

L'energia del futuro



di Alfredo Somoza

Il **litio** è il più leggero dei metalli. Abbondante in natura, ma fortemente concentrato in poche regioni del pianeta, ha cominciato a essere usato in tempi recenti. È stato scoperto dall'industria bellica convenzionale durante la Seconda Guerra Mondiale per poi diventare **vitale nella fabbricazione di ordigni nucleari**. Anche l'industria civile utilizza il litio per ridurre la temperatura di fusione di vetro e ceramiche e per potenziare le capacità dell'olio per motori. Ma **il vero boom di questo minerale** alcalino è legato al mondo degli **accumulatori di energia**. A partire dal 2000 circa, gli ioni di litio sono diventati parte fondamentale delle batterie che alimentano gli smartphone e tutti gli altri apparecchi elettronici di ultima generazione. Ora il suo impiego sta conoscendo un ulteriore rilancio con la rivoluzione dell'elettronica applicata all'automobile. Le batterie che muovono i veicoli ibridi e quelli elettrici sono fabbricati col litio, materia prima di base che al momento non conosce rivali.

E qui si passa alla geopolitica, perché nel mondo i Paesi che hanno grandi disponibilità di litio sono **l'Australia, la Cina** e, soprattutto, tre Stati del Cono Sud, il triangolo meridionale del Sudamerica: **Bolivia, Cile e Argentina**. Insieme dispongono di riserve per almeno 15 milioni di tonnellate, più di metà del totale sfruttabile conosciuto a livello mondiale. In Bolivia, nel solo **Salar di Uyuni**, un deserto di sale, si calcola che vi siano tra i 5 e i 9 milioni di tonnellate di riserve.



Isla de Pescadores, Salt lake Uyuni in Bolivia

.In Borsa l'aumento globale del parco automotore elettrico e soprattutto le previsioni di sviluppo del settore hanno già fatto scoppiare la febbre del litio, con il raddoppio del prezzo internazionale tra il 2016 e il 2017. Ora è sceso in campo il maggiore produttore mondiale di auto elettriche, la californiana Tesla, che ha avviato trattative per investire nella società cilena Sociedad Química y Minera, il maggiore fornitore mondiale di litio per batterie. Tesla non è l'unica azienda a muoversi in questa direzione: la prima casa automobilistica cinese, Great Wall Motors, possiede già il 3,5% dell'australiana Pilbara Metals, mentre la giapponese Toyota detiene il 15% della Orocobre, australiana con operatività in America Meridionale.

Le case europee puntano invece a garantirsi la fornitura di **cobalto**, altro metallo utilizzato per le batterie delle auto elettriche. La tedesca BMW sta firmando contratti per assicurarsi il rifornimento per i prossimi 10 anni. Il primo produttore di cobalto non si trova in America ma in Africa: è la **Repubblica Democratica del Congo**, che dispone di più di metà delle riserve mondiali. L'altro colosso tedesco, la Volkswagen, non è ancora riuscita nel suo tentativo di assicurarsi i rifornimenti. Il tutto sta avvenendo in sordina, ma tendenzialmente le cose si complicheranno, visti l'aumento dei prezzi delle materie prime e il numero relativamente esiguo dei fornitori.

Intanto, **nel cuore delle Ande sta nascendo un nuovo Medio Oriente**. O un nuovo Eldorado, a 500 anni dal saccheggio coloniale delle miniere sudamericane. Come la Storia ci insegna, la corsa al petrolio è stata foriera di conflitti e sciagure, con poche eccezioni, per molti popoli che ne possedevano i giacimenti. Ora è il tempo del litio. Al momento non si ipotizzano conflitti per il suo controllo, ma sempre la Storia ci ricorda che alla fine dell'800 vi fu una guerra tra Cile, Bolivia e Perù per il controllo dei grandi giacimenti di salnitro che si trovavano al confine fra i tre Paesi,

all'incirca nella stessa zona dove oggi si estrae il litio. Con il salnitro si fabbricavano polvere da sparo e fertilizzanti, due prodotti vitali per la rivoluzione industriale e l'espansione coloniale. Oggi il litio anticipa un'altra era, quella del superamento del motore a scoppio, ma i timori che i meccanismi di appropriazione di questa risorsa possano ripetere il solito copione è alto. Solo il tempo ci dirà se i Paesi dove si trova il metallo della svolta sostenibile saranno, tra qualche decennio, davvero più ricchi o se dovranno ritenersi ancora una volta saccheggianti.