Musk le "spara grosse", ma è anche verissimo che ne ha realizzate di enormi. E' la stessa persona che si è messa in testa di realizzare un razzo spaziale riutilizzabile, quando la stessa NASA riteneva impossibile il progetto. Grazie a questa tecnologia considerata impossibile ha creato un'azienda attualmente

non quotata che vale miliardi di dollari ed ha consentito, fra l'altro, la creazione di una costellazione di satelliti, dal nome StarLink, che gioca un ruolo decisivo nella guerra in Ucraina per mantenere le comunicazioni che i Russi con l'invasione hanno distrutto.

Sempre Elon Musk è quello che aveva dichiarato che il futuro delle auto sarebbe stato elettrico quando tutti gli esperti gli avevano riso in faccia perché pensava di utilizzare le batterie dei telefonini per far viaggiare le auto. Ma ancora una volta ha avuto ragione lui.

Gli hanno riso in faccia anche quando voleva creare un software di guida autonoma che non facesse uso del Lidar e delle mappe di precisione, ma ancora una volta l'ha realizzato!

Certo, ci ha messo molto più tempo di quanto aveva detto. Mi ricordo ancora le dichiarazioni del 2019 nelle quali diceva che nel 2020 ci sarebbero stati migliaia di RoboTaxi in giro per gli Stati Uniti. Non è accaduto così e Tesla ha dovuto licenziare il vecchio team del FSD e cambiare radicalmente approccio. Ci hanno messo molto più tempo, ma sono arrivati ad un risultato che veniva considerato impossibile. Per fare "l'impossibile" sarà pur concesso di sbagliare tempistiche? O no?

Personalmente ci penserei un milione di volte prima di dire che un obiettivo che si propone Elon Musk non verrà raggiunto. Sicuramente non lo prenderei seriamente per quanto riguarda i tempi, ma tendo a credere che realizzerà ciò che dichiara pubblicamente di prefiggersi.

Conclusioni

Per tutto quanto sopra espresso continuo a ritenere, ancora di più dopo i recenti cali del prezzo dell'azione, che Tesla sia - fra gli investimenti in singole azioni, che sono alla portata di pochi investitori con il profilo adeguato - la migliore opportunità aggiustata per il rischio che il mercato

offra in questo momento. **CHI PAGA ADUC**

l'associazione non **percepisce ed è contraria ai finanziamenti pubblici** (anche il 5 per mille)

La sua forza economica sono iscrizioni e contributi donati da chi la ritiene utile

[DONA ORA](#)