ABOUT THE GENERAL ELECTRIC DIVIDEND SLASH (a quote from the Financial Times thanks to prof.Franco Quilico)



Dividends are a narcotic. For as long as they keep flowing, the intoxication keeps tough questions from being asked. General Electric's corporate machinations since the financial crisis have been headspinning. It jettisoned much of its risky banking operation and made pricey bets on oil, gas and power equipment. The ebbs and flows that resulted, however, made GE's financials largely indecipherable, with multiple methods of profits and cash flow provided by the company. This was largely tolerated as long as the sacrosanct dividend rose and the company could find someone to fund the $8 billion annual cash payout. But disastrous acquisitions and poor execution this year — particularly in the power division — have finally exposed how mediocre the core company is. New chief executive John Flannery confirmed the obvious at an investor meeting yesterday, announcing that GE would halve its payout. Withdrawal symptoms are never pleasant… Mr Flannery says GE will concentrate upon three core industries: power, healthcare, and aviation. So far he has committed to divestitures worth $20 billion though that number will probably grow with a possible sale of a majority stake in Baker Hughes. But just as crucial on GE's road to recovery is a further demystifying of its financial reporting. With its prized dividend slashed, the scrutiny is intense.

Lex.

TESLA DIVIDE GLI ANALISTI FINANZIARI



Tra le "singolarità" più importanti che si riscontrano sul mercato azionario americano vi è sicuramente Tesla, la società di Elon Musk che produce veicoli e altri sistemi elettrici basati sulle batterie al litio. Tesla è vista dai più (e a ragione) come una sorta di buco nero che brucia cassa e vive essenzialmente di continue richieste al mercato di finanziamenti e nuovi aumenti di capitale, in nome della rivoluzione tecnologica e delle più svariate iniziative che porta avanti, ma al tempo stesso mostra un approccio così innovativo e radicale che viene indicata da altri come il nuovo paradigma industriale del secolo, generando entusiasmo e fidelizzazione tra analisti ed utenti per le aspettative che continua a generare sino ad essere definita la nuova Apple dei veicoli elettrici. Probabilmente sono vere entrambe le interpretazioni ma è per questo che non è facile capire se le azioni Tesla risulteranno l'affare o il buco del secolo.

Eppure per effetto della combinazione della normativa che limita le emissioni dei veicoli a combustione interna e dei progressi fatti nell'efficienza dei veicoli elettrici, questi ultimi stanno registrando una crescita delle vendite che è stata del 45% nel 2016 e che può addirittura accelerare nei prossimi anni. Ovviamente Tesla sarebbe in prima fila nel beneficiare di questa tendenza di mercato e nel riuscire a ottenere un lauto profitto dalle sue "supercars", se non fosse per i suoi (grossi) problemi nel riuscire ad ampliare la capacità produttiva e rispettare i tempi di consegna.

Chi ha ragione: quelli che la danno per morta tempo un anno o due o coloro che ci vedono il paradigma futuro dell'industria moderna? Proviamo insieme ad esaminare le motivazioni dell'una e dell'altra parte per farcene un'idea.

I DETRATTORI

A vantaggio di quelli che la danno per morta a breve termine c'è sicuramente la forte dipendenza della Società di Elon Musk dalla salute dei mercati finanziari globali. Tesla continua ad aver bisogno di nuove iniezioni di liquidità per finanziare i propri progetti. Per un'azienda già arrivata quasi alla soglia dei 400 dollari per azione e oggi rimbalzata a poco più di 300 (dunque comunque molto cara rispetto ad una redditività inesistente ancora per i prossimi anni) e dove l'azionista medio si è visto diluito del 43% dal 2013 ad oggi a causa del frequente ricorso al debito e dei continui aumenti di capitale, le prospettive possono risultare molto dire se i mercati finanziari non continueranno a vedere tassi molto bassi e a inanellare nuovi record!

Difficile infatti pensare che i dividendi di Tesla potranno divenire presto il punto di riferimento di chi oggi acquista il titolo, mentre la prospettiva di venire ulteriormente diluiti è reale e quella di dover emettere nuovi bond per rifinanziare quelli esistenti più che mai concreta.

Nel terzo trimestre del 2017 la prima casa automobilistica della storia che è nata nella Silicon Valley ha evidenziato una perdita di 619 milioni di dollari, contro l'utile da 22 milioni del corrispondente periodo del 2016. Gli analisti hanno però sottolineato il fatto che nel medesimo trimestre sono stati bruciati 1,42 miliardi di dollari di cassa: una cifra sconvolgente ! Forse è per questo che il suo fondatore, nonostante abbia raccolto oltre 3 miliardi di dollari negli ultimi 12 mesi, sta di nuovo facendo il giro del mondo per trovare i finanziamenti per costruire nuovi stabilimenti e andare avanti (vedi:

http://www.auto.it/news/news/2017/11/11-1191657/caslo_tesla_musk_cerca_risorse_da_erdogan/

e

http://punto-informatico.it/4408251/PI/News/tesla-nuovo-stabilimento-shangai.aspx

Se vogliamo tradurre tutto ciò in un solo concetto: bruciando cassa e continuando a posporre le date di consegna delle proprie vetture sulle quali ottiene un margine sino ad oggi piuttosto risicato Tesla continua invece a investire in mille direzioni diverse per ciascuna delle quali (qui sotto l'elenco) essa richiede al mercato cospicui contributi. Se almeno rispettasse le promesse recenti relative alla capacità produttiva e alla tempistica di completamento dei nuovi modelli gli analisti potrebbero indulgere maggiormente sulle

iniziative più estemporanee. Secondo i suoi detrattori così facendo Tesla non sembra invece produrre alcun valore per i suoi azionisti.

I PROGETTI "NON-CORE"

La società ancora oggi origina quasi il 90% dei propri ricavi dalla vendita di tre tipologie di veicoli elettrici, due delle quali sono già disponibili sul mercato (la Model S e la Model X) mentre la terza (la Model 3) è in arrivo ma ha già ottenuto dai futuri utenti un cospicuo contributo di "prenotazione". Una quarta tipologia (la Model Y, nell'immagine) relativa a un nuovo concetto di SUV leggero, sembra invece che non vedrà la luce prima del 2020.

Ciò nonostante il suo fondatore è stato bravissimo nell'affascinare il mercato finanziario anche con un numero elevato di "altri progetti" che sono solo parzialmente o non sono affatto interconnessi con la produzione di veicoli elettrici: dalla "Gigafactory" di batterie al litio (che anche per le sue elevatissime dimensioni non è ancora entrata in funzione e dovrebbe rappresentare il nuovo standard di produzione nel settore degli accumulatori), alla creazione di "Autopilot", un sistema proprietario di guida automatica delle proprie vetture, fino a ciò che il mercato finanziario ha spesso definito vere e proprie "distrazioni" rispetto al core business.

Progetti a ciascuno dei quali Elon Musk ha voluto associare concetti innovativi e visioni futuristiche, insieme a denominazioni particolarmente stimolanti e dove sta spendendo cifre iperboliche in progettazione e investimenti senza alcuna certezza di ritorni economici a breve termine. Vale a dire la costruzione di:

-pannelli solari (SolarTiles)
-batterie per uso domestico (PowerWall)
-sistemi integrati di alimentazione elettrica domestica (SolarCity)
-camion elettrici (Truck)
tunnel sotterranei di nuova concezione (Tunneling)
sistemi innovativi di diffusione della musica online (MusicStream)
circuiti di trasporto di persone e cose basati sul concetto di posta pneumatica (HyperLoop)
sistemi di trasporto aereo basati sul concetto di missile terra-aria (SpaceX)
Niente male nemmeno per un assiduo lettore di fumetti futuristici! Peccato che sino ad oggi nessuno di essi abbia portato un contributo tangibile alla creazione di valore del titolo quotato al Nasdaq e in alcuni casi vi siano seri dubbi sulla capacità di realizzarli davvero. Ciò nonostante il mercato sembra credere in Elon Musk più di quanto i fatti e i numeri suggeriscono. Difficile dunque dare torto ai detrattori di Tesla e del suo fantasmagorico

leader sulla base di quanto qui riportato!

GLI ESTIMATORI

Chi invece vede il bicchiere mezzo pieno fa notare innanzitutto che la sfida di Tesla nei confronti dell'industria automobilistica si dispiega su tre fronti: quello dell'automazione produttiva, quello dell'autonomia su strada e quello della guida autonoma. Riuscire a combinare al meglio queste tre capacità può fornire a Tesla un importante vantaggio competitivo sulla concorrenza, che rimane soprattutto focalizzata sui veicoli a combustione interna.

Secondo i più favorevoli commentatori Tesla è di fatto una società di software, tanto per ciò che concerne la capacità di gestire il sistema di accumulo delle batterie (BSM: battery management system) e quello della trasmissione dell'energia alle ruote (PT: power train), quanto per i sistemi che consentono alla vettura la rilevazione delle situazioni esterne e la loro elaborazione ai fini del risultato della guida autonoma, quanto infine per ciò che concerne la gestione dell'automazione in fabbrica. La capacità di generare autonomamente il software di cui ha bisogno è insomma il punto di forza di Tesla e quello che le consentirà di vincere la sua sfida all'industria automobilistica tradizionale.

Questa visione della strategia di Elon Musk può aiutare a spiegare la volontà di diversificare le iniziative di Tesla nelle più disparate direzioni (quelle che più sopra abbiamo sopra definito "non-core"): il punto di contatto sono le possibili sinergie a livello di software.

LE POTENZIALITÀ DELL'AUTOPILOT

Il fatto inoltre che le vetture Tesla in commercio già incorporano il sistema di guida autonoma consente all'azienda di totalizzare un gigantesco numero di miglia percorse, nel corso delle quali il software aggiunge all'enorme database ogni genere di situazioni di rischio. Si veda il grafico qui riportato:

Nel grafico sono assunte le seguenti ipotesi di produzione: 5000 Model3 alla settimana a partire da Aprile 2018 e il doppio a partire da Aprile 2019. Per quanto potente sarà il software sviluppato dalle altre grandi industrie, a partire dal 2020 Tesla sarà l'unica ad aver collezionato oltre 11 miliardi di miglia terrestri percorsi con le telecamere e il software di rilevamento dati attivi e questa è esattamente la soglia stimata dalla Rand Corporation quale misura di un sufficiente numero di rilevazioni statistiche per poter assicurare un numero di incidenti accettabile (vedi: Princeton University e vedi: eBook

RAND). La velocità presumibile di miglioramento del software di guida autonoma Tesla è perciò molto più alta di quella che altre case automobilistiche potranno esibire.

Quanto vale in termini finanziari poter assumere la leadership delle automobili che guidano da sole? Moltissimo, si presume. Soprattutto per l'utilizzo di tali veicoli per scopi diversi da quello del "leisure": taxi, furgoncini per le consegne e sistemi urbani compositi di gestione del traffico sono solo alcuni dei campi di applicazione di veicoli davvero capaci di autogestirsi.

LA FABBRICA AUTOMATICA

Un altro settore dove Tesla ha impiegato davvero ingenti risorse e dal quale si aspetta importanti futuri vantaggi competitivi è quello dell'automazione industriale. La capacità di sviluppo autonomo di robot di produzione gestiti da sistemi software proprietari Tesla è particolarmente cara a Elon Musk a causa della possibilità teorica di accelerare la loro velocità di esecuzione a livelli oggi mai visti a causa del fatto che il sistema-fabbrica deve risultare compatibile con le fasi della produzione non automatizzate. Nel momento in cui la fabbrica può risultare completamente automatica allora la velocità dei robot può accelerare moltissimo, giungendo a livelli di produttività oggi impensabili e ad una decisa compressione dei costi di produzione.

Ovviamente si tratta di un obiettivo finale decisamente in là nel tempo e difficile da raggiungere, che può inoltre cozzare con una non sufficiente integrazione del controllo della qualità dei componenti impiegati, così come con la difficoltà di armonizzare nell'ambito dell'automazione ogni genere di personalizzazione dell'output finale di produzione.

Obiettivi come quelli descritti tuttavia possono portare nel tempo a vantaggi competitivi molto forti, che aiuterebbero a ridefinire il concetto di "industria 4.0" fino a farcelo apparire come decisamente antiquato. Tesla ha dunque scelto di giocare d'anticipo una partita molto difficile le cui complicazioni lungo il percorso potrebbero decisamente minacciare la fiducia che il mercato finanziario vi ha riposto.

Ce la farà? Difficile dirlo oggi, alla vigilia di possibili manrovesci sui mercati finanziari, perché in questo momento è messa fortemente in discussione la capacità di Tesla di riuscire a completare i suoi programmi prima di esaurire le risorse finanziarie già raccolte nonché quella di conservare la fiducia del mercato per fornirgliene di ulteriori nei prossimi

mesi.

Eppure quella di Tesla sembra una delle storie industriali più intelligenti, belle e romantiche dei nostri anni…

Stefano di Tommaso

HA ANCORA SENSO LA RICERCA DEL VALORE NELL'INVESTIMENTO AZIONARIO? FORSE SOLO NEL SETTORE DELLA ROBOTICA



Esistono ancora dei paradigmi per la selezione delle azioni sulle quali investire in una logica di lungo periodo? Se lo chiede nella sua lettera agli investitori uno dei più famosi gestori di hedge funds d'America, David Einhorn, principal della Greenlight Capital, società di investimenti con circa dieci miliardi di dollari in gestione.

Famosissimo campione di poker e arcinoto tra l'altro per aver venduto allo scoperto azioni Lehman Brothers nel 2007, Einhorn è stato sino ad oggi anche un fiero paladino della strategia del cosiddetto "value investing". Famosa è stata altresì la sua battaglia del 2015 contro l'hydraulic fracturing (o "fracking") nell'estrazione del petrolio, asserendo che

un business che non ha vere barriere all'entrata della concorrenza e al tempo stesso non cresce e non genera cassa, in realtà non vale niente. I tempi gli hanno più volte dato ragione nella sua ricerca di una razionalità che alla fine riesca a prevalere.

VALUE STOCKS CONTRO GROWTH STOCKS

La questione della ricerca del valore nelle azioni quotate è quantomai attuale, sia perché tra i più noti paladini di questa scuola è uno degli investitori più ricchi al mondo (il miliardario Warren Buffet) e poi per il fatto che da diversi mesi oramai la borsa americana ha soprattutto premiato le azioni con il maggior potenziale di sviluppo (le cosiddette "growth stocks") che in termini concettuali rappresentano spesso la negazione della strategia di investimento nelle "value stocks". Le azioni "value" troppo spesso esercitano un fascino irresistibile: bassi moltiplicatori del reddito, elevata generazione di cassa, decisa conservativitá nella loro conduzione manageriale sono solo alcuni tra i fattori che le pongono in primo piano tra gli investitori tradizionali.

Tra le growth stocks troviamo invece tipicamente titoli estremamente nuovi e fortemente sopravvalutati, quali Amazon, Netflix, Facebook e Paypal. Per converso tra le value stocks troviamo invece titoli emessi da aziende decisamente più legate all'economia reale, come McDonald, AT&T, Stanley Black&Decker, IBM. Le prime sono spesso valutate dalla borsa per centinaia di volte gli utili attesi, ma sicuramente mostrano - per tecnologia o per la particolare innovatività della formula imprenditoriale, le maggiori potenzialità di sviluppo nel futuro. Le seconde rappresentano una logica più difensiva, basata più sui valori fondamentali che non sulla scia del consenso di mercato, ma ovviamente in una situazione di crescita quasi indiscriminata dei listini le quotazioni delle "value stocks" corrono molto meno delle altre.

È GIUNTO IL MOMENTO DI RIVALUTARE L'ECONOMIA REALE?

Oggi che tutti si chiedono più che in passato se con Wall Street che continua a sfondare ogni precedente record siamo forse arrivati al punto di massima di un "trend" di mercato che oramai va avanti da più di otto anni, il tema della ricerca del valore intrinseco delle aziende quotate torna di grande attualità!

Sia però ben chiaro: David Einhorn è invece palesemente sfiduciato. Se la crescita dei listini si associa ad una volatilità bassissima e ad una strada a senso unico, se l'investimento nei titoli a reddito fisso mostra più che mai tutte le sue criticità per gli schiaffi che può ricevere dal quasi scontato programma di rialzo dei tassi di interesse,

forse siamo arrivati in un’era che prevede nuovi paradigmi per gli investimenti, conclude il capo di Greenlight Capital nella sua allocuzione agli investitori.

LA ROBOTICA E L’AUTOMAZIONE INDUSTRIALE

Se tuttavia sino ad oggi la ricerca del valore nelle imprese quotate è stata equivalente al fare consistenti sacrifici rispetto alla performances degli indici di borsa, bisogna anche notare che esistono però delle meravigliose eccezioni come i titoli legati alla robotica, che hanno invece avuto una performance complessiva assolutamente in linea con i migliori titoli quotati. L’indice ETFS Robo-Stoxx Global Robotis and Automation che li rappresenta è attualmente composto da un migliaio di aziende che presentano un P/E medio di 27,5 volte (abbastanza elevato rispetto all’intero mercato per via delle notevoli performance espresse negli ultimi anni ma comunque lontano anni luce dalle centinaia di volte di Amazon o Netflix).

È pur sempre un investimento da valutare in chiave strategica, con orizzonti preferibilmente di almeno cinque anni, ma una recente ricerca di Boston Consulting Group ha evidenziato che la crescita annua stimata per il prossimo decennio del mercato globale della robotica si attesta almeno attorno al 10% annuo. Dunque un comparto di titoli cari ma al tempo stesso che rappresentano insieme tematiche di valore reale e potenzialità di crescita.

All’interno dell’indice l’automazione industriale pesa per quasi il 30%, seguita dal 17% di computer e microprocessori,e poi al pari (9% ciascuno) dai sensori, dalle macchine per l’automazione della logistica e dalle apparecchiature per l’health care. La stampa 3D incide invece ancora molto poco: il 4% del paniere. In termini di Paesi il 43% è rappresentato da società americane, il 27% giapponesi e il 6% tedesche. Le società a media capitalizzazione contano per metà dell’indice, seguite dal 26% delle PMI e dal 24% di aziende ad elevata capitalizzazione.

I RITORNI ATTESI DAGLI INVESTIMENTI AZIONARI PER I PROSSIMI SETTE ANNI APPAIONO IN MOLTI CASI NEGATIVI

Al di fuori di tale comparto però il panorama, per un investitore che arrivasse da un altro pianeta soltanto a Novembre 2017 apparirebbe abbastanza sconfortante. Se da un lato è vero che le innovazioni che si susseguono nella tecnologia, nell’intelligenza artificiale, nella cura delle malattie e nella costruzione di veicoli di ogni genere comportano una prospettiva di grande efficienza nei costi (che si riflette nella bassa inflazione dei prezzi al consumo) e di continuo stimolo della domanda che fa incrementare il giro d’affari e la profittabilitá

delle imprese (e dunque la loro capitalizzazione), dall'altro lato i titoli che più hanno beneficiato di questi trend appaiono oggi tutti lontani dall'economia reale, tutti ipervalutati (Apple, Alphabet, Tesla, Facebook eccetera) e per lo più fortemente collegati a programmi di riacquisto delle azioni proprie che li mantengono artificialmente ai massimi di sempre.

Lo stesso vale per i titoli obbligazionari. Se prendiamo alla lettera i programmi di riduzione della liquidità immessa in passato artificialmente sui mercati dalle banche centrali e prendiamo altresì le loro intenzioni di innalzamento dei tassi di interesse, difficilmente si otterrà un reddito positivo dall'investire oggi in titoli di stato e obbligazioni.

Il punto non è dunque cosa fare se i mercati crollano rovinosamente a causa dell'attuale eccesso di "compiacenza" degli investitori con una situazione apparentemente idilliaca. Anche perché una minor perdita in conto capitale ottenuta dall'aver rotato per tempo i portafogli verso titoli più "difensivi" rappresenterebbe soltanto una classica vittoria di Pirro.

LA DIFFICILE RICERCA DEL VALORE PUÒ NON PORTARE DA NESSUNA PARTE

Il vero punto per gli investitori del risparmio e di fondi pensione è casomai il dove andare a reperire, anche in costanza dei mercati, delle reali prospettive di estrazione futura di valore dagli investimenti possibili.

Cosa difficile in assoluto, se non nelle piccolissime imprese che un domani potranno diventare grandi. Ovviamente però questo genere di investimenti si accompagna ad un bassissimo grado di liquidabilitá e alla possibilità che esse non brillino per trasparenza nei conti e che dunque nascondano delle vere e proprie "fregature".

Tanto meglio allora potrebbe risultare l'investire negli immobili, oppure nei fondi di private equity e venture capital, i quali anch'essi tuttavia potrebbero risultare in uno stato di eccessiva valutazione al momento dell'eventuale scoppio della bolla speculativa in corso.

MORALE: FOLLOW THE MONEY

La morale sull'eterna questione relativa a dove andare a sbattere il naso l'hanno tuttavia probabilmente già segnata da tempo i mercati borsistici, che a volte seguono logiche completamente indipendenti da quelle degli investitori professionali: oggi seguire i trend (e annusarne la possibile inversione) rischia di contare molto più dell'allocare delle scommesse sulle scelte razionali basate sull'analisi fondamentale.

Ci sono troppe variabili derivanti dai macrotrend in atto: dalla poderosa crescita economica globale al fatto che non è per nulla scontato che la liquidità in circolazione tenderà a ridursi. La crescita dei profitti aziendali potrebbe poi continuare così come il rapido spostamento dei consumi e degli investimenti verso le nuove tecnologie e le modalità di business più estreme. Sono tutte ragioni per le quali sino ad oggi il "growth investing" ha costantemente avuto la meglio sulla ricerca spasmodica del valore. Nessuno ci garantisce che la tendenza non durerà a lungo.

Tornerà sicuramente ancora una volta il momento del "value investing", poiché anche un orologio fermo due volte al giorno segna l'ora esatta, ma probabilmente tale momento non è esattamente quello attuale. Non almeno sin tanto che non cambierà piuttosto radicalmente lo scenario globale degli altri investitori, apparentemente molto più fortemente orientati al "mordi e fuggi". Difficile perciò investire controcorrente. Meglio forse restare in campana e, dunque, guardarsi intorno con circospezione. Il ciclo borsistico attuale appare quanto mai maturo.

Stefano di Tommaso

DOPO I PANAMA PAPERS, I PARADISE PAPERS



La medesima sporca faccenda, quella degli ingentissimi patrimoni occultati dietro a società residenti in paradisi fiscali, emerge ancora una volta alla ribalta dei media poco dopo che il consorzio mediatico che vi sta dietro, l'international consortium of investigative journalists (ICIJ) abbia vinto il premio Pulitzer 2017 per la vicenda dei Panama Papers del 2015.

L'inchiesta ha generato (tanto allora quanto oggi) uno scandalo mondiale che coinvolge

quasi tutti i grandi della terra in un contesto tuttavia di cooperazione mediatica globale (quasi 400 giornalisti di 67 paesi e oltre 100 testate di grande spolvero). Operazione che non convince troppo gli osservatori più attenti, anche per lo straordinario tempismo: pochi giorni prima di un altro grande scandalo, quello del sequestro di quasi 800 miliardi di dollari a una sessantina di principi arabi sauditi e loro ministri managers e attaché, accusati di corruzione dalla famiglia reale Saudita, tra le meno autonome nel prendere questo genere di decisioni e tra le più corrotte della terra.

UN'INCHIESTA COLOSSALE

L'inchiesta è di quelle da far tremare la terra sotto i piedi a mezzo mondo: 14 milioni di documenti riservati la cui rivelazione colpisce, direttamente e indirettamente, ricchezze occultate nei paradisi fiscali che sembrano arrivare a quasi 8 trilioni (si, avete letto bene: 8mila miliardi) di dollari, pari a circa il 10% del Prodotto Globale Lordo dell'anno in corso. Qualcun altro si sbilancia a dire che in realtà i patrimoni occultati attraverso società e consorzi "off-shore" (cioè nominalmente residenti nei paradisi fiscali) siano in realtà pari a circa tre volte tanto, se consideriamo anche l'intestazione fiduciaria ai medesimi veicoli a basso impatto fiscale anche di aziende industriali, beni immobili e articoli di lusso in generale. I personaggi coinvolti sono i più disparati: dalla Regina d'Inghilterra ai cantanti Bono e Madonna, fino al campione del mondo di Formula 1 Hamilton.

Vedremo più avanti che non troppo stranamente sono nelle liste anche personaggi vicini a Donald Trump e lo stesso Vladimir Putin. Tra essi anche Apple, la multinazionale che capitalizza di più al mondo (900 miliardi di dollari) e che possiede una liquidità di oltre 260 miliardi di dollari (per lo più al di fuori degli Stati Uniti d'America) sembra aver beneficiato non poco di soluzioni fiscali ardite e sostanzialmente elusive.

Sebbene questi veicoli siano del tutto legali nella stragrande maggioranza dei casi, la loro pubblicazione (che per inciso è stato misteriosamente deciso che avverrà integralmente solo domenica prossima) è destinata a sollevare una giustissima e vastissima ondata di sdegno in tutto il mondo civilizzato perché un millesimo della popolazione mondiale sembra non solo possedere in modo non visibile quella parte (da un decimo a tre decimi) di tutta la ricchezza globale prodotta e consumata in un anno da 8 miliardi di persone, ma anche non pagarci sopra le tasse !

IL MAGICO MONDO DELL'OFFSHORE

Praticamente ogni potente del pianeta ha avuto, direttamente o indirettamente, la

possibilità di occultare, domiciliare o detassare buona parte del suo patrimonio,grazie a soluzioni sofisticate inaccessibili ai meno abbienti e del tutto legalizzate. L'Ocse ha stilato da anni una black-list di Paesi indisponibili a rivelare i nomi dei loro clienti, che però si è man mano svuotata grazie ad accordi di parziale "disvelamento" delle identità nascoste accettati da questi Paesi: un po' per evitare le rappresaglie regolamentari sul fronte del commercio internazionale minacciate loro, un po' per intorbidire le acque con modifiche normative fintamente aderenti alle richieste, fermo restando il perpetuare in altre modalità le pratiche opache e per questo molto apprezzate dai clienti stessi.

L'ondata di scandalo di fronte a una tale ingiustizia è dunque assolutamente plausibile e quasi doveroso (anche perché dietro a fondi neri, liquidità anonime parcheggiate fuori del mondo civile e profitti detassati spesso si nascondono I denari destinati alla corrruzione, al riciclaggio e alla sovversione) ma questo vastissimo scandalo -a guardarlo bene- sembrerebbe stranamente pilotato ed orientato a fini politici e di ribaltamento delle posizioni di potere da parte evidentemente di soggetti che ne hanno ancor di più.

UNO STRANO CONSORZIO DI GIORNALISMO INVESTIGATIVO SPONSORIZZATO DAI PIÙ GRANDI FINANZIERI INTERNAZIONALI

Il consorzio ICIJ che ha portato all'attenzione globale tutte queste informazioni ha una particolare origine: un paio di giornalisti della "SÜDDEUTSCHE ZEITUNG" un quotidiano di Monaco di Baviera controllato da un gruppo mediatico tedesco e quattro investitori finanziari internazionali, Goldman Sachs, Apax Partners, Veronis Suhler Stevenson e 3i, dopo aver ricevuto tanto i documenti del 2015 quanto quelli attuali da una misteriosissima fonte (che tutti concordano non potere che essere di emanazione dei servizi segreti) trova la forza di costituire un potentissimo consorzio globale per diffonderli, sfidando l'ira di milioni di personaggi potenti e influenti a livello globale. Molto strano, vero ? Ancor più strano se si va a guardare quali fondazioni non-profit hanno finanziato il consorzio: legate a George Soros (tramite la sua fondazione Open Society, alla Fondazione Ford e alla USAID (Agenzia degli Stati Uniti per lo Sviluppo Internazionale), le stesse guarda caso che finanziano le Organizzazioni non Governative per l'assistenza allo sbarco dei migranti del Mediterraneo…

Diffidate, gente. Diffidate!

Stefano di Tommaso