



investire

Conoscere, rischiare, guadagnare

Ti assicuro la pensione

La raccolta delle polizze vita cresce.

Quota 100 ha fatto capire che chi più versa più incassa. Ma reti e compagnie possono fare molto di più. La visione di Ania, consulenti e gestori.

Minali (Cattolica): «Per noi una grande opportunità»



IL PIANETA RISPARMIO «PROMUOVE» LA RIVOLUZIONE ESG: «NON È UNA MODA PASSEGGERA»

Il confronto tra reti e gestori al centro del Salone del Risparmio. Pictet «blinda» i criteri nei suoi Megatrend: «Chi li rispetta rende e vale di più». La classifica di RobecoSam sui paesi più sostenibili: vincono gli Scandinavi



INTERVISTA CON GIOVANNI SABATINI (ABI): «L'EUROPA RISCRIVA, DOPO TERCAS, LE REGOLE BANCARIE»

- Debito pubblico senza limiti, *di Ugo Bertone*
- Sulla via della seta viaggia il web, *di G. Valdonio*
- La lotta per il litio, petrolio verde, *di G.M. Litrico*

INVESTIRE SPECIALIST

CARLUCCIO (EFPA): «DALL'ITALIA NEL MONDO»

- Gentili (Nextam): «Autonomi, non soli»
- Compliance, sfida pesante per le reti
- Consulenza indipendente, il rilancio

Tra Elon, Warren e Bill, che lotta per il controllo del litio

di Gian Marco Litrico

OGNI AUMENTO DI UN PUNTO DEL MERCATO DELL'AUTO ELETTRICA RICHIEDE 70MILA TONNELLATE DEL METALLO

Sono passati solo due anni dalla standing ovation mediatica tributata al litio come elemento-chiave nello sviluppo dell'auto elettrica. L'effetto Tesla aveva colpito nel mucchio: da Goldman Sachs che fantasticava di un "Petrolio bianco", all'Economist che definiva il litio come "la commodity più eccitante al mondo", sino ad arrivare a Bloomberg che suonava la carica perché "è ora di prepararsi a una vita senza petrolio". Questo nonostante il colosso petrolifero Exxon, i 30 miliardi di dollari all'anno di tutta l'industria estrattiva del litio, li fatturi in un mese.

Le tre aziende più importanti, che capitalizzavano a Wall Street tra i 13 e i 10 miliardi di dollari, Albemarle (Nyse:Alb), Sociedad química y minera de Chile (Nyse:Sqm) e Fmc (Nyse:Fmc) venivano da un 2017 di vento sotto le ali, con rendimenti annuali compresi tra il 50% e il 114%, contro il + 20,5% dello S&P.

Tutte e tre operative nel Triangolo del Litio, una enclave di terra tra Bolivia, Argentina e Cile, un nuovo iperbolico Medio Oriente con la metà dei giacimenti mondiali (anche se una volta era l'85%). Nel 2018 ecco invece la tempesta perfetta. Sqm e il Corfo, l'ente cileno per lo sviluppo economico, si accordano sui diritti per i giacimenti di litio nel Salar de Atacama. Sqm potrà produrre sino a 216 mila tonnellate all'anno dal 2025. Un miliardo di investimenti permettendo, inclusi i 15 milioni di dollari all'anno per le comunità locali per mitigare l'impatto ambientale dell'attività estrattiva, e con meccanismi di calmieramento dei prezzi.

L'esperto, **Joe Lowry**, si sbilancia: «Produttori di batterie e di auto possono dormire sonni tranquilli, visto che la materia prima ci sarà per anni». Il Financial Times mette la ciliegina sulla torta e proietta 500 mila tonnellate di carbonato di litio sul mercato entro il 2025. Fantastico, si direbbe. Aumenta la domanda, la produzione si adegua e fa da traino al prezzo. E invece l'inevitabile non succede mai e l'inaspettato succede sempre, come da classico adagio keynesiano: Morgan Stanley prevede un surplus di 190 mila tonnellate per fine 2020 e un calo del 45% del prezzo del carbonato di litio. Risultato: nel 2018 l'industria perde a Wall Street tra il 20 e 40%, incluso l'Etif Global X Lithium and Battery, sceso del 26%. Vero, i prezzi delle commodity fluttuano di anno in anno per le più svariate ragioni, e questo vale anche



per il litio, in parte commodity soggetta alla meccanica della domanda-offerta, in parte prodotto chimico, variabile per qualità e processi di lavorazione. Per capirci, ci sono produttori "hard rock", che estraggono il litio tritando una roccia che si chiama spodumene, con un procedimento più rapido e più costoso di quello usato, per esempio in Sud America, dove l'acqua salata sotterranea contenente il litio viene pompata in superficie e fatta evaporare per 18 mesi. Senza trascurare la crescente popolarità dell'idrossido di litio, che costa di più del carbonato, ma è anche più versatile. Le previsioni per il 2019 risentono ancora della "maledizione" di Morgan Stanley, ma lo tsunami di prodotto pronosticato non c'è stato. Per **Andrew Miller** di Benchmark Mineral Intelligence anzi non c'è un rischio di sovrapproduzione perché gli impianti per estrarre il litio da batterie sono relativamente pochi. In passato l'industria ha sovrastimato la velocità di incremento della produzione: durante il boom del 2010-2012, un miliardo di investimenti permise di aggiungere solo 22 mila tonnellate al totale mondiale, rimasto fermo a 35-40 mila tonnellate all'anno per quasi un decennio.

Nel 2017 si è arrivati a 69 mila tonnellate e a 85 mila nel 2018, escludendo dal computo gli Usa che considerano top secret i dati sulla produzione di litio (a parte un giacimento in Nevada, ne hanno comunque poco, anche se i cervelloni di Stanford stanno pensando di estrarre dai supervulcani).

Per contro la domanda di litio cresce più velocemente di qualsiasi altra commodity del secolo scorso e potrebbe quadruplicare entro il 2025, per arrivare a 900 mila tonnellate, secondo Forest Hills Lithium, con investimenti per 8 miliardi entro la stessa data. Per Goldman Sachs per ogni punto percentuale di incremento del mercato mondiale dell'auto elettrica servono 70 mila tonnellate di litio in più. A ottobre dell'anno scorso c'erano 50 nuove mega e giga factory pianificate o in costruzione nel mon-

do. Erano 3 nel 2015. Negli Stati Uniti c'è un parco circolante di 280 milioni di auto, con un mercato di sostituzione annuale di 17 milioni di auto. In teoria, se tutte le nuove auto acquistate negli Usa fossero elettriche, ci vorrebbe più di un milione di tonnellate di litio all'anno. E vent'anni per sostituire l'intero parco automobilistico. Toyota, General Motors, Nissan, Volvo, Volkswagen hanno annunciato 90 miliardi di dollari di investimenti per convertire l'auto all'elettrico. I governi non sono da meno: la Norvegia, che ha il petrolio, ha deciso di vietare le auto a benzina dal 2025, l'India dal 2030, la Francia dal 2040 e il Regno Unito dal 2050. La Merkel non ha preso un impegno preciso, ma sostiene con convinzione che l'Europa debba dotarsi di svariate gigafactory. Insomma, a una domanda esplosiva corrisponde una produzione che fatica a tenere il passo.

Tra le aziende da tenere d'occhio restano le 3 grandi, Albemarle (Alb), Sociedad química y minera (Sqm) e Livent (Lthm.n), lo spin off del business del litio di Fmc, che proprio grazie, o a causa, del 2018 sottotono, sono diventate dei possibili "entry point". Albemarle, che nel frattempo ha tolto a Sqm lo scettro del più grande produttore mondiale, quotava a poco più di 80 dollari a metà aprile, dopo un picco di 108 e un minimo di 71 nel corso delle ultime 52 settimane. Sqm è a sua volta sotto i 38 dollari, essendosi mossa tra 36 e 58 dollari nell'ultimo anno, ma è salita del 12% dall'inizio del 2019. Le azioni di Livent sono intorno ai 12 dollari, contro i 17 dollari del prezzo di collocamento, nell'ottobre del 2018.

Come sempre bisogna fare i conti la Cina che, secondo Bench-mark Mineral Intelligence, ha il 40% del litio mondiale, più del 90% della capacità di raffinazione del cobalto (che serve per il catodo) e il 50% della produzione delle batterie per i prossimi 10 anni. Tutto come da 13mo piano quinquennale per il paese del Dragone, dove l'inquinamento fa 4000 morti al giorno, Pechino e Shanghai sono avvolte in una nube di smog e le targhe per le nuove auto a benzina sono assegnate attraverso un'asta o una lotteria (una possibilità su due mila). Da tenere sotto osservazione Tianqi (Szse:002466), che controlla al 51% le miniere Greenbushes in Australia e ha comprato l'anno scorso il 24% di Sqm per poco più di 4 miliardi di dollari, nonostante la resistenza di **Julio Ponce Lerou**, ex uomo-chiave di Sqm sin dalla sua privatizzazione negli anni '80, voluta dal suocero di Lerou, tale **Augusto Pinochet**. Ma anche Ganfeng

Lithium (Szse:002460) che è tra i fornitori di Tesla e di LG, e ha lanciato un Ipo da un miliardo di dollari alla Borsa di Honk Kong. Il terzo nome è obbligato: l'azienda rivale di Tesla, Byd (01211), quotata a Hong Kong e Shenzhen, di cui detiene il 10% **Warren Buffet** e che l'anno scorso ha venduto 520 mila macchine (+27% in un anno). Cresciuta in Borsa del 162% negli ultimi 5 anni, ad aprile era vicino ai massimi dell'anno, a 54 yuan, lontana però dai 73 yuan del picco del 2017. A marzo ha perso il 3% dopo il taglio dei sussidi governativi, ma ha anche annunciato che quoterà lo spin-off della sua Divisione Batterie.

Tra le aziende più giovani, e più rischiose, i nomi da seguire sono quelli di Lithium Americas, società canadese che ha una

joint venture con Ganfeng in Argentina, e l'australiana Galaxy Resources (Galxf), una penny stock di poco sopra i 2 dollari, che ha perso il 50% nel 2018, ma che ha progetti in Argentina, Australia e Canada.

Del sistema-litio, oltre alle aziende minerarie estrattive, con cui le case automobilistiche negoziano le loro forniture, fanno parte anche le aziende che producono le batterie, un mercato che dovrebbe crescere del 16% all'anno, dai 37 miliardi del 2018 ai 92 miliardi del 2024. Da seguire nomi come Panasonic (Otcmtks:Pcrfy), legata a doppio filo a Tesla (-36% nel 2018) o Toshiba (Otcmtks:Tosbf), che invece è riuscita a crescere in Borsa di un 5%, grazie anche ad un portafolio prodotti variegato che ha contenuto gli effetti della volatilità del settore.

Per chi non vuole prendere troppi rischi, ma crede alle potenzialità di tutta la industry, l'Et Global X Lithium and Battery, nonostante il ridimensionamento del 2018, è ancora una possibilità. Un modo di guardare "out of the box" all'industria del litio è allargare lo sguardo alle aziende che nascono per risolvere i problemi creati dalla sua produzione e dallo smaltimento delle batterie. Anche se **Obama** non è più alla Casa Bianca, le aziende Clean Tech hanno un mercato previsto da 21 miliardi di dollari nel 2025. Un esempio è American Manganese (Tsxv: Amy), un'azienda canadese che ha sviluppato un processo idrometallurgico per riciclare i materiali contenuti nella batterie, cobalto e litio inclusi. Un ultimo punto, diciamo così prospettico: c'è una ventina di tecnologie che puntano a sostituire le batterie al litio, che però sono in auge da 25 anni e tali resteranno per i prossimi 5. Pensieri e parole di **Paul Lee**, analista di Deloitte. Le celle a idrogeno, inventate a metà del 19esimo secolo per esempio sono ancora lontane dall'essere uno standard di mercato.

Tra **Elon Musk** e Warren Buffet, impegnati in una sorta di braccio di ferro per il controllo delle risorse mondiali di litio, c'è anche un terzo incomodo, **Bill Gates**. Con un gruppetto di amici, inclusi **Jeff Bezos, Jack Ma, Richard Branson e Mark Zuckerberg**, ha investito un miliardo di dollari nel litio. Nel dubbio però finanzia anche altre tecnologie e ha soprattutto indicato nel nucleare di quarta generazione una delle dieci tecnologie vincenti per il 2019. Un modo come un altro per rispondere alla domanda: oltre che col solare e l'eolico, come si caricheranno le batterie al litio di auto e aerei nei prossimi dieci anni?



WARREN BUFFET



ELON MUSK