

Commentary, 18 giugno 2018

MALEDETTA RICCHEZZA: LA RIVOLUZIONE ELETTRICA E LA NUOVA CORSA ALL'ORO A CACCIA DI MINERALI IN CONGO

RICCARDO BARLAAM

L'aria pulita dell'Occidente ha un prezzo molto salato per l'Africa e per la Repubblica Democratica del Congo (RDC), in particolare, che del continente rappresenta il forziere, il cassetto più prezioso di materie prime. Nel mondo ricco i governi impongono limiti alle emissioni delle auto e obbligano i costruttori al passaggio a tecnologie "pulite". I *car maker* cambiano il modo di produrre veicoli via via meno basato sui motori a combustione, puntando su auto elettriche e ibride.

La nuova corsa dell'oro già partita è quella legata alla conquista dei minerali per alimentare le batterie e i componenti delle auto elettriche del futuro. E sta già mostrando gli aspetti più deleteri del colonialismo economico delle grandi potenze e delle major minerarie in Africa. Batterie che muovono il mondo, dagli smartphone alle auto. Con la

grande differenza che per muovere un veicolo a quattro ruote sono necessarie quantità enormi di minerali. Il pianale della Bmw i3, ad esempio, l'avveniristica auto premium *full electric* della casa tedesca è composto da una enorme pila: le batterie delle auto Ev sono come quelle dei telefonini, moltiplicate per migliaia di volte in termini dimensionali. Pensate quindi a quella che sarà la domanda dell'industria *automotive* nei prossimi anni con l'esplosione delle vendite di queste auto cosiddette "pulite". Pulite per le nostre città. Molto meno per i paesi da cui provengono.

Le società minerarie fanno a gara per aggiudicarsi nuove licenze di esplorazione e terreni da sfruttare. In Niger, Costa d'Avorio, nella RDC, in Tanzania, Malawi, Mozambico e Namibia la domanda di metalli per lo sviluppo delle "tecnologie pulite" ha aperto nuove frontiere all'industria mineraria. A caccia di

cobalto, grafite, litio, neodimio, niobio, praseodimio, terre rare.

Tutti gli operatori, i grandi come Bhp Billiton e Rio Tinto, ma anche i piccoli, sono in fermento. Noble Group, quotata a Singapore, nel novembre scorso ha annunciato investimenti per 17 milioni di dollari in Malawi per l'estrazione da terre rare di metalli come neodimio e praseodimio usati per la fabbricazione di magneti per turbine eoliche e auto ibride. Dietro al progetto Panda Hill in Tanzania di sviluppare la prima nuova miniera in quarant'anni per l'estrazione di niobio - metallo usato per rendere più leggere le parti metalliche degli aerei ma anche superconduttore che attualmente si estrae solo in tre siti al mondo - c'è il fondo di private equity americano Denham Capital. Nel Nord del Mozambico è la società australiana Syrah Resources a controllare la più grande miniera di grafite, utilizzata nelle batterie delle auto elettriche di nuova generazione, come la Model 3 di Tesla. Infine, il colosso delle materie prime Glencore è tra i principali produttori di cobalto nella RDC, che i geologi una volta descrivevano come "uno scandalo geologico" per la sua ricchezza di minerali. Il cobalto è un minerale essenziale nelle nuove batterie ricaricabili agli ioni di litio che alimentano le auto elettriche di nuova generazione, ma anche i nostri smartphone, i tablet e i computer portatili che usiamo tutti i giorni. I prezzi del cobalto sono triplicati negli ultimi due anni, passando da 20mila a oltre 80mila dollari a tonnellata. Glencore prevede di raddoppiare la produzione nelle miniere del Congo ad almeno 58mila tonnellate/anno nel 2019. Pari più o meno al 40% della domanda globale. I piccoli produttori cercano di conquistare nuovi campi estrattivi per il litio, principale componente per le batterie delle auto, ovunque. In Congo, Namibia, Niger, Costa d'Avorio.

Tutti i prezzi delle materie prime legate alle auto elettriche sono alle stelle. Le società minerarie aumentano i loro ricavi e la loro capitalizzazione di Borsa. Le grandi società si affidano a sub fornitori locali per la gestione del processo estrattivo. E in questo passaggio la catena mostra le sue maglie più deboli che fotografano situazioni di sfruttamento e di inquinamento ambientale. Centinaia di migliaia di persone in Africa lavorano nelle miniere, compresi i bambini e le donne. In condizioni di lavoro durissime e spesso pericolose se paragonate agli standard occidentali. A centinaia di metri nel sottosuolo con dispositivi di sicurezza minimi. Spesso solo con le mani, con mazze e picconi. Morti e incidenti gravi sono la norma. Come ha raccontato qualche tempo fa Todd Frankel del Washington Post in un reportage da una miniera in Congo dove si estrae cobalto.

La RDC è un paese enorme e instabile, abituato a entrare e a uscire dalle guerre civili, con una elevata corruzione, una mappa mineraria infinita e una lunga storia di sfruttamento delle risorse naturali cominciata dall'era coloniale: "*L'Africa è una magnifica torta da spartire*". La celebre quanto infelice frase del Re Leopoldo II del Belgio, potenza conquistatrice del Congo, al Congresso di Berlino del 1876 tra le potenze coloniali, ha fatto storia. Da allora purtroppo non molto è cambiato per questo paese. Pur essendo il secondo più grande paese del continente africano (2,3 milioni di chilometri quadrati con una popolazione tra 70 e 90 milioni di abitanti) la RDC ha un bilancio di soli 5 miliardi di dollari per il 2018, quanto quello di una municipalità come Parigi, che di abitanti ne conta due milioni. Il colonialismo ora è di tipo economico. Il paese annega nella corruzione, e negli ultimi tempi anche in una guerra civile a singhiozzo. Oltretutto nei rigurgiti dell'epi-

demia di Ebola che si infila nelle maglie delle situazioni di estrema povertà. Quasi ad avvisare il mondo disattento dell'Occidente che da quelle parti esiste un problema.

L'attività mineraria, soprattutto quella fatta dalle piccole aziende meno controllate di quelle internazionali, o dai sub fornitori di qualche grande società, oltre a generare situazioni di sfruttamento e violazione di diritti umani, inquina l'ambiente e porta le comunità locali a livelli di esposizione a metalli tossici mai visti finora che inquinano i terreni e le falde acquifere. In Africa aumentano le neoplasie, malattia quasi sconosciuta fino a qualche anno fa, anche tra i bambini. E sono in crescita anche le malformazioni tra i neonati. Non se ne uscirà fino a quando le grandi corporation non renderanno chiara la provenienza delle materie prime che alimentano le proprie batterie. Non sarà facile. Impresa impossibile probabilmente, considerando la grande "fame" di minerali da parte delle big corporation per "l'auto pulita" e la scarsità delle risorse naturali.

Dopo lo scandalo emerso in seguito all'inchiesta del *Washington Post* sullo sfruttamento nelle miniere di cobalto, Apple ha cominciato a pretendere la certificazione sulla provenienza del minerale usato per i suoi iPhone. Dallo scorso anno la società di Cupertino - prima grande società a farlo - pubblica i nomi dei fornitori di cobalto. Negli ultimi mesi si è spinta oltre, cercando di negoziare direttamente con le società minerarie le forniture di cobalto per eliminare tutti i pericoli di sfruttamento insiti nella catena distributiva ed evidentemente anche per assicurarsi una fornitura continuativa a prezzi competitivi e il più possibile stabili.

Il cobalto è il componente principale delle batterie di nuova generazione a ioni di litio.

Volkswagen, primo gruppo *automotive* mondiale, ha chiesto alle major minerarie di presentare proposte per contratti decennali di fornitura del litio, a partire dal 2019. Bmw, *car maker* molto impegnato, come gli altri, nell'evoluzione elettrica, ha annunciato poco tempo fa di aver firmato contratti decennali per la fornitura di litio e cobalto. Anche Renault-Nissan, Volvo e Toyota stanno cercando di assicurarsi forniture di metalli da batteria, ma non sono ancora riuscite nel loro obiettivo. La forte richiesta dei metalli e il timore che, con la rivoluzione elettrica, l'offerta si riveli insufficiente ha fatto più che triplicare i prezzi dei minerali per le batterie. Il fragile e corrotto regime congolese sta cercando di alzare la testa per fare in modo che non continui lo sfruttamento indiscriminato delle ricchezze minerarie del paese. Nonostante la campagna delle lobby delle major minerarie, e il loro seguito di valigette piene di dollari, il presidente della Repubblica Democratica del Congo Joseph Kabila è riuscito a far approvare il nuovo Codice per il settore minerario che ha fatto aumentare la royalty sul cobalto dal 2% al 10%. Il governo congolese, comunque, si è detto aperto a farsi carico dei timori delle multinazionali minerarie che operano in Congo (Glencore, China Molybdenum, CDM, Rangold e Ivanhoé). *"Le preoccupazioni delle aziende saranno prese in considerazione attraverso un dialogo costruttivo e ci sarà concertazione nell'applicazione della legge"*. Come dire: facciamo la legge ma poi ci accordiamo con le valigette. Nel 2017 il Congo ha soddisfatto i due terzi della domanda mondiale di questo minerale raro. La nuova legge mineraria mira a "riportare allo Stato entrate sostanziali per il suo sviluppo economico e sociale" colmando le "lacune e debolezze" del precedente codice del 2002, giudicato troppo favorevole

agli investitori. Ma il pericolo sfruttamento è insito dietro l'angolo.

Accanto a questo scenario di forte richiesta da parte dell'industria, però avanza un altro aspetto legato alla società civile, sostenuto dalle campagne sui social network, e da parte di chi investe sulle società minerarie: le società di elettronica di consumo e i produttori autoveicoli sono sotto pressione da parte di consumatori e investitori che chiedono chiarezza sulla provenienza del cobalto per le batterie affinché nella catena di fornitura del minerale non ci siano violazioni di diritti umani. Secondo un report di Amnesty International, attualmente almeno un quinto della produzione di cobalto nella RDC viene estratta da minatori "improvvisati", sfruttati, in condizioni precarie, spesso anche minorenni.

La domanda di cobalto è prevista in forte aumento. Darton Commodities stima un incremento della richiesta di mercato del minerale del 30%. Dalle 93.950 tonnellate di cobalto consumato nel 2016 si passerà alle oltre 120mila tonnellate di minerale all'anno, a partire dal 2020. Quella della certificazione della filiera produttiva è una sfida enorme. Oltre ad Apple, dopo l'inchiesta giornalistica, la coreana Lg - uno dei principali produttori di batterie - ha bloccato l'import di cobalto dalla RDC. Samsung Sdi, la divisione del colosso coreano che produce batterie, ha effettuato delle investigazioni interne all'azienda e ha fatto sapere che non utilizza per le sue batterie minerali provenienti dal Congo. Tuttavia grandi aziende come Microsoft e General Motors, secondo Amnesty, non stanno facendo ancora abbastanza in termini di assicurazioni sulle forniture di cobalto libere da violazioni di diritti umani. Poi ci sono le società cinesi che vanno meno per il sottile.

In questa nuova corsa all'oro a caccia di minerali il principale destinatario è la Cina. Pechino dal Duemila a oggi ha decuplicato i suoi investimenti diretti nel continente africano, surclassando gli Stati Uniti e tutte le ex potenze coloniali. In cambio di un accesso alle materie prime, offre e realizza infrastrutture, fornisce assistenza in campo economico, sanitario e tecnico-scientifico. Ed è divenuto il primo partner commerciale dell'Africa per i suoi prodotti a basso costo con un mercato potenziale di oltre un miliardo di consumatori a basso reddito, centinaia di grandi città da modernizzare. Tutto fatto con la diplomazia del sorriso. Strette di mano, pragmatismo e non interferenza nelle questioni interne. La road map viene tracciata ogni tre anni nei Forum di cooperazione Cina-Africa (Focac), vertice bilaterale un po' particolare tra uno stato sovrano, la Cina, e un intero continente di 54 stati.

Ora le auto elettriche sono una delle principali aree di sviluppo del piano di Pechino "Made in China 2025". La Cina è diventata in pochi anni il primo mercato mondiale per la vendita di autoveicoli. E ha anche il primato delle vendite di auto elettriche che lo scorso anno ha superato il milione di veicoli. Gli obiettivi del governo sono ambiziosi. Uno di essi è il raggiungimento dei cinque milioni di veicoli elettrici sulle strade entro il 2020. Favorito dai ricchi incentivi governativi per l'acquisto di veicoli puliti (equivalenti a 8mila euro circa per ogni auto acquistata). L'industria delle batterie per veicoli elettrici è giudicata strategica dal governo che punta a conquistare la supremazia mondiale. E Pechino sta sostenendo la crescita delle aziende cinesi: il settore è in rapida evoluzione, con una concentrazione tra i produttori e un giro d'affari previsto in 25 miliardi al 2020.

Le batterie al litio sono state inventate dai giapponesi e diffuse dai coreani. Ora però saranno i cinesi a prendersi il mercato che finora è stato dominato da Panasonic e Lg. Panasonic è ancora il primo al mondo nelle batterie per auto elettriche e sta costruendo il mega stabilimento di Tesla, la Gigafactory, in Nevada. Ma il primato non durerà a lungo. I cinesi avanzano con la loro lunga marcia. Già ora Catl battery e Byd sono tra i primi cinque al mondo. Byd, ovvero Build your dreams, ha sede a Shenzhen, ed è partecipata al 10% dal finanziere americano Warren Buffett. Catl (Contemporary Amperex Technology), fondata nel 2011 dall'ingegnere Zeng Yuqun, ha sede nella piccola città produttrice di tè di Ningde. Catl è già il primo fornitore di batterie

per auto nel più grande mercato dei veicoli a batteria: quello cinese. Sta pensando ora a quotarsi in Borsa per crescere ancora e assicurarsi forniture dai car maker europei e americani. La società è valutata 20 miliardi di dollari e con la quotazione in Borsa del 10% del capitale punta a raccogliere due miliardi di dollari. Fondi che serviranno a finanziare la realizzazione del più grande stabilimento produttivo di batterie al mondo, proprio a Ningde, che permetterà alla società cinese di quintuplicare la produzione di batterie per auto facendola salire al primo posto nella classifica mondiale dei produttori. Ma per fare le batterie da qualche parte il minerale dovrà prenderlo. Chi indovina da dove arriverà?