

CHINA VENDE LÍTIO DA BMW POR MEIO BILHÃO DE EUROS

Posted on 18. Februar 2020

Bolívia retira contrato de lítio com a Alemanha

Um ponto de vista de Karl Bernd Esser.

O fabricante de automóveis bávaro BMW encomendou lítio por 540 milhões de euros ao grupo chinês de matérias-primas Ganfeng em meados de Dezembro de 2019. "Ao assinar este contrato, estamos garantindo nossos requisitos de lítio para células de bateria", disse Andreas Wendt, membro da diretoria responsável pela compra. O contrato vai até o final de 2024: "Até 2023, queremos ter 26 modelos electrificados em oferta, mais da metade dos quais serão totalmente eléctricos. A demanda por matérias-primas está aumentando de acordo", disse Wendt. Ganfeng está a extrair o lítio na Austrália.

Para a próxima quinta geração de células de bateria, a BMW também irá comprar o próprio cobalto a partir de 2020 e fornecer as matérias-primas para os fabricantes de células de bateria CATL e Samsung SDI. O cobalto será proveniente de minas na Austrália e Marrocos. Os contratos de fornecimento garantem um fornecimento seguro até 2025, anunciou a BMW. A BMW irá utilizar as células dos dois fabricantes asiáticos para produzir as baterias dos seus próprios carros eléctricos nas suas fábricas em Dingolfing, Spartanburg e Shenyang. Até 2031, a BMW encomendou células de bateria da CATL por 7,3 bilhões de euros e da Samsung SDI por 2,9 bilhões de euros. "Isto vai assegurar a nossa procura a longo prazo por células de bateria", disse Wendt. Na Europa, a empresa sediada em Munique quer vender um em cada três carros com tração eléctrica ou híbrida em 2025.

Porque é que a BMW agiu tão rápida e prudentemente?

A confiança depositada pelo Grupo BMW na recém-criada empresa estatal germano-boliviana YLB (Yacimientos de Litio Bolivianos) para a produção de lítio derreteu. Em novembro de 2019, o governo boliviano cancelou surpreendentemente uma joint venture para mineração de lítio com uma empresa alemã, de acordo com um político regional. A fábrica da empresa estatal germano-boliviana YLB na "salina Uyuni" na Bolívia foi apenas em 9.10.2018 a joint venture entre a empresa Baden-Wuerttemberg ACI-Systems Alemania GmbH (ACISA), a Thuringian K-UTEC AG Salt Technologies (na época da RDA VEB-KALI) e o governo boliviano. A Bolívia detém uma participação de 51% na joint venture YLB ACISA E.M. O Grupo está subordinado ao Ministério de Energia da Bolívia e foi fundado em 2017, com sede em La Paz. A joint venture envolve investimentos de 1,2 bilhões de dólares e a construção de três fábricas na Bolívia, incluindo uma fábrica de hidróxido de lítio no Salar de Uyuni, onde as reservas de lítio ali existentes seriam utilizadas para produzir

cátodos e baterias. O plano era produzir 30.000 a 40.000 toneladas métricas de hidróxido de lítio por ano a partir de 2022, com investimentos de 300 a 400 milhões de euros.

Isso permitiria que centenas de milhares de carros elétricos fossem equipados com baterias de lítio.

Segundo a agência de notícias ABI, o governador do departamento de Potosí declarou que o governo do presidente Evo Morales havia parado o projeto por decreto. Após os motins de novembro de 2019, a joint venture com a ACISA foi dissolvida por decreto do presidente Morales como um de seus últimos atos oficiais. O ex-Evo Morales diz hoje: "Denunciamos que o golpe de Estado, como o do gás natural, tem a intenção de fornecer nosso lítio às empresas transnacionais, e nomeia Juan Carlos Zuleta, que trabalhou para o governo chileno na Comissão Nacional de Lítio". O povo boliviano não vai permitir que eles ofereçam nossos recursos naturais", disse ele em sua conta no Twitter.

Após a formação do governo de transição sob Jeanine Áñez, o director-geral da YLB também foi substituído. Foi assumido no dia 8 de janeiro por Juan Carlos Zuleta, analista do mercado global de lítio, líder de opinião publicado regularmente e líder de campanha contra a participação alemã, com boas relações com o Comitê Cívico de Potosí. Antes do seu cargo de Gerente Executivo da YLB de hoje, Zuleta foi assessora do Comitê Cívico Potosinista (Comcipo), que em 2019 rejeitou totalmente o contrato de uso de lítio celebrado com empresas alemãs. Já no início de fevereiro de 2020 ele foi demitido do seu escritório novamente e o economista Gunnar Valda Vargas assumiu temporariamente o cargo. A ofensiva de lítio alemã, com acesso à maior instalação de armazenamento de lítio do mundo para o abastecimento da indústria alemã, será, por enquanto, completamente cancelada. As consequências para a Alemanha são devastadoras.

O proprietário da ACISA GmbH, Prof. Dr. Wolfgang Schmutz, e os numerosos ministérios alemães até à Chancelaria Federal, que ele anuncia no site da empresa, provavelmente não gostou do decreto.

No seu site alemão, a ACISA comenta as manchetes:

Citação: "Em 4 de novembro de 2019, apareceu nas notícias que o governo boliviano havia revogado o decreto em conexão com o estabelecimento da joint venture entre a ACI e seu parceiro boliviano. A ACI Systems Alemania GmbH (ACISA) foi surpreendida com a própria notícia. Soubemos pela imprensa que o Decreto 3738 tinha sido alegadamente revogado. Ainda não recebemos nenhuma informação oficial do lado boliviano. Até agora o projecto tem estado a decorrer de

acordo com o planeado. Em 28 de outubro de 2019, a empresa conjunta YLB-ACISA E.M. foi inscrita no registro comercial boliviano. Por isso, vamos primeiro pedir esclarecimentos aos nossos parceiros bolivianos e continuar a trabalhar no projecto, tal como acordado.

No âmbito do projecto conjunto, a joint venture YLB ACISA-E.M. teria acesso à salmoura residual do maior depósito de lítio do mundo, no Salar de Uyuni. Estas condições garantiriam que a YLB ACISA-E.M. tivesse uma base sólida para o desenvolvimento da cadeia de valor do lítio. A YLB ACISA-E.M., por sua vez, seria co-responsável pela distribuição e comercialização do hidróxido de lítio, que seria produzido durante o período de vigência da parceria.

A fim de estabelecer mais parcerias, a YLB realizou discussões intensivas com oito consórcios de vários países que se ofereceram como parceiros para a produção de lítio. Uma parceria com o grupo chinês CAMC, que extrai cloreto de potássio no Salar de Uyuni, está em vigor desde 2016. No entanto, os chineses estão interessados em expandir a parceria a fim de cobrir a grande demanda chinesa por lítio e aparentemente dormiram durante este negócio alemão, de acordo com a Alemanha. Isto foi uma falácia para a Alemanha e para o empresário Wolfgang Schmutz.

WirtschaftsWoche escreveu em 21.06.2019: "Wolfgang Schmutz, chefe do fornecedor automotivo de médio porte ACI, vai explorar com sua empresa o maior depósito de lítio do mundo na Bolívia. Muitos especialistas consideram isto um empreendimento sem esperança". Em uma entrevista WiWo, Schmutz defende sua aventura - e explica seus grandes planos para a reviravolta do trânsito alemão.

Pergunta WiWo: Você recebeu o contrato em 2018, contra sete grandes consórcios do Japão, China, Rússia e EUA. Isso surpreendeu muitos observadores:

"Tínhamos preparado isto bem, tínhamos convidado os gerentes de projeto da Bolívia para a Alemanha, viajamos por uma semana: Visitamos os nossos parceiros da indústria, política, bancos, associações e instituições de pesquisa. Todos se uniram, sobretudo o governo alemão, que se empenhou muito no projeto devido à importância do lítio para a indústria alemã. Isso foi verdadeiramente extraordinário. Mostramos aos bolivianos que trabalhamos de forma muito confiável e bem (!). Juntamente com a empresa estatal boliviana YLB, estamos investindo 300 milhões de euros, 80 dos quais serão destinados como contratos para a indústria da construção local. Vamos formar jovens da Bolívia e disponibilizar 15% do lítio para a economia boliviana. Não vamos entrar ali, pegar na matéria-prima e sair. Nós somos muito, muito mais sustentáveis. Isto convenceu obviamente".

Pergunta do WiWo: A sustentabilidade é também o argumento central da nova estratégia de matérias-primas do governo alemão, que deverá ser apresentada este Verão. Você acredita que isso nos permitirá competir contra a China por recursos futuros?

A China muitas vezes só quer trocar dinheiro rápido por matérias-primas. Isso não é sustentável, disse Wolfgang Schmutz. "E já todos sabem que este não é um bom negócio. A abordagem alemã é diferente - e eu acredito que ela também pode funcionar em outros países. A corrida ainda não acabou. A Alemanha e a Europa ainda possuem alta tecnologia, especialmente em engenharia mecânica e de instalações. África e América do Sul, por exemplo, precisam de centrais de energia solar, bombas de água e TI na agricultura. Podemos oferecer tudo isto - em troca das matérias-primas de que a nossa indústria necessita urgentemente para a reviravolta energética e de transporte. A China já é muito activa em África na explosão das matérias-primas. É por isso que temos de ter cuidado e procurar lá parceiros com os quais possamos fazer as coisas em pé de igualdade. Nosso contrato com os bolivianos, por exemplo, tem um prazo de 70 anos. Isto é bom para ambos os lados: temos segurança de abastecimento, eles podem planejar conosco e nossos investimentos. Vou implementar isto enquanto eu viver. É isso que eu defendo."

A ACISA de Wolfgang Schmutz apoia o Verein zur Förderung der Straßenkinder na Bolívia e.V. na sua sede em Rottweil. A associação apoia financeira, organizacional e em termos de pessoal exclusivamente a Fundación Arco Iris, (traduzido livremente) "Hilfswerk Regenbogen" na Bolívia, uma organização de ajuda que trabalha para crianças e jovens na rua, fora da rua e cada vez mais para projectos sociais como o jardim-de-infância, a creche e a educação escolar. A área de operação é principalmente na metrópole boliviana de La Paz, a uma altitude de cerca de 3600 metros. Este apoio é louvável, mas obviamente não foi suficiente para convencer o governo da Bolívia a explorar em conjunto os maiores depósitos de lítio do mundo a longo prazo. Talvez o concorrente China tenha agora inventado mais com o seu fogo assediador do que a Alemanha com os seus simples "infantários"? Uma segurança de lítio estratégica para a Alemanha durante 70 anos teria certamente valido a pena.

Conclusão:

As baterias de íons de lítio também são utilizadas para armazenar energia em smartphones ou chaves de fendas sem fios. Segundo o Instituto Federal de Estatística, 202 milhões de baterias de íons de lítio no valor de 2,4 bilhões de euros foram importadas para a Alemanha no ano passado - e a tendência é crescente: 190 milhões de baterias de íons de lítio já haviam sido importadas até setembro de 2019. Cerca de 40% vieram da China, e a mesma quantidade veio do Japão, Coreia do

Sul e Singapura.

A China não vai deixar a Alemanha tirar a manteiga do pão

Tire o chapéu, o acordo com a BMW foi bem feito pela China. Uma obra-prima que provavelmente também foi antecipada pelo Wirtschaftswoche em junho de 2019, com uma entrevista de W. Schmutz sobre os sonhos de lítio da Alemanha na Bolívia. Os chapéus alemães BND só gastam bilhões de dinheiro dos contribuintes e não fazem nada, mas não me vem nada à cabeça. Se o Serviço Federal de Inteligência de bilhões de dólares, como outros serviços como os da China, França ou EUA costumam fazer, informasse suas próprias empresas alemãs sobre importantes informações estratégicas estrangeiras, então ele teria tido a oportunidade de tomar medidas oportunas para contrariar isso. As leis alemãs proíbem isto, diz a BND. Os chimpanzés riem-se todos os dias, porque só lhes é permitido revelar os seus segredos à Chancelaria Federal como autoridade de supervisão directa ou trocá-los com os EUA. O presidente alemão da BND em La Paz deveria ser aposentado, pois Merkel e Altmeier também foram surpreendidos com a demissão.

A China, por exemplo, expulsou ambas as empresas alemãs da Bolívia, e concluiu imediatamente um negócio gordo com a empresa automobilística BMW, como precaução, por apenas 5 anos. Em caso de crise, a BMW, no entanto, não receberá mais lítio da China. Os cargueiros chineses trarão então esta terra rara da Austrália directamente para a China e fornecerão à Baviera bicicletas vintage da época da MAO. Sem carro elétrico, sem diesel e sem carro a gasolina, nada funciona mais, ou seja, os VERDES serão realmente felizes e poderão ser banidos para Helgoland pelo resto da população alemã por um curto ou longo período de tempo. Ar fresco e uma brisa forte do mar é bom para eles e não há carros na ilha alemã de qualquer maneira.

Eu quase me esqueci: Portanto, não ajuda se a diretoria da BMW receber um novo telefone celular comercial da BMW toda vez que eles viajarem para o exterior na sua chegada para evitar ser incomodado pelo estado visitante. A empresa de Munique Rohde & Schwarz forneceu tecnologia moderna para o serviço secreto chinês de reconhecimento de voz, entre outros. Se o BKA encontra criminosos usando-o todos os dias, então na China a voz de um membro da diretoria da BMW é filtrada e as suas conversas de negócios sensíveis podem ser ouvidas por acaso. É claro que isto também se aplica a outros membros do conselho de administração ou diretores executivos da Dax alemã. Um celular com conversão de voz ou criptografia de voz já deveria estar disponível na Rohde & Schwarz em Munique, mas devido ao alto preço, o fisco alemão não reconhece isso como uma despesa comercial. Às vezes você realmente economiza dinheiro no lugar errado na Alemanha.

+++

Obrigado ao autor pelo direito de publicar o artigo.

+++

Fonte da imagem: [servickuz](#) / Shutterstock

+++

KenFM esforça-se por um amplo espectro de opiniões. Os artigos de opinião e as contribuições dos convidados não têm de reflectir a opinião da equipa editorial.

+++

Gostas do nosso programa? Informações sobre possibilidades de suporte aqui:

<https://kenfm.de/support/kenfm-unterstuetzen/>

+++

Agora você também pode nos apoiar com Bitcoins.



BitCoin endereço: 18FpEnH1Dh83GXXGpRNqSoW5TL1z1PZgZK