

INVEMET

IN V E M E T S.r.l. P. IVA 08237150019 Cap. Soc. € 150.000
Sede Legale: Via Carlo Alberto 6 – 10123 Torino - ITALIA
Sede Op.: Strada Coasso snc - Zona. Indust. – 10073 Cirié (TO)
Tel.: +390119209630 Fax: +390119224043 info@invemet.com www.invemet.com

**Spett.le CAR
Via Barberini, 11
IV piano – inte. 15
00187 Roma**

I catalizzatori, così come molti altri prodotti derivanti dalle operazioni di demolizione delle automobili, hanno risentito e tuttora risentono del pesante crollo dei prezzi che ha funestato così pesantemente i mercati internazionali negli ultimi sei mesi.

Vorremmo cogliere questa occasione di incontro per spiegare in modo semplice e comprensibile perché e in che modo i catalizzatori sono stati così negativamente influenzati da questi ribassi.

Siamo infatti convinti che una migliore comprensione dei meccanismi di creazione dei prezzi possa aiutare gli operatori a valutare con maggiore obiettività l'attuale situazione e, nella misura del possibile, a coglierne gli eventuali vantaggi.

Mettiamo quindi volentieri a disposizione degli associati CAR la nostra esperienza e le informazioni in nostro possesso, nella speranza che tutte le parti ne traggano beneficio.

Trovate qui di seguito alcuni grafici molto intuitivi: viene contemplato, per tutti e tre i metalli di nostro interesse (Pt, Pd e Rh), l'andamento degli ultimi dodici mesi. È necessario chiarire che i prezzi sono espressi in dollari americani per Oncia Troy.

L'oncia Troy è l'unità di misura di riferimento dei platinoidi (e non solo) ed equivale pressappoco a 31,10 g (per l'esattezza a 31,103481 g).

È importante sapere inoltre che in un catalizzatore esausto il cui peso di monolite si aggira almeno sul kg, sono contenuti mediamente 2 g tra tutti e tre i metalli, anche se questo è ovviamente un dato statistico e può subire, di caso in caso, variazioni anche significative.

È altresì vero che i parchi circolanti nazionali hanno caratteristiche diverse tra loro, e quindi il valore dei catalizzatori viene *anche* determinato sulla base della tipologia del singolo parco. I Paesi che hanno appoggiato il Protocollo di Kyoto, incentivando chiaramente la motorizzazione diesel, ad esempio, presentano catalizzatori mediamente migliori (per il loro contenuto di Pt, che invece difetta nei catalizzatori delle auto alimentate a benzina) di quelli provenienti dai Paesi che hanno una percentuale minore di auto diesel. Così come di solito i catalizzatori di auto di grande cilindrata hanno un maggiore peso di monolite rispetto a quelli smontati da utilitarie - benché recentemente la diffusione di più catalizzatori di piccola dimensione sullo stesso tubo di scarico smentisca questa regola.

Queste differenziazioni qualitative tra catalizzatori (esattamente come avviene già nei metalli ferrosi e non), può essere - come dicevamo - anche determinante: la presa di coscienza di questo dato incontrovertibile ha fatto sì che si sia ricorsi alla cernita, ovvero alla selezione per categoria dei catalizzatori, in modo che la valutazione sia corretta e non sproporzionata, come invece avveniva più frequentemente in passato.

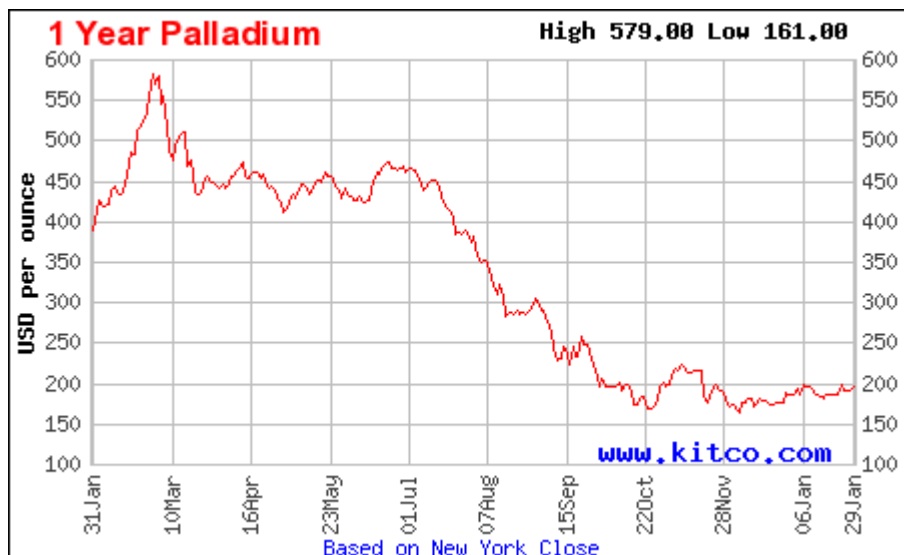
Tornando però a ragionare sui prezzi dei tre metalli di nostro interesse, è opportuno osservare con attenzione il primo grafico che Vi proponiamo, che registra l'andamento del Pt nel corso del 2008. Partendo da un'ottima base (1.550 USD/Oncia Troy) il Pt in breve raggiunge quota 2.300, guadagnando in soli tre mesi quasi il 50% del valore iniziale. Hanno contribuito alla sua ascesa diversi fattori, tra cui forse i problemi strutturali in cui versavano le miniere del Sud Africa (primo produttore al mondo di Pt) hanno avuto l'impatto maggiore. Nei mesi successivi, per lo meno fino a metà giugno, il Pt appare relativamente stabile, per poi subire i primi pesanti colpi a luglio. Da lì in poi il crollo è netto e purtroppo inarrestabile. Contribuiscono naturalmente le stime fosche relative alla produzione dell'industria *automotive* per l'anno in corso (in media meno 40%) e sicuramente anche la necessità, da parte dei produttori, di creare liquidità vendendo quindi le scorte di

platinoidi residue e non più immediatamente necessarie – non si dimentichi che l'industria dell'auto pesa sensibilmente sul fabbisogno di platinoidi.

Attualmente il Pt si aggira intorno ai 950 USD all'Oncia Troy e, con un deprezzamento superiore al 40% (tenendo come riferimento la quotazione di gennaio dell'anno scorso, ma ben maggiore se si confronta il valore attuale con la punta massima di luglio 08) sembra avere raggiunto una relativa stabilità. Gli analisti di mercato lo prospettano nel corso dell'anno intorno a quota 1.000 USD – prezzo ritenuto a loro dire fisiologico.

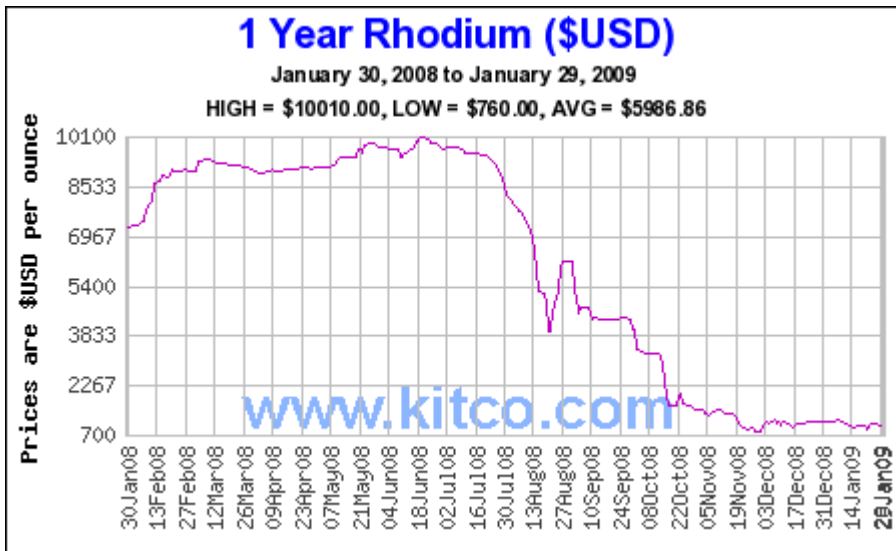


Il Pd ha una storia diversa rispetto al suo fratello maggiore Pt, poiché da sempre è un metallo inflazionato (l'offerta eccede infatti la domanda). Utilizzato soprattutto per catalizzatori montati su auto alimentate a benzina, vale mediamente cinque volte meno (del Pt) e quindi una sua eventuale maggiore presenza nel catalizzatore, a scapito del primo, non ne compensa purtroppo il valore economico, neppure in parte. Il Pd conobbe un momento (peraltro breve) di inaspettata fortuna circa nove anni fa, quando sfiorò quota 1.100 USD l'Oncia Troy, ma di fatto, sebbene nel corso del 2008 abbia toccato i 579 USD, si attesta storicamente intorno ai 200/250 USD. Dopo il picco dei 161 USD nello scorso novembre, attualmente si aggira sui 190 USD l'Oncia Troy. Al momento gli analisti non ritengono esistano premesse sufficienti a decretarne un eventuale prossimo apprezzamento.



Il rodio è - tra i tre metalli di nostro interesse - sicuramente quello maggiormente speculato. Tra i metalli più rari al mondo, ha toccato lo scorso anno quota 10.010 USD l'Oncia Troy tra fine giugno e inizio luglio. Questo periodo di grazia è stato sicuramente fugace e la situazione si è andata rapidamente deteriorando fino a

quando, nel gennaio di quest'anno, è stato addirittura superato dal Pt. Attualmente il Rh è quotato tra i 900 e i 1.000 USD l'Oncia Troy (molto fluttuante comunque) e l'augurio al momento è che per lo meno resti lì – e non scenda ulteriormente. Chi opera in questo campo da decenni può testimoniare di avere visto il Rh a livelli ancora più bassi, quindi rimane il meno monitorabile dei tre metalli, quello che ha sofferto maggiormente della volatilità del mercato. Tornati con i piedi per terra, analisti e *trader* predicono per il rodio un futuro più modesto: fisiologicamente l'ipotesi è che nel corso dei prossimi due anni possa riguadagnare qualche posizione, ma tutti sono unanimi nell'affermare che non si vedrà più a 10.000 USD per un buon lasso di tempo.



In ultima analisi, non si deve dimenticare "l'effetto dollaro", ovvero l'evidenza che i prezzi dei tre metalli sono espressi originariamente in USD e l'Euro forte in tal senso non aiuta davvero. Basti pensare che gli attuali 950 USD del Pt al cambio attuale (30/01/09) si traducono in 738 Euro per avere la risposta alla domanda: ma perché i catalizzatori si sono così deprezzati?

Come elaborare queste informazioni? Innanzitutto facendosi guidare dal buonsenso e dalla memoria - ovvero facendo tesoro delle esperienze passate.

Il prezzo medio dei catalizzatori in Italia, quando Invemet iniziò la propria attività nel 2001 era di pochi Euro; passò poi nei due anni successivi a quota 22,00 Euro (2003) e arrivò nel 2005 a 27,00 Euro, tanto per fare alcuni esempi concreti. Tutte quelle appena menzionate erano quotazioni in linea con il mercato di quei momenti e, ferme restando le dinamiche fisiologiche (la concorrenza, la fidelizzazione dei fornitori, la puntuale circolazione dell'informazione, la capillarità sul territorio) soddisfacevano pienamente gli operatori.

Sicuramente i grandi (e piccoli) raccoglitori sono stati danneggiati dagli sbalzi negativi dei prezzi – anche perché, purtroppo, privi di quegli strumenti di conoscenza con cui al contrario operano i professionisti – ma nel caso degli Autodemolitori per fortuna questo rischio non è stato corso: ovvero non si sono persi denari a causa del deprezzamento, perché i catalizzatori non vengono acquistati, ma sono *prodotti* direttamente dall'autodemolizione.

Occorre allora molto più pragmaticamente "fare pace" con questo nuovo stato di cose e ripristinare i flussi di materiali, che invece in molti casi si accumulano inspiegabilmente. Vorremmo invece invitare gli operatori e i professionisti a prendere serenamente atto del cambiamento che comunque, se confortato da una regolare attività lavorativa, non può essere drammatico ma segna, nostro malgrado, l'inizio di un nuovo corso in cui tutti siamo chiamati a contribuire affinché l'industria del recupero continui a progredire e a prosperare.

Grazie della Vostra attenzione e buon lavoro,

Riccardo Campanile

Presidente, Invemet S.r.l.

Torino, 2 febbraio 09