



© The Economist

**E**ls inversors en mineria senten una mena d'atracció pecaminosa envers Glencore, un conglomerat anglosuís del sector del metall. És el primer exportador mundial de carbó, una matèria primera que té molt mala premsa. Aquesta empresa va on d'altres no s'atreixeixen a posar els peus, com la República Democràtica del Congo (RDC), que té una desagradable reputació per violència i corrupció. No fa gaire va trampejar les sancions contra Rússia per tancar un acord amb Rosneft, el líder petroler del país.

Tanmateix, Glencore encara podria guanyar-se un lloc al cel. És un dels principals proveïdors de coure del món, i el primer de cobalt, gran part del qual prové

**ECONOMIA**

## La veta més abundant

Les companyies mineres han trobat la manera de sortir d'un pou. Es preveu que els vehicles elèctrics i les bateries generaran una elevada demanda de coure i de cobalt.

de les seves inversions a l'RDC. Aquests metalls són ingredients vitals per als productes i sectors de tecnologia neta, sobretot els vehicles elèctrics (VE) i les bateries.

El potencial dels metalls i minerals "verds", que són el níquel, el liti i el grafit, al costat del coure i el cobalt, està renovant la fal·lera per invertir en empreses mineres ara que es recuperen del desastre del malbaratament d'1 bilion de dòlars de sobreinversió durant el supercicle de les matèries primeres liderat per la Xina, que va iniciar-se a començament dels anys 2000. Els més optimistes sostenen que l'energia neta podria ser una font encara més gran de demanda del que ha estat la Xina els últims 15 anys aproximadament.

Que hi hagi optimisme envers el sector miner és un canvi extraordinari per si sol.



**JACIMENT DE COURE A L'RDC.** L'any 2014-15 les quatre companyies mineres més grans de la borsa de Londres van perdre gairebé 20.000 milions de dòlars de beneficis quan les matèries primeres es van desplomar.

únicament van passar de patir unes pèrdues enormes a obtenir beneficis, sinó també que el 2016 van reduir el deute net en gairebé 25.000 milions de dòlars. BHP i Rio van repartir unes quantitats inesperadament altes als accionistes. Ivan Glasenberg, l'imponent director de Glencore, diu que ara l'empresa té la posició financera més forta dels últims 30 anys. "Com canvien les coses, en un any", s'exclama.

Per apuntalar el canvi de tendència hi ha hagut reduccions de l'oferta: tant de voluntàries, per fer augmentar el preu de les matèries primeres, com d'involuntàries, com vagues i interrupcions. La inversió de capital ha baixat dos terços des del 2013 (vegeu el gràfic). Totes les empreses són reticents a l'hora d'embarcar-se en nous projectes miners. Glasenberg diu que la cartera de nous projectes relacionats amb el coure, per exemple, és més reduïda del que era abans del boom de la Xina. L'enorme jaciment de coure de Rio, Oyu Tolgoi, al desert del Gobi, a Mongòlia, n'és una rara excepció. El focus principal de totes les empreses mineres és refer els balanços de comptes i recompensar els accionistes que han mantingut la fe.

Fins i tot ara que prometen disciplina en la despesa, però, la demanda de metalls i minerals verds els tempta a gastar. L'any passat BHP va declarar que el 2017 podria ser l'any "en què es posés en marxa la revolució del cotxe elèctric". Un repunt recent dels preus dels materials de les bateries, com el coure, el cobalt i el liti, ha fet augmentar la il·lusió. La Xina, primer fabricant mundial de VE, s'està empassant l'oferta d'aquests materials. Al novembre, China Molybdenum, que cotitza a Xangai, es va convertir en el propietari majoritari de Tenke Fungurume, una gran mina de coure i cobalt de l'RDC. És revelador que el preu del platí, que es fa servir en transformadors catalítics en motors de combustió interna, s'hagi estancat.

BHP, que ha analitzat detingudament la demanda relacionada amb els VE, cal-

cula que un VE mitjà propulsat amb bateria contindrà 80 quilograms de coure —quatre vegades més que un motor de combustió interna—, repartits entre el motor (la proporció més gran), la bateria i el joc de cables. BHP pronostica que cap al 2035 hi podria haver 140 milions de VE a les carreteres (un 8% del parc mundial), mentre que avui n'hi ha 1 milió. Fabricar-los podria requerir pel cap baix 8,5 milions de tones l'any de coure addicional, o prop d'un terç més que la demanda total actual de coure al món.

Segons Sanford C. Bernstein, que parteix de l'agosarada estimació que el 2035 gairebé tots els cotxes nous seran elèctrics, l'oferta mundial de coure s'hauria de doblar per ajustar-se a la demanda en aquell moment. L'empresa també assenyala que trobar i extreure tots els metalls que reportaran beneficis, a més de nous forns de fosa i capacitat de refinament, podria requerir 1 bilió de nova inversió per part de les companyies mineres. Hunter Hillcoat, del banc Investec, diu que la transició podria requerir que s'afegís una mina de coure de les dimensions de la mina Escondida, a Xile, la més gran del món, cada any.

Aquí rau el problema. Segons una estimació, es triga com a mínim 30 anys a passar de trobar dipòsits de coure a produir el metall a escala. Alguns dels dipòsits operatius avui dia van ser descoberts als anys vint. A causa de la baixada de la concentració dels minerals, la resistència de les comunitats, la falta d'aigua i altres factors, l'oferta de coure serà superada per la demanda l'any que ve o l'altre. Però els preus haurien de pujar considerablement per provocar la inversió necessària en mines.

Uns preus marcadament més alts del coure, però, podrien incitar a buscar bateries alternatives i materials per als VE com l'alumini. Quan els preus del níquel, un additiu en l'acer inoxidable, van enfilarse fa una dècada, els productors d'acer inoxidable van trobar maneres de fer productes menys dependents del níquel.

Els últims quatre anys el sector ha patit una forta davallada que l'empresa d'investigació Sanford C. Bernstein considera que ha sigut tan profunda com en la Depressió. L'any 2014-15 les quatre companyies mineres més grans de la borsa de Londres —BHP Billiton, Rio Tinto, Glencore i Anglo American— van perdre gairebé 20.000 milions de dòlars de beneficis recurrents (en l'acrònim anglès, EBITDA), quan les matèries primeres es van desplomar. Glencore, que va ser la més afectada, va descartar el dividend i va emetre accions per salvar el balanç.

Els valors de les matèries primeres van recuperar-se l'any passat, i altre cop encapçalats per Glencore, el preu de les accions de les empreses mineres va repuntar. Els resultats recents demostren que les quatre companyies més grans no

**Nova**  
maqueta

**Nous**  
opinants

**Nou**  
format

**Nou**  
Temps



## Ja al teu quiosc

Per fer-te  
subscriber entra a  
[www.eltemps.cat](http://www.eltemps.cat)  
escriu-nos a  
[subscripcions@  
eltemps.cat](mailto:subscripcions@eltemps.cat)  
o telefona al  
**902131025.**

Us atendrem de  
9.00 a 14.00 hores



El coure i el cobalt són vitals per als sectors de tecnologia neta, sobretot els vehicles elèctrics i les bateries.

→ Una altra dificultat a l'hora d'abastir una futura revolució dels vehicles elèctrics és la sovint inhòspita localització d'alguns dels minerals més prometedors. El cobalt, per exemple, és un subproducte del coure i el níquel. Els volums totals són de prop de 100.000 tones, i gairebé un 70% es troba a l'RDC. Una bona part la produeixen miners artesanals no regulats, cosa que ha generat preocupació entorn del "cobalt conflictiu".

Certament, l'RDC és probablement la font principal de molts dels minerals necessaris per als VE i les bateries. Paul Gait, de Sanford C. Bernstein, l'anomena l'Àrabia Saudita del boom dels VE, referint-se al paper del reialme als mercats petrolers. Però empreses com BHP i Rio es creu que són reticents a invertir en aquell país perquè els preocupen l'estabilitat, la transparència i la governança.

A curt termini, el sector miner encara està nerviós per afrontar noves inversions. Com assenyala Glasenberg, de Glencore, ja s'han vist enganyats abans per estimacions que la demanda de coure es doblaria; l'últim pronòstic fallit va ser el 2008. Les empreses més grans, BHP i Rio, tenen un motiu afegit per dubtar abans de malgastar en materials per a bateries. La seva gallina dels ous d'or són els minerals de ferro i el carbó de coc, les matèries primeres de l'acer, que es fan servir en major mesura en els motors de gasolina i dièsel que en els VE. BHP també produeix petroli, la demanda del qual podria quedar

un dia afectada pels vehicles propulsats amb bateria. Anglo American té un gran negoci amb el platí i el pal·ladi, cosa que alimenta la demanda de transformadors catalítics de dièsel i gasolina.

Totes les empreses insisteixen que, de fet, aquestes diferents situacions respecte als minerals els ofereixen una "protecció", evolucionin com evolucionin la flota de vehicles (si bé aposten pel coure en la seva cartera de productes com possiblement la millor oferta). La situació de Rio és única pel fet que també té un projecte de liti-borata, a Sèrbia, que està desenvolupant com una alternativa al boom de les bateries.

Si fem una aposta més arriscada, pot ser que petites empreses com la canadencan Ivanhoe estiguin més ben col·locades per a un augment dels VE i les bateries. Fa poc Ivanhoe va anunciar que tenia previst explotar el dipòsit de Kamoakakula a l'RDC, que qualifica com el descobriment més gran de coure de la història, ja que conté el coure de concentració més alta que produeixen les grans mines del món. L'empresa minera xinesa Zijin ha vist la mateixa oportunitat i està pagant a Ivanhoe 412 milions de dòlars per la seva participació majoritària a Kamoakakula. El fundador d'Ivanhoe, el multimilionari Robert Friedland, es refereix al metall com el rei de tots els altres. "Si ens basem en els problemes ecològics i mediamambientals del món", diu, "tota solució ens porta al coure". •

Traducció d'Arnau Figueras