

RELOADER, UNA NUOVA ASSOCIAZIONE

PER LA LOGISTICA DI RITORNO



A fine marzo è stato organizzato a Roma un Convegno per presentare Reloader, una nuova associazione senza fini di lucro il cui acronimo significa "Reverse logistics and development of environment research". Secondo la definizione del Reverse Logistics Council del 2002, la logistica di ritorno è il processo di raccolta, movimentazione e trasporto delle merci dai punti di normale destinazione d'uso verso altri punti con l'obiettivo di recuperare valore altrimenti non sfruttabile oppure favorire un adeguato smaltimento dei prodotti obsoleti, per ragioni economiche e ambientali. Per utilizzare le parole del moderatore di giornata, Bruno Dardani di *Monthly Logistics* di Finanza & Mercati, "la gestione della reverse logistics nel sistema-paese è sicuramente un'emergenza nell'emergen-

za". L'incontro ha mostrato chiaramente che la mancata sensibilizzazione e il ritardo che le nostre aziende e istituzioni presentano verso le sfide per una nuova economia sostenibile sta sempre di più aumentando.

I temi su cui si è svolta la giornata sono molteplici, hanno messo sul piatto i vari requisiti di tutte le parti interessate, ma hanno soprattutto evidenziato come la mancanza di obiettivi comuni non possa che accentuare il gap tecnologico che ancora ci separa dai benchmark del settore.

L'obiettivo dell'associazione è alquanto ambizioso: aprire una strada verso la costituzione di una Piattaforma Tecnologica Europea che possa creare le premesse per lo sviluppo di business e il corretto utilizzo delle risorse UE, attraverso attività di diffusione di

temi di ricerca, formazione, iniziative e coordinamento progetti. Il VII Programma Quadro ha infatti definito una serie di indirizzi di area logistica su cui agire, ma necessita ancora di adeguati canali per veicolare le informazioni e promuovere le iniziative, indirizzando e concentrando gli sforzi. L'associazione si pone proprio quest'obiettivo, attraverso la costituzione di quattro gruppi di lavoro (Logistica e rintracciabilità; ICT per la reverse logistics; Gestione del ciclo di vita del prodotto; Sostenibilità economico-organizzativa) che hanno il compito di analizzare le tematiche relative agli aspetti industriali, energetici, trasportistici e ambientali secondo un'agenda strategica con vision pluriennale.

Ma nonostante la forte base di intenti e l'eterogeneità dei soggetti partecipanti (associazioni di logistica e trasporti, società di servizi e consulenza, università e centri di ricerca, rappresentanti del mondo industriale e sponsorizzazione di Ministeri e amministrazioni locali), l'iniziativa rischia di rimanere l'ennesimo intervento in un contesto che non riesce (o non ha la volontà) di recepire la promozione verso lo sviluppo. Il ritardo delle istituzioni, in primo luogo verso l'adeguamento alle linee guida dell'Ocse per la normativa sui RAEE, i rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche, mostra una grave sottovalutazione delle problematiche, così come l'interesse a voler guidare e governare le tempistiche di un processo d'evoluzione che sta invece correndo verso migliori strategie di organizzazione privata.

Non a caso, il segnale fornito

dalle imprese è chiaro: nonostante manchino ancora gli organismi di controllo, le aziende hanno già costituito i Sistemi collettivi per la raccolta e il Centro di coordinamento che, a fronte della lacuna normativa, ha l'obiettivo di rendere omogeneo il servizio sul territorio, sia come attività che come distribuzione geografica. D'altro canto, i dati alla mano di aziende leader come Hewlett-Packard e Whirlpool dimostrano questa emergenza: se, da un lato, le attività di logistica associate alla produzione e commercializzazione di un computer hanno un valore superiore al prodotto stesso, dall'altro il costo del recupero dei prodotti giunti a fine ciclo corrisponde a circa il 15% del loro valore commerciale, ma dal riciclo il produttore potrebbe riacquistarne il 20% del valore (si calcola che in Usa il volume di affari che gira intorno alla reverse logistics sia pari ad 1% di Pil).

I problemi sono i soliti, la mancanza di strategie, la scarsa attenzione verso l'integrazione e l'intermodalità, il forte impatto degli agenti stranieri, ma come da passaggi chiave di Maurizio Longo, segretario nazionale di Fita-Cna, e del professor Giorgio Alleve, c'è necessità di partecipazione delle varie parti interessate alle fasi di progettualità, affinché la convenienza sia tanto globale quanto per i singoli soggetti: la necessità di un salto tecnologico innovativo è il punto focale verso cui concentrare gli sforzi e approntare nuovi disegni industriali, che sfruttino le economie di scala e siano in grado tanto di recepire quanto di incrementare il processo di sviluppo competitivo.

(Ing. Giulio Di Gravia)