

IL GROSSO BUSINESS DELLA RIVOLUZIONE “VERDE”



Qualche mese dopo le manifestazioni dei “gretini” in tutta Europa, assistiamo ad una manovra politico-finanziaria di primissimo livello (il cosiddetto “Green Deal”) orchestrata dai Paesi protagonisti dell’Unione Europea per ridurre le emissioni di anidride carbonica e spostare la produzione di energia su fonti alternative. Peccato che alla fine di tutta la retorica le fonti alternative risulterebbero essere le tanto deprecate centrali nucleari, fino a pochi anni fa considerate la peggiore accidia per l’umanità. Così va il mondo: non si può certo pretendere di fare tutto subito, ma di guadagnarci sopra sì.

Se da un lato vengono alla mente due ovvie considerazioni (che evidentemente la **tecnologia in questo senso non ha fatto passi avanti** davvero significativi e che ci sono sempre **forti interessi in gioco** quando si parla di energia), dall’altro lato ognuno di noi in fondo deve anche considerare **l’aspetto positivo** di

questa manovra, volta a generare una maggior attenzione da parte dei governi locali e dell’opinione pubblica al tema dell’inquinamento atmosferico, e che non può che generare iniziative di ogni genere volte a ribaltare i precedenti canoni dell’industria manifatturiera per trovare soluzioni migliori dal punto di vista ambientale alle esigenze produttive e abitative d’Europa e dell’intera umanità.



GLI INCENTIVI TEDESCHI ALL'INDUSTRIA DEL CARBONE



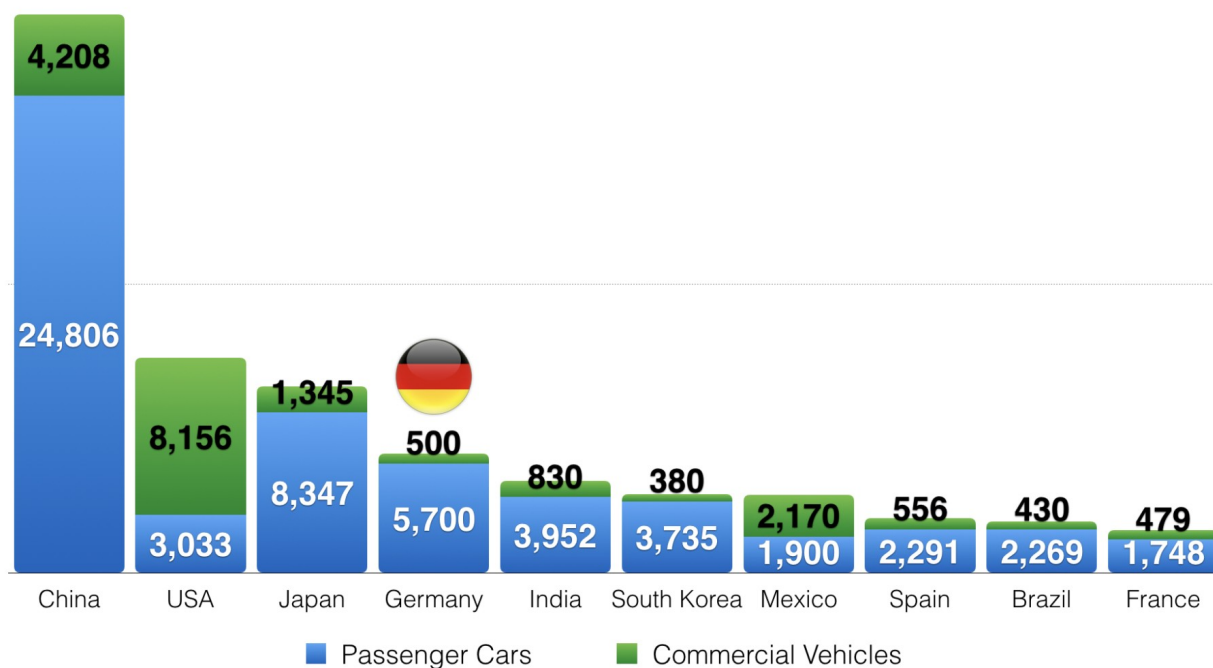
Da questa prospettiva non stupisce dunque che il Paese più attivo sul fronte delle iniziative che ne conseguono sia proprio la Germania, dove l'industria ha prosperato per decenni grazie alla disponibilità di carbone nel bacino della Ruhr e dove si produce ancor oggi il quarto maggior

numero di veicoli inquinanti al mondo.

Germany Automotive Statistics Global Ranking – Production 2017



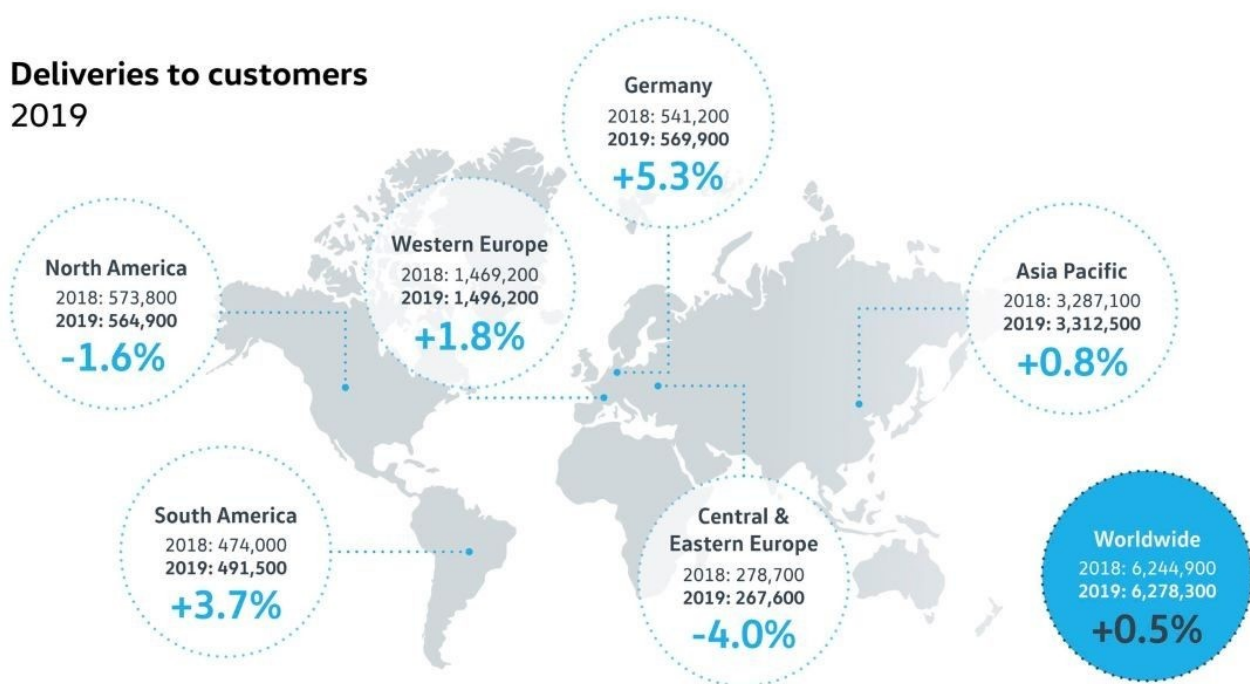
in 1,000 units



Source: AutoBook Research



Deliveries to customers 2019



Un recente accordo tra il governo tedesco e i principali estrattori ed utilizzatori di carbone (dell'ingente valore di 44 miliardi di euro di contributi, esclusi gli altri finanziamenti, da erogare entro 15 anni) è mirato proprio a far chiudere loro miniere di carbone e impianti di produzione di energia basati su combustibili fossili entro un arco di dieci anni.

E la cosa ha fatto molto scalpore, dal momento che esso getta un fascio di luce nuova su quale interessante opportunità di business può generare questa manovra intesa a raggiungere il cambio del vecchio paradigma energetico-industriale.

TESLA E LA RICONVERSIONE DELL'INDUSTRIA DELL'AUTO

Ma anche un altro importante fenomeno va nella stessa direzione e, di nuovo, illumina sulle tremende opportunità di business che discendono dalla direttiva europea: quello degli investimenti necessari ai fini della trasformazione "elettrica" degli impianti produttivi di autoveicoli: la sola VolksWagen ha annunciato intorno alla fine del 2019 investimenti complessivi in tal senso per altri 40 miliardi di euro (e si aggiungono a quelli già varati dagli altri grandi gruppi attivi direttamente o indirettamente nel settore: Mercedes, BMW, Bosch eccetera...), nonché all'arrivo (quasi sgradito) di un outsider come Tesla, che ha avviato i lavori per una sua nuova giga-factory (la terza, dopo quella negli Stati Uniti e quella in Cina) vicino Berlino di quasi 500mila metri quadrati coperti.

Auto & Truck Manufacturers

TODAY 0.00% 5 DAY +0.53% 1 MONTH +5.85% 1 YEAR +14.38% MKT CAP 125.6B

The Auto & Truck Manufacturers industry consists of companies engaged in the production of automobiles, consumer-oriented light trucks, minivans, sports utility vehicles, motorcycles, snowmobiles and all-terrain vehicles. The Auto & Truck Manufacturers industry excludes heavy trucks, classified in Construction & Agricultural Machinery; and bicycles and RVs, classified in Leisure Products.

Auto & Truck Manufacturers

Defined by Thomson Reuters	Market cap.	1-day % change	1-month % change	YTD % change	Low	52-week	High
Ford Motor Company F: NYSE	36.4B	-0.22	-2.55	-1.40			
General Motors Com... GM: NYSE	50.8B	+1.14	-4.59	-2.87			
Honda Motor Co Ltd... HMC: NYSE	49.8B	+0.11	-4.56	-2.37			
Spartan Motors Inc SPAR: NASDAQ	627.5M	+2.90	+3.55	-0.06			
Toyota Motor Corp ... TM: NYSE	228.3B	+0.53	-1.86	-0.31			
Daimler AG DDAIF: NYSE	55.9B	+0.01	-5.56	-3.73			
Harley-Davidson In... HOG: NYSE	5.5B	+0.70	-4.28	-3.85			
Nissan Motor Co Lt... NSANY: NASDAQ	24.0B	+0.89	-6.81	-1.77			
Tata Motors Limite... TTM: NYSE	9.2B	-0.93	+9.68	+6.88			
2050 Motors Inc ETFM: Other OTC	180.4K	-50.00	0.00	-50.00			
CVF Technologies C... CNVT: Other OTC	187.9K	0.00	-6.25	-32.47			
Greenkraft Inc GKIT: Other OTC	4.1M	0.00	0.00	+14.29			
Kandi Technologies... KNDI: NASDAQ	250.9M	0.00	-0.63	+0.42			
PositiveID Corp PSID: Other OTC	310.00	0.00	0.00	0.00			
Tesla Inc TSLA: NASDAQ	92.6B	-0.97	+27.09	+22.75			
Workhorse Group In... WKHS: NASDAQ	243.1M	-2.22	+8.62	+16.12			

Un outsider sì, che però può contare sulle due precedenti esperienze accumulate in un decennio e sulla potenza di fuoco di una corporation a stelle e strisce che capitalizza a Wall Street quasi 100 miliardi di dollari (si veda la tabella sopra riportata, nella quale Tesla, dopo Toyota, si classifica per capitalizzazione di borsa molto più in alto di Mercedes (Daimler), Ford, General Motors, Honda, Nissan eccetera).



Tesla tra l'altro produrrà nelle vicinanze di Berlino fino a 500mila veicoli (ivi compreso quasi ogni loro componente: batterie, sedili, ruote, ecc...) assumendo fino a 12mila persone, dei quali tra l'altro quasi nessun operaio e principalmente

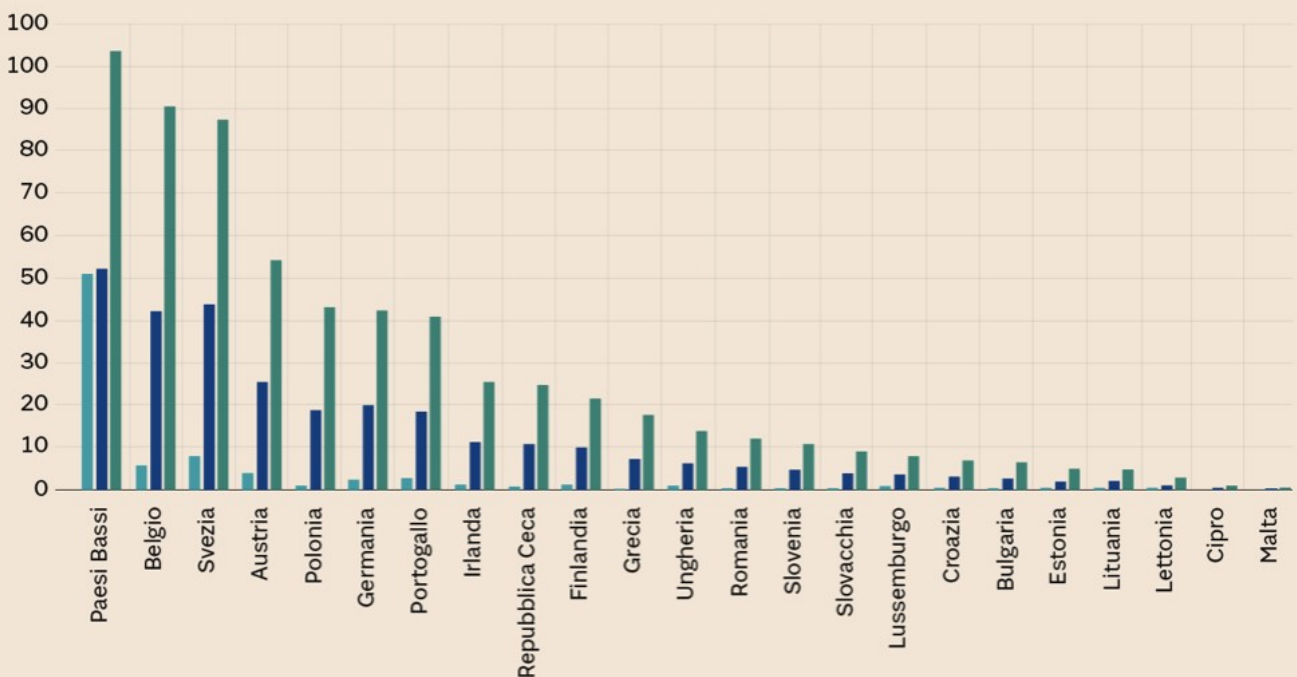
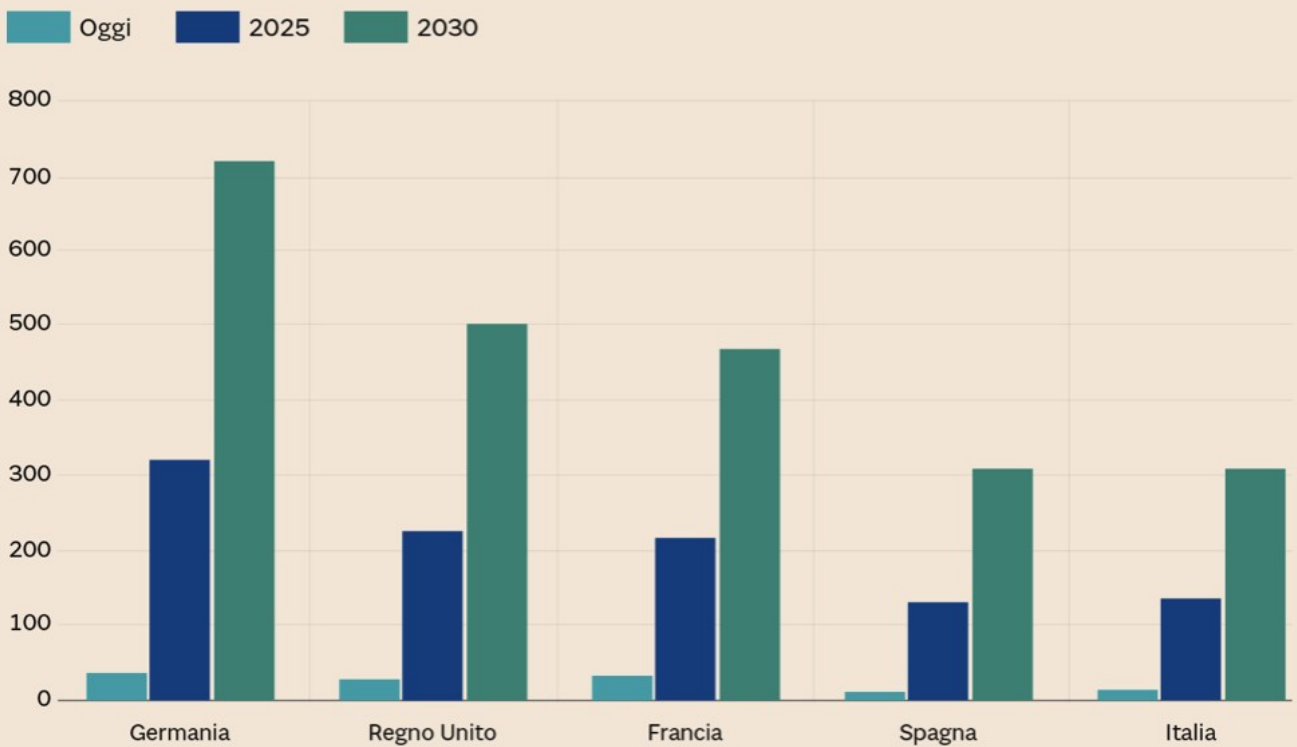
manutentori, ingegneri e managers, dal momento che l'impianto sarà completamente automatizzato. Anche in questa direzione dunque spinge il cambio di paradigma della produzione industriale del futuro (da quello basato sullo sfruttamento di carburante fossile a quello basato sulle tecnologie "verdi"): nella riqualificazione cioè della manodopera che si renderà necessaria. Tesla si rende conto del fatto che la Germania costituisce un bacino di prim'ordine di competenze e risorse umane qualificate e ha giustamente fatto tutto il possibile per aggiudicarsene una fetta.

IL BUSINESS MILIARDARIO DELLE COLONNINE DI RICARICA

Senza parlare delle "colonnine" per la ricarica delle auto elettriche: in Europa oggi se ne contano 185mila (e l'allaccio alle medesime dà diritto agli automobilisti che ne fanno uso di parcheggiare in zone privilegiate delle città) mentre ne serviranno invece circa 3 milioni, per un investimento diretto di oltre 20 miliardi di euro (oltre all'indotto). Buone opportunità vengono proprio dall'Unione Europea, che ha un piano per finanziare un miliardo di euro in investimenti sostenibili nel prossimo decennio.

QUANTE COLONNINE SERVONO PAESE PER PAESE

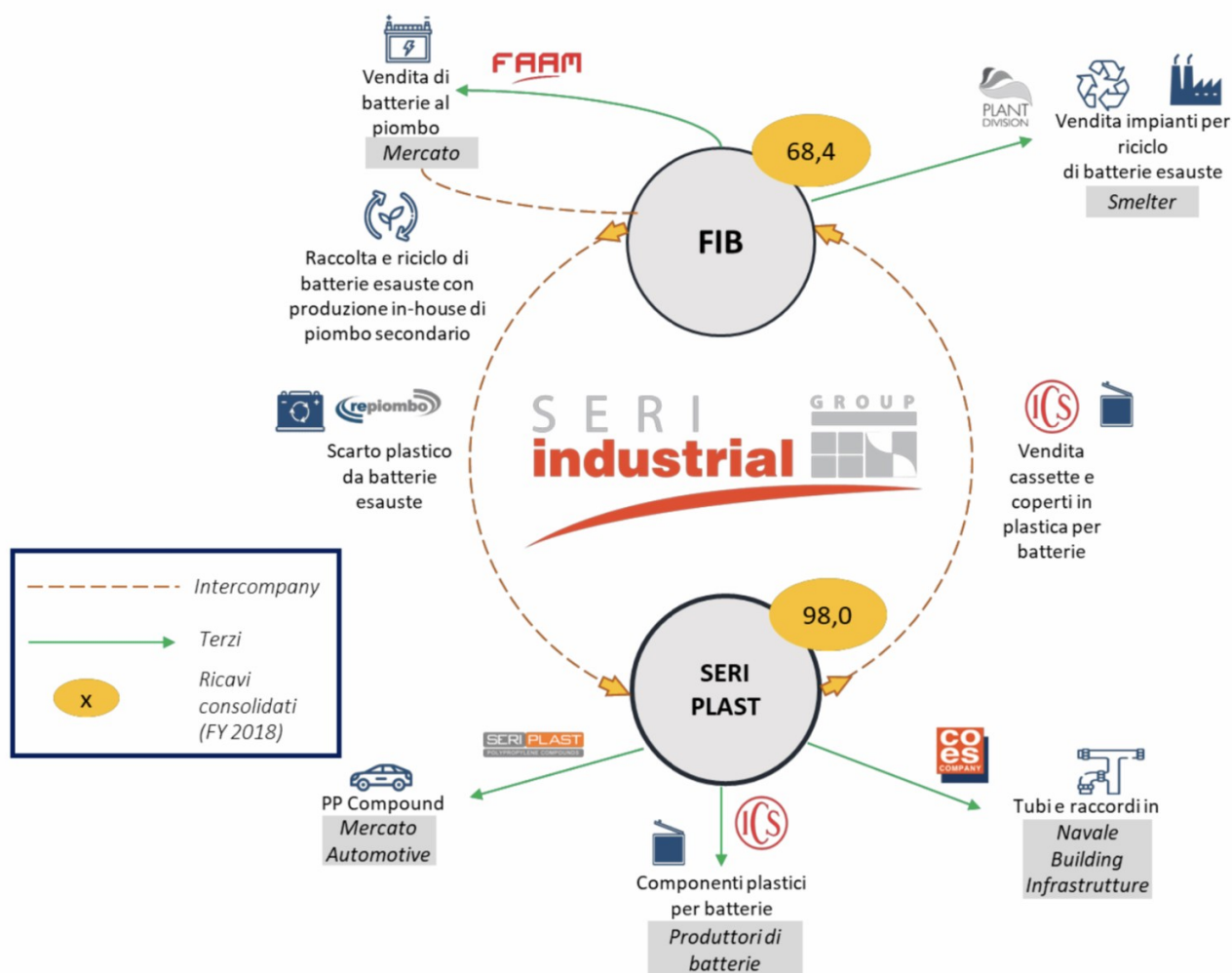
Numero di colonnine di ricarica attuale in ciascun Paese Ue e aumenti stimati come necessari in futuro per decarbonizzare il trasporto privato entro il 2050. (Fonte: Transport & Environment)



E QUELLO DELLE BATTERIE

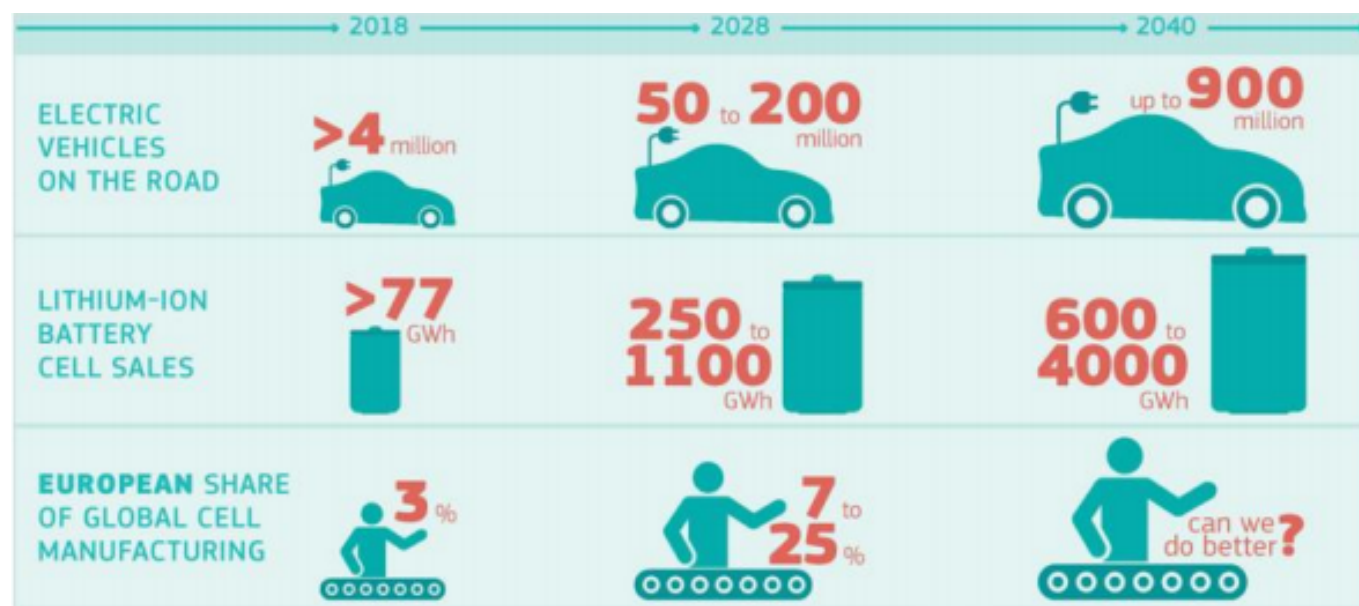
Anche l'industria italiana della fabbricazione delle batterie potrà riuscire a beneficiarne: la Seri Industrial, una società di San Potito Sannitico (CE) quotata a Piazza Affari, ha da poco annunciato l'avvio dei lavori per la prima "giga-factory" italiana per la produzione di batterie al litio.

La Commissione Europea ha infatti appena approvato un'agevolazione per complessivi 427,06 milioni di euro a favore della controllata di Seri: la FIR. Un'azienda che produce, a marchio FAAM, batterie al piombo e litio per trazione, stazionario ed automotive. In particolare, FIR ha presentato un programma di investimento per la produzione di moduli e celle al litio innovative e per il riciclo delle batterie a fine vita da sviluppare a Teverola, in provincia di Caserta, dove ha già uno stabilimento che proviene dalla riconversione di uno stabilimento ex-Whirlpool. Non per niente ai primi di Dicembre, nel giorno dell'annuncio, la quotazione del titolo ha registrato un balzo del 50%.



Ma il Green Deal Europeo non si limiterà soltanto al settore automobilistico: ci saranno poi spese di Stato e contribuzioni di ogni genere per riqualificare dal

punto di vista “verde” l’industria militare e quella ferroviaria.



La rivoluzione verde dunque è innanzitutto un grosso business per l’industria (in particolare quella dell’auto, che con la recente stagnazione delle vendite rischiava di rimanere al palo), nonché un “pretesto” molto ben confezionato per erogare a manetta (soprattutto ai paesi più industrializzati) facilitazioni, finanziamenti e contributi di Stato senza qualificarli come “aiuti” ma in nome del pianeta che brucia e si surriscalda.

“BUSINESS AS USUAL” NEL NOME DI GRETA

Non importa se, nel nome di Greta (e del business che ne discende), assisteremo increduli al ripristino delle centrali nucleari e ci dimenticheremo (o più semplicemente lasceremo indietro) gli interventi per ridurre l’inquinamento industriale generato in Asia (dove vivono 5 miliardi di persone), e la necessità di ridurre le emissioni dell’intera industria dei trasporti per via aerea e del mare, nonché di modificare gli impianti di riscaldamento e raffreddamento di abitazioni e luoghi di lavoro dell’intero pianeta.

Ecco finalmente spiegata l’ingente mole di risorse che la finanza globalizzata ed egemone ha mobilitato lo scorso anno per “sponsorizzare” le iniziative globali di Greta e compagni. Ma certo: nel nome del business questo ed altro!

Stefano di Tommaso