

Massimo Maniscalco

Gli imprenditori e la logistica: la Logistica di ritorno.

Porto il saluto del Presidente dell'Assindustria Giuseppe Prestigiacomo.

Mi associo ai ringraziamenti ed alle congratulazioni già rivolte agli organizzatori del Convegno per l'eccellente risultato ottenuto con tanta qualificata e propositiva partecipazione.

Ho ascoltato con estremo interesse gli interventi dei relatori che mi hanno preceduto.

Fin qui, con alcune eccezioni, ho molto sentito parlare del come trasportare; cercherò di dare un modestissimo contributo parlando anche del che cosa trasportare.

Il processo di globalizzazione modifica l'intera catena di fornitura: si passa da una configurazione locale ad una globale.

La descrizione schematica dell'allocazione dei fattori di produzione potrebbe essere così rappresentata: in occidente sono presenti i processi di elaborazione strategica, gli studi finalizzati all'innovazione, i brevetti; nei paesi dell'Est e del far Est è allocata l'attività produttiva, ai Paesi con un tasso di acculturazione basso è demandato il compito di fornire manodopera.

Le nuove tecnologie hanno aumentato il grado di interdipendenza tra aree geografiche consentendo che i centri di produzione possano essere situati anche a grande distanza rispetto alle ubicazioni delle Case madri e dei mercati di sbocco. La caduta delle barriere politiche ed economiche dei mercati ha reso possibile e necessaria una distribuzione delle merci a più ampio raggio rispetto ad un anche recente passato.

L'impatto sull'ambiente, però, delle nuove tecnologie è superiore a quanto si possa intuire; prescindendo dalla circostanza che, a differenza di quanto comunemente si crede, non è affatto diminuito il consumo della carta, vi è l'impatto primario dei rifiuti legati direttamente al mondo dell'Information Technology, dei quali ancora oggi si stima

che solo il 5% venga avviato a recupero; eppure le motivazioni che giustifichino il corretto recupero delle apparecchiature elettroniche ci sono: in primo luogo i metalli contenuti nei circuiti stampati o nelle schede madri hanno un valore tale da superare il costo del recupero ed in secondo luogo l'impatto sull'ambiente delle componenti elettroniche è assai significativo, come pure quello dei monitor.

Nel settore dei beni a più largo consumo si è giunti ad un alto livello di standardizzazione, ad una distribuzione organizzata a livello continentale;

se fino a pochi anni fa con il termine trasporto si intendevano indicare gli spostamenti di merci da un luogo ad un altro, le attuali esigenze del mercato inducono a superare la filosofia della consegna del prodotto, (sia esso semilavorato o finito) relegando la consegna a fase del processo, per accedere alla filosofia della logistica, con grande dovuta attenzione alle esigenze energetiche e della protezione ambientale; al vettore oggi si chiede, infatti, di ritirare la merce dalla fabbrica, di trasportarla presso un proprio deposito opportunamente attrezzato, di provvedere a conservarla e distribuirla ai gestori del dettaglio;

riorganizzazione della logistica, come opportunamente già evidenziato nel corso di questa mattina e politiche energetico ambientali rappresentano, oggi, la sfida principale, nel settore del trasporto merci, per la dirigenza del Paese e della nostra Regione.

Un imprenditore che persegua doverosamente e legittimamente obiettivi di *business*, contemporaneamente si impegni a favore della comunità, (ad esempio nel momento della salvaguardia dell'ambiente) e lo renda noto in modo trasparente, ne trae un differenziale competitivo; positiva quindi l'attenzione alla responsabilità sociale dell'impresa, ma attenzione, però, al rischio di burocratizzare, creando un ulteriore occasione di certificazione, comportamenti socialmente responsabili che in buona misura derivano dall'applicazione rigorosa delle Direttive Europee, della Costituzione, del Codice Civile e delle leggi.

L'Unione Europea, nell'ambito della promozione dello Sviluppo sostenibile ha responsabilizzato i produttori su tutto il ciclo di vita del prodotto; infatti, entrerà in

vigore da Agosto 2005 quanto disposto dalla Direttiva Europea 2002/96/CE recepita nel nostro ordinamento nell'estate del 2004: relativamente ai rifiuti elettrici ed elettronici.

La definizione di rifiuto: "Qualsiasi sostanza od oggetto di cui il detentore si disfi od abbia deciso od abbia l'obbligo di disfarsi"

Notevole rilievo acquisisce oggi il complesso di attività conosciuto sotto il nome di "logistica di ritorno", ancora poco noto al grande pubblico, ma in fortissima crescita, anche a causa della Direttiva citata e delle norme che fissano nuove regole ed adempimenti a partire dal Settembre 2005; la logistica di ritorno genera movimenti di beni, in specie quelli con certe caratteristiche, dal consumatore finale verso punti di raccolta, riciclaggio o rilavorazione centralizzati.

L'Unione Europea ha elaborato, nel merito, una politica appropriata per il tramite della citata Direttiva IPP (Integrated product policy) che si basa su due pilastri:

- il produttore è responsabile dell'intero ciclo di vita del prodotto: dalla produzione alla distruzione ovvero al riutilizzo dei materiali componenti;
- chi inquina, sopporta i costi relativi.

Durante il periodo transitorio, che durerà dal 2005 fino al 13 Febbraio 2011, tranne che per i grandi elettrodomestici, i consumatori, quando acquisteranno un prodotto elettrico od elettronico nuovo, potrebbero dover pagare una *visible fee*, una tassa destinata allo smaltimento dei vecchi rifiuti, i cosiddetti rifiuti storici; infatti, secondo questa logica, il produttore che è attivo sul mercato è responsabile del prodotto che si trasforma in rifiuto ed i costi per lo smaltimento ed il recupero vengono posti a suo carico; la quota dei costi cui dovrà farsi carico dovrebbe essere proporzionale alla quota di mercato in cui si verificano i costi, quota calcolata in base al numero di pezzi venduti ovvero in base al loro peso.

I distributori, all'acquisto da parte di un cliente finale di un nuovo apparecchio elettrico od elettronico destinato ad un uso domestico, dovranno assicurare il ritiro gratuito dell'usato; unica condizione è che il bene usato sia di tipo equivalente ed abbia le stesse funzioni del nuovo; il distributore che abbia ritirato il bene usato dovrà verificare il

possibile reimpiego del bene , dovrà provvedere a trasportarlo presso centri appositamente istituiti o dai Comuni oppure dai produttori dei beni, oppure da apposite imprese di cui i produttori si servano; questi centri potrebbero dar vita al mercato dei prodotti riciclati e rivenduti.

Come sempre si tratta di una medaglia con due facce:

per i produttori dei beni in questione potrebbe trattarsi di un aggravio dei costi di produzione commercializzazione;

per i produttori di servizi dovrebbe trattarsi di un occasione di incremento di business;

Infatti, per le imprese produttrici dovrebbe tramutarsi in un aggravio di costi, ammortizzato dalla possibilità di applicare la *visible fee*, ma il coinvolgimento dell'intero mercato non dovrebbe alterare le regole della competitività e suggerirà ai produttori di ragionare fin dalla progettazione sulla realizzazione di prodotti con costi di riciclo sempre più bassi; gli apparecchi che potranno esibire una certificazione che attesti il loro alto grado di riuso, saranno gravati di un sovrapprezzo molto inferiore.

Importante, però, al riguardo considerare, e coordinare scelte e sforzi tenendo presente anche questo aspetto, l'impatto che l'attuazione della Direttiva possa avere in un mercato globalizzato in cui tali meccanismi non siano imposti al sistema tutto; in questa ipotesi, infatti, potrebbero riscontrarsi effetti negativi sui Paesi sviluppati maggiormente sensibili ai problemi dell'ambiente; specularmente, altri Paesi, quali Cina e quelli ubicati nell'est europeo, dall'assenza del rispetto di siffatte regole, potrebbero ricavare incongrui vantaggi economicamente competitivi.

Le Piccole e Medie Imprese, spesso familiari, che esercitano trasporti ed ambiscono a gestire logistica da questa Direttiva dovrebbero trovare, se opportunamente preparate e coordinate, proficue occasioni di ulteriore impegno delle proprie strutture.

In virtù dell'assunto strategico, chi inquina sopporta i costi relativi, le imprese europee hanno iniziato a rivoluzionare e sempre maggiormente rivoluzioneranno i loro processi di progettazione nell'ottica di consentire il reimpiego, il riciclaggio e tutte le altre

forme di recupero che contribuiscano a ridurre le quantità di rifiuti da smaltire alla fine del ciclo vitale del prodotto.

In termini di catena logistica si passa da una struttura lineare ad una circolare, secondo la quale il prodotto, alla fine del proprio periodo di utilizzo, non è un rifiuto, ma un bene che ancora esprime un valore e che, conseguentemente, va raccolto, concentrato in aree attrezzate, trattato.

Mentre un prodotto da smaltire alla fine del proprio ciclo di utilizzo ha per il mercato un valore nullo ed anzi genera costi e produce danni all'ambiente, nel caso del riuso o del riciclaggio il bene assume una quota di valore; più valore si recupera più è rilevante il contributo della logistica di ritorno che può assumere il ruolo e l'incidenza di vera strategia aziendale che consente di controbilanciare i costi di ritorno del bene alla fine del ciclo vitale, grazie ad un'appropriata gestione e valorizzazione dei componenti riutilizzabili.

Le necessità postulate da questa nuova filosofia e dalle esigenze che dalla normativa discendono inducono a darsi un obiettivo: trasformare il ciclo del trasporto da processo in cui i protagonisti non dialogano in *dinamica sistemica* che contribuisca a determinare un distretto logistico avanzato capace di far cogliere a quanti (gestori delle aree di stoccaggio, trasportatori su gomma e su ferro, dirigenza imprenditoriale e dirigenza politica) siano capaci di fare analisi delle enormi potenzialità disponibili, tutte le nuove scommesse.

Se la premessa della nuova impostazione federalista è che la ricchezza che viene prodotta nel territorio dovrebbe alimentare tutti i servizi che in quel territorio sono prodotti dalle Pubbliche Amministrazioni locali, dovrebbe discenderne che la dirigenza imprenditoriale e politica dovrebbero tentare di coniugare politiche regionali con istanze che promanano dal mondo della produzione nonché dovrebbero ragionare sulla incidenza delle strategie di settore e la capacità del territorio di essere volano della ripresa.

E' facile prevedere che l'evoluzione del fenomeno della logistica di ritorno, con il suo corollario di impatti sull'ambiente, sui costi di progettazione \ produzione, sull'intera piattaforma logistica, sui consumi, sui servizi, sull'occupazione avranno una diretta rifluenza sull'intero sviluppo economico del nostro territorio: sono questi momenti evolutivi che meritano di essere studiati, affrontati, governati verso esiti positivi da chi, dirigenza imprenditoriale e politica, ha il carico delle relative responsabilità.

Poiché è ormai considerazione condivisa che elemento caratterizzante di una classe dirigente sia la capacità elaborare una propria strategia all'insorgere di un singolo problemae successivamente portare a realizzazione i propri progetti, anche su questo tema, la logistica di ritorno, la dirigenza politica, burocratica ed imprenditoriale deve misurarsi con la capacità di realizzare al meglio, nell'interesse della qualità della vita degli amministrati e della capacità di realizzare profitti dalle potenzialità espresse dai mercati.

Una considerazione finale: anche alla logistica ed ai suoi operatori spetta cooperare per contribuire a rendere attrattivo il territorio dove operano agli investimenti endogeni ed esogeni; ciò è tanto più vero in Sicilia, regione con ancora, nonostante quanto realizzato e gli ulteriori sforzi prodotti, un elevato deficit infrastrutturale rispetto ai dati medi del Paese, ove, in funzione di sviluppo, nulla deve essere tralasciato e tutto, invece, correttamente e tenacemente utilizzato.

Palermo, 20 giugno 2005

Assindustria Palermo

Un Vice Presidente

Avv .Massimo Maniscalco