

RIFIUTI TECNOLOGICI RECUPERO DIFFICILE

La fattura logistica ha un peso troppo forte da sostenere, in particolare per le nostre PMI. Questo è uno dei motivi per cui il ritiro “uno contro uno” di tali prodotti fa fatica a decollare.

di Paolo Serra

vice presidente RELOADER Onlus

Non si può affrontare coerentemente il tema della logistica dei Raee (rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche) se prima non ci si confronta con la logistica diretta nel sistema Italia. La fattura logistica italiana vale il 22% della produzione industriale, pari al 15% del Pil (oltre 250 m.di di euro/anno), con un gap del 4% in più rispetto alla media europea (11%). Se poi consideriamo i tempi medi di consegna, che sono più che doppi rispetto all'Europa (17 giorni contro 7) ci rendiamo conto dell'enorme fardello che l'economia italiana deve sopportare per tale grave ritardo superiore di 10 giorni a quello ottenibile con una normale organizzazione logistica: ogni anno quasi il 3% della produzione industriale non solo è inutilizzabile, ma costa al sistema in termini d'interessi passivi, costi di conservazione e obsolescenza.

La scarsa sensibilità della classe dirigente italiana alle opportunità offerte a un sistema economico da una logistica efficiente ha radici antiche (ma non antichissime: la chiave di successo dell'espansione del-

l'impero romano è stata la logistica): i cospicui incentivi in conto capitale della Cassa del Mezzogiorno erano inaccessibili per le aziende di servizi

Ogni anno quasi il 3% della produzione industriale deve affrontare costi di conservazione e obsolescenza

putroppo sono tuttora, che impianti di produzione situati in zone prive di adeguate infrastrutture logistiche, unica condizione per assicurare un collegamento, economicamente valido, con i mercati di consumo.

Oggi poco è cambiato: le aziende, in particolare quelle del Sud, complice la crisi economica, sono rese ancora più fragili dall'insufficiente redditività anche perché sono prive, o scarsamente dotate, di quel formidabile strumento di competitività costituito da una logistica efficace ed efficiente, che consente di offrire al mercato il **prodotto+servizio: ga-**

rantire cioè al cliente che riceverà il bene acquistato dove gli serve e quando gli serve.

Per quanto attiene alla logistica dei Raee s'impongono due premesse importanti:

■ **i Raee cosiddetti “nuovi”** (gli apparecchi prodotti dopo l'agosto 2006) hanno attualmente un'importanza relativa nell'organizzazione del recupero di tali rifiuti; in un futuro

prossimo tuttavia giocheranno un ruolo importante, in quanto saranno i produttori a farsi carico in modo diretto del loro smaltimento¹.

■ Con il 2012 i cosiddetti “eco bonus” scompariranno e l'operazione di recupero e riciclo dei Raee dovrà diventare entro quella data economicamente sostenibile e tutto questo potrà avvenire solo a condizione che la logistica di supporto del sistema sia efficiente.

Infatti, se per i prodotti nuovi di fabbrica, che hanno generalmente un alto valore, la logistica ha un'incidenza del 22%, sugli Eol – End Of Life (e sui Raee in particolare), il cui valore è rappresentato solo dalle materie prime secondarie che contengono, il costo eccessivo delle operazioni di raccolta e trasporto renderà talmente onerosa l'operazione di recupero da indurre molti cittadini e piccoli produttori a di-

spendere nell'ambiente tali rottami, con un conseguente ulteriore danno ecologico.

SGL Logistica ha recentemente terminato le attività di ricerca previste nel progetto “Re.Lo.A.D.”, cofinanziato dal Miur (ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca) e svolto in collaborazione con Whirlpool e M a g s i s t e m . Obiettivi del programma sono consistiti nel mettere a punto non solo la migliore tecnica di recupero delle lavatrici, ma soprattutto la migliore organizzazione logistica per la raccolta degli apparecchi a fine vita. Nell'ambito delle attività di progetto ha prodotto una se-

rie di simulazioni tendenti a valutare l'impatto della logistica sul sistema di raccolta, confrontando i diversi gradi d'integrazione.

Se la variabile obiettivo è minimizzare i costi e ridurre i tempi, risulta ovvio che l'attuale sistema pre-

visto dalla legge pone una condizione che limita e definisce la possibilità stessa di conseguire il risultato ottimale. Questo fattore è rappresentato dall'obbligo vigente nell'attuale normativa (DLgs n.151/2005) di trasportare i Raee separatamente dai prodotti nuovi, perché considerati rifiuti, vietando di fatto il trasporto “promiscuo” (misto). Se quest'obbligo tuttavia è reso necessario per alcune categorie di Raee definite pericolose, in quanto composte di materiali dannosi per la salute e per l'ambiente qualora venissero dispersi, ciò non vale per i grandi bianchi (R2) come le lavatrici e le lavastoviglie. Pertanto, rispetto alla descrizione analitica dei modelli applicati nella realtà attuale, che regolano la consegna e il ritiro dei prodotti, si è cercato di valutare l'efficienza dell'ipotesi di ottimizzazione di un modello misto di distribuzione e recupero delle apparecchiature.

Quale sarebbe quindi la differenza, in termini di costo e tempi, tra i viaggi di distribuzione e di recupero, attuati come previsti dalla legge e un percorso che preveda distribuzione e recupero a partire dall'ultimo nodo di scarico, o addirittura in simultanea? Il confronto tra le diverse ti->

La normativa che impone di trasportare i Raee separatamente dai prodotti nuovi è un freno al loro effettivo recupero



Fotolia.com

¹ Fonte: Stiftung & Warentest

R.A.E.E. A CONVEGNO

A Roma Ecodom, il consorzio italiano del recupero e del riciclaggio degli elettrodomestici e Liberambiente, l'associazione politico culturale per una nuova ecologia umanista, in collaborazione con Reloader Associazione onlus – la piattaforma tecnologica italiana per la reverse logistics, hanno organizzato, presso la sala Mercede della Camera il convegno "Rae: bilancio

del sistema italiano e revisione della Direttiva europea" per favorire l'incontro con i più importanti operatori del settore. *"La tematica dei Rae è molto complessa – ha dichiarato Roberto Tortoli, vicepresidente della Commissione ambiente della Camera e presidente di Liberambiente – Il raggiungimento dell'importante obiettivo di raccolta e recupero di 4 Kg annuali pro capite vanno considerati come una base di partenza, perché ci attendono nuovi traguardi di raccolta e nuove sfide di miglioramento. Alla luce della prossima*

modifica della Direttiva Europea sui Rae, affinché l'Italia non rimanga indietro, è necessario l'impegno di tutta la società, a partire dallo Stato in collaborazione con tutti i soggetti della filiera fino ai singoli cittadini". Il commento di Paolo Falcioni, vicepresidente di Ecodom: *"E' auspicabile che la revisione della Direttiva europea tenga conto delle specificità del sistema italiano dove i produttori e i sistemi collettivi garantiscono un servizio efficace per tutti i Rae raccolti in ogni zona del Paese. Da questo punto di vista è indispensabile un ruolo dell'Italia in sede europea per promuovere la competitività dell'intera filiera valorizzando le specificità italiane. In particolare occorre che sia mantenuto il Centro di coordinamento Rae, che svolge l'indispensabile funzione di arbitro e garante del servizio. A questo scopo riteniamo importante che, presso il ministero dell'Ambiente, sia istituito un tavolo di lavoro per definire una posizione condivisa da tutti gli attori della filiera da rappresentare in sede europea".* Paolo Serra, vicepresidente di RELOADER è intervenuto sul tema del contenimento degli impatti ambientali e dei costi del sistema logistico di gestione dei Rae.

pologie di percorsi, infatti, è articolato con simulazioni di missioni di ritiro dei Rae in tre condizioni per verificare e valutare le differenze delle risultanze in termini di impatti economici, operativi e ambientali. La prima tipologia di missione prevede la pianificazione di un trasporto secondo legge esclusivamente dedicato alla raccolta, quindi considera il viaggio di andata a vuoto. La seconda tipologia invece considera la possibilità che il mezzo utilizzato per la consegna delle lavatrici nuove carichi sull'ultimo nodo di scarico i Rae qui giacenti. La terza, e più interessante per i nostri scopi di integrazione della logistica diretta con quella inversa, considera la possibilità che il mezzo utilizzato per la consegna delle lavatrici nuove carichi le lavatrici dismesse in ogni nodo in cui consegna quelle nuove. Dai risultati delle simulazioni risulta evidente lo spazio di risparmio ottenibile con l'integrazione, sia in chilometri percorsi (50%), ma soprattutto sui tempi impiegati (61%).

In conclusione, analogamente agli stabilimenti di produzione, le aziende di recupero e smaltimento dei Rae hanno (e ne avranno sempre più) bisogno di un efficiente sistema logistico di rifornimento dei rifiuti e di distribuzione delle materie prime secondarie da esse prodotti. La grande sfida è quella di realizzare un sistema che, nel rispetto delle individualità degli attori coinvolti, consenta la realizzazione degli obiettivi della Ue in un contesto di **"sviluppo collaborativo"**, economicamente ed ecologicamente sostenibile. ■