

La linea d'ombra

Riflessioni di strategia

"The Prestige"

"The Prestige" è un film del 2006 diretto da Christopher Nolan, in cui due illusionisti, dell'epoca vittoriana, si confrontano per scoprire l'uno i segreti dell'altro. La loro rivalità, acuitasi dopo un tragico incidente, li porterà ad una sfrenata competizione che li renderà acerrimi nemici. La gara tra i due diventerà così sfrenata che uno di loro riuscirà a convincere il rivale di aver scoperto il "trasporto umano", una magia che si rivelerà essere un trucco. La trama del film si svolge in una atmosfera a volte surreale dove i desideri umani si mischiano all'abilità ed alla scienza, in un gioco che diventa anche pericoloso. In questa gara sfrenata, uno degli illusionisti decide di incontrare lo scienziato Nikola Tesla, noto per i suoi studi sulla corrente elettrica, per chiedergli di costruire ciò che è convinto aver visto negli appunti del rivale: una macchina per il teletrasporto. Lo scienziato realizzerà, per lui, un prototipo che si rivelerà capace solo di creare delle copie di oggetti. Tesla viene rappresentato come un uomo estremamente intelligente ma sfuggente, intrappolato dalla sua genialità in un mondo a sé, in cui si è rifugiato dove conduce i suoi esperimenti. Nikola Tesla è stato uno scienziato, un visionario che, nel 1926, immaginava un mondo in cui le distanze potevano essere azzerate da un oggetto tascabile "Quando la telefonia senza fili sarà perfettamente applicata, l'intera Terra si trasformerà in un enorme cervello, quale di fatto è, e tutte le cose saranno parte di un intero reale e pulsante. Saremo in grado di comunicare l'uno con

l'altro in modo istantaneo, indipendentemente dalla distanza. Non solo, ma attraverso la televisione e la telefonia riusciremo a vederci e sentirci esattamente come se ci trovassimo faccia a faccia, anche se lontani migliaia di chilometri; e gli strumenti che ci permetteranno di fare ciò saranno incredibilmente semplici, in confronto al telefono che usiamo ora. Un uomo sarà capace di tenerli nel taschino del gilet." (Rif

intervista di John B. Kenedy, 1926). La sua storia rimane velata da un'aurea di mistero e leggenda che non toglie, però, a lui il merito di essere stato, con altri, al centro della rivoluzione tecnologica dell'elettricità tra la fine del XIX secolo e gli inizi del XX. Proprio per questo motivo, Tesla Motor, azienda automobilistica americana fondata nel 2003 da un gruppo di ingegneri della Silicon Valley, che produce "veicoli elettrici ad alte prestazioni orientati verso il mercato di massa", ha deciso di chiamarsi in questo modo, rendendo onore all'omonimo scienziato, un ingegnere, riconosciuto come un genio e un inventore. Sul sito di Tesla Motor si legge che a Nikola Tesla si devono molte invenzioni, tra cui il motore a induzione

e la trasmissione di corrente alternata; senza la sua visione e genialità il nostro mondo non sarebbe stato possibile.

Il mercato globale di auto elettriche (che include sia le macchine a batteria elettrica, le ibride a ricarica elettrica e i veicoli leggeri con celle a combustibile) ha iniziato a crescere dal 2010 con una accelerazione



La linea

d'ombra
Riflessioni di strategia

continua che ha visto, nel 2016, il numero di veicoli superare i 2.000.000. Secondo il rapporto pubblicato dalla International Energy Agency (IEA) l'immatricolazione di auto elettriche nel 2016 ha toccato il livello record di 750.000. Ad oggi le macchine a batteria elettrica (BEV- Battery Electric Vehicle) hanno superato quelle plug-in (PHEV-Plug-in Hybrid Electric Vehicle). La Norvegia è il Paese che detiene la quota più consistente di veicoli elettrici (EV) sul totale delle auto in circolazione (29%), seguita da Paesi Bassi (6,4%) e dalla Svezia (3,4%). La Cina, la Francia e il Regno Unito si attestano all'1,5% circa. Nel 2016 in Cina è stato venduto il 40% delle auto elettriche prodotte a livello mondiale, più del doppio degli Stati Uniti. Inoltre la Cina con 200 milioni di motocicli elettrici ed avendo dai 3 ai 4 milioni di veicoli elettrici a bassa velocità (LSEV- Low-Speed Electric Vehicles) è il mercato più grande al mondo in mezzi di trasporto ad elettricità.

Poiché il numero di tali veicoli è in continuo aumento, sono aumentate anche le infrastrutture per la loro ricarica (72% nel 2016), anche se maggiori sforzi devono essere fatti in questa direzione. La ricerca, lo sviluppo e la diffusione (RD&D-Research Development

hanno portato ad un calo del prezzo delle batterie e ad un aumento della densità energetica. I miglioramenti tecnologici inducono a pensare che, anche da un punto di vista di costo, la differenza tra veicoli elettrici e quelli a combustione andrà via via restringendosi. Le stime sono che nel 2020 saranno tra i 9 e i 20 milioni le auto elettriche in circolazione, per salire poi tra i 40 e 70 milioni entro il 2025 ma ci vorrà molto tempo perché la maggior diffusione possa scalfire la domanda globale di petrolio e l'emissione dei gas serra (GHG). Al fine di promuovere l'accelerazione di questo processo, sono necessarie politiche di incentivo che riguardino sia il sostegno alla ricerca, i sussidi e una regolamentazione che promuova la diffusione di EV, con infrastrutture adeguate. Non è un caso che, in Europa, una elevata presenza delle auto elettriche si riscontri in Norvegia (un veicolo su quattro di quelli venduti), nazione in cui il governo ha non solo facilitato ma ne ha promosso la diffusione.

Sono passati due anni dall'accordo di Parigi sul clima in cui i 196 Paesi che lo hanno sottoscritto si impegnano a limitare l'incremento delle temperature sotto i 2°. Dopo due anni lo stato delle cose è il



& Deployment), insieme alla produzione di massa,

seguinte. La Cina, con il 29% delle emissioni di CO₂, si

è assunta l'impegno di toccare il picco entro il 2030, per poi scendere. La "supply side reform" e politiche molto più stringenti in merito al rispetto dell'ambiente

per le emissioni di CO2 (14%), che non hanno ancora chiarito la propria posizione se non nelle dichiarazioni ufficiali del suo Presidente che si è sfilato dagli accordi



hanno fatto sì che, negli ultimi tre anni, le emissioni rimanessero stabili. La Cina nel 2016 è stato il primo produttore di energia solare al mondo, con l'11% della sua energia proveniente da fonti rinnovabili. I nuovi impianti installati nel 2017 cumulavano, a fine giugno, 102GW, dato che si avvicina al piano del governo che prevede il raggiungimento di 105GW di potenza fotovoltaica entro il 2020. In questa direzione va letto anche il ruolo sempre più dominante della Cina per quanto riguarda la mobilità elettrica. Tali dinamiche fanno pensare che gli obiettivi che la nazione si è data in merito all'emissione di gas serra, siano raggiungibili. Anche in India, terza nazione responsabile per le emissioni, si rileva un cambiamento importante "Basti dire che, mentre il governo ipotizzava un 60% di potenza elettrica da centrali termoelettriche fossili nel 2017, ora la stima è calata al 43% grazie a una frenata delle centrali a carbone e ad una accelerazione sulle rinnovabili". (rif Gianni Silvestrini, "L'accordo di Parigi ha dato una scossa ma serve una decisa accelerazione", Il Sole 24 Ore, 7 novembre 2017). All'appello mancano gli Stati Uniti, il secondo paese

di Parigi. Contro l'amministrazione USA si sono schierati in molti, tra cui anche gli scienziati che lavorano per lo stesso governo. Sindaci e governatori di diverse città e Stati americani hanno annunciato la decisione di procedere con le politiche di riduzione delle emissioni, così come le stesse aziende, che sono diventate più sensibili alle tematiche ambientali sia per questioni competitive (vedi ad esempio il mercato delle rinnovabili) sia per l'atteggiamento degli investitori finanziari diventati molto più attenti alle politiche di governance adottate dalle società (e.g. ESG, nel delineare le proprie politiche di investimento). L'Europa, invece, che è sempre stata all'avanguardia sulle questioni legate all'ambiente, ha perso mordente a causa delle frammentazioni al suo interno, con Stati che si trovano su posizioni quasi diametralmente opposte. Gli obiettivi previsti entro il 2020 è probabile che saranno superati ma il target di tagli del 40% del totale delle emissioni per il 2030 appare un obiettivo arduo da raggiungere. Nel frattempo la Cina sembra essere molto determinata nel tenere fede ai propri impegni e, in

questa direzione, ha aumentato la pressione sui produttori di auto perché accelerino nello sviluppo di vetture elettriche che, nel 2019, dovrebbero pesare per il 10% della produzione di ogni singolo marchio, e poi salire gradualmente negli anni successivi. Coloro che non raggiungeranno questo traguardo, dovranno comperare crediti dai propri concorrenti (vedi le recenti indicazioni date dal Ministero dell'industria e dell'informazione). Tale scelta politica ha creato e creerà un importante cambiamento all'interno dell'industria automobilistica e non solo cinese, che vedrà lo sviluppo di tecnologie sempre più avanzate e sofisticate per la realizzazione degli EV. Gli Stati Uniti e l'Europa si muovono nella stessa direzione. Lo scorso 7 novembre il regolatore dell'Unione europea, al fine di colmare il divario tecnologico con la Cina, ha deciso di imporre alle case automobilistiche misure più rigide atte a diminuire del 30% i gas di scarico (anidride carbonica) delle auto entro il 2030 rispetto ai livelli del 2021. Contestualmente, il piano configura una serie di incentivi per i produttori a spingersi verso le auto elettriche. L'Europa, a differenza della Cina, non sembra voler imporre delle quote bensì spingere le case automobilistiche verso la creazione di veicoli più "puliti" o elettrici. Una delle finalità della proposta della Commissione è quella di aumentare il numero di modelli EV prodotti in Europa, soprattutto per essere competitivi in questa corsa all'auto elettrica che è già iniziata.

Tutti i maggiori produttori di auto mondiali sono pronti a cogliere questa sfida che è, innanzitutto, tecnologica. Basti ad esempio pensare ad una componente importante per gli EV: la batteria

Dal 1991, quando vennero prodotte le prime batterie al litio, la tecnologia è migliorata significativamente in termini sia di densità e durata, che di affidabilità e sicurezza. Questo processo è previsto continuare e accelerare, così come la concorrenza tra i produttori di batterie; con cinesi da una parte e tutto il resto del mondo dall'altra.

Il potenziale contributo delle auto elettriche alla decarbonizzazione dell'economia globale è sostanziale, sostiene la IAE, e sarà foriero di una serie di sinergie nell'utilizzo delle rinnovabili e una miglior integrazione delle fonti di energia.

Ma sarà la scelta di puntare sulle auto elettriche che permetterà in modo significativo di tagliare le emissioni? La decisione unidirezionale di una tecnologia di trasporto rispetto all'altra, è la scelta più

corretta che un governo possa fare? L'auto elettrica non emette emissioni inquinanti, perché non c'è alcun processo di combustione, ed è quindi da considerarsi un'auto ecologica. Per misurare l'impatto ambientale di un'auto elettrica il regolatore dovrebbe però anche analizzarne l'intero ciclo di produzione, compresi i materiali che vengono usati e il generale sfruttamento più intensivo delle risorse della terra, sia nella fase di produzione che di fine ciclo. Sarà quindi necessario avere maggior consapevolezza della accessibilità di queste risorse, della loro distribuzione e di come il loro sfruttamento possa avere degli impatti sul mercato ma, soprattutto, sull'ambiente.

"C'è una netta differenza tra progresso e tecnologia. Il progresso fornisce benefici all'umanità. La tecnologia



non necessariamente" dichiarò Nikola Tesla al giornalista John B. Kennedy durante la sua celebre intervista; una affermazione importante quella del ricercatore, che rivela la consapevolezza del proprio ruolo nello sviluppo delle scienze applicate. Egli fu uno studioso estremamente brillante e, senza entrare nel merito di ciò che i suoi sostenitori e detrattori sostengono, ebbe la capacità di guardare avanti, immaginando un futuro che è diventato il nostro presente.

In "The Prestige" anche Cristhopher Nolan rende omaggio a questo uomo eccentrico e fuori dagli schemi, che è stata, e lo rimane tutt'ora, una figura molto controversa. La sua apparizione nel film è limitata ma grande è l'attenzione che il regista ha dedicato al personaggio. Tesla è l'unico protagonista

realmente esistito, che il regista ha descritto come “il vero uomo caduto sulla terra”, il cui ruolo, non a caso, è stato affidato a David Bowie. Tutto questo tra magia e realtà.

Pinuccia Parini
Financial Communication and Advisory Manager
Aletti Gestielle SGR S.p.A.

Milano, 1 dicembre 2017

Disclaimer

La presente pubblicazione è distribuita da Aletti Gestielle SGR. Pur ponendo la massima cura nella predisposizione della presente pubblicazione e considerando affidabili i suoi contenuti, Aletti Gestielle SGR non si assume tuttavia alcuna responsabilità in merito all'esattezza, completezza e attualità dei dati e delle informazioni nella stessa contenuti ovvero presenti sulle pubblicazioni utilizzate ai fini della sua predisposizione. Di conseguenza Aletti Gestielle SGR declina ogni responsabilità per errori od omissioni.

La presente pubblicazione viene a Voi fornita per meri fini di informazione ed illustrazione, non costituendo in nessun caso offerta al pubblico di prodotti finanziari ovvero promozione di servizi e/o attività di investimento nè nei confronti di persone residenti in Italia nè di persone residenti in altre giurisdizioni, a maggior ragione quando tale offerta e/o promozione non sia autorizzata in tali giurisdizioni e/o sia contra legem se rivolta alle suddette persone.

Né Aletti Gestielle SGR né alcuna società appartenente al Gruppo Banco BPM potrà essere ritenuta responsabile, in tutto o in parte, per i danni (inclusi, a titolo meramente esemplificativo, il danno per perdita o mancato guadagno, interruzione dell'attività, perdita di informazioni o altre perdite economiche di qualunque natura) derivanti dall'uso, in qualsiasi forma e per qualsiasi finalità, dei dati e delle informazioni presenti nella presente pubblicazione.

La presente pubblicazione non può essere riprodotta se non previo espresso consenso scritto di Aletti Gestielle SGR, restandone in ogni caso vietato ogni utilizzo commerciale. La presente pubblicazione è destinata all'utilizzo ed alla consultazione da parte della clientela professionale e commerciale di Aletti Gestielle SGR e, in ogni caso, non si propone di sostituire il giudizio personale dei soggetti a cui si rivolge. Aletti Gestielle SGR ha la facoltà di agire in base a/ovvero di servirsi di qualsiasi elemento sopra esposto e/o di qualsiasi informazione a cui tale materiale si ispira ovvero è tratto anche prima che lo stesso venga pubblicato e messo a disposizione della sua clientela. In nessun caso e per nessuna ragione, le opinioni riportate nella presente comunicazione possono ritenersi vincolanti per Aletti Gestielle SGR nell'ambito dello svolgimento della propria attività di gestione.

I dati citati nella presente pubblicazione sono di pubblico dominio e/o reperiti su fonti accessibili (stampa, televisione, internet) o tali da non precludere la diffusione al pubblico.

Aletti Gestielle SGR SpA. - Via Tortona 35, Milano.