



Regione Umbria

Assemblea legislativa

Palazzo Cesaroni
Piazza Italia, 2 - 06121 PERUGIA
<http://www.consiglio.regione.umbria.it>
e-mail: atti@crumbria.it

ATTO N. 1952

MOZIONE

del Consigliere Carissimi

“PROMOZIONE E SOSTEGNO DI MODELLI DI LOGISTICA INVERSA SOSTENIBILE”

Depositato alla Sezione Flussi documentali e Archivi

il 21/11/2023

Trasmesso ai Consiglieri regionali e al Presidente della Giunta regionale il 04/12/2023



Gruppo assembleare
Legambiente
Il Consigliere
Daniele Carissimi

MOZIONE REGIONALE

“Promozione e sostegno di modelli di logistica inversa sostenibile”

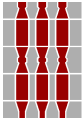
Premesso che:

- Il settore dell'e-commerce sta conoscendo da diversi anni un momento di espansione apparentemente inarrestabile: secondo il “Global E-commerce Growth Forecast 2022” di Morgan Stanley¹, la previsione di crescita globale passerà dagli attuali 3,3 trilioni di dollari a 5,4 trilioni di dollari entro il 2026;
- I canali di acquisto online offrono diversi vantaggi come la possibilità di scegliere tra molti prodotti senza limiti di tempo, la consegna a domicilio, la **facilità di restituzione e di cambio**;
- Con il forte aumento del numero di persone che acquistano online, anche dovuto alla pandemia da Covid-19, è aumentato anche il volume dei resi e delle sostituzioni dei prodotti e sono aumentati i servizi offerti da produttori e distributori basati sulla c.d. “**logistica inversa**” e i loro vantaggi, tra cui ad esempio la possibilità per i clienti finali di spedire ai produttori i beni giunti a fine vita per il loro **recupero o smaltimento**;
- A fronte di tali vantaggi, la National Retail Federation e Logistics management² hanno stimato un aumento dei resi dei prodotti, il quale si attesta intorno al 17% degli ordini al dettaglio effettuati, con picchi fino al 30% durante la stagione delle vacanze;
- Analogamente, la crescita del settore dell'e-commerce e della logistica di ritorno ha contribuito allo sviluppo di strategie imprenditoriali estremamente vantaggiose per produttori e distributori, quali la possibilità di **riparare i beni, commercializzare nuovamente i prodotti resi o parti di essi** ove il loro stato lo consenta, gestire gli **stoccaggi** in modo più efficiente, recuperare materiali o scarti per la **produzione di nuovi prodotti in luogo di materie prime vergini**;
- Con riferimento agli operatori che forniscono servizi di trasporto merci e logistica, in Italia operano circa 85.000 imprese, che occupano 1,4 milioni di addetti e generano 90 miliardi di fatturato annuo³;
- La logistica incide dall'8% al 25% sul costo dei prodotti portati a destinazione, valore destinato a crescere con l'aumentare della globalizzazione. In tutto il

¹ <https://www.morganstanley.com/ideas/global-ecommerce-growth-forecast-2022>

² https://www.logisticsmgmt.com/article/top_trends_in_reverse_logistics

³ https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-10/Mims_Mobilit%C3%A0%20e%20logistica%20sostenibili_pag%20singola%20r3_0.pdf



Gruppo assembleare
Legambiente
Il Consigliere
Daniele Carissimi

mondo, le imprese stanno tentando di abbassare l'incidenza del costo della logistica sul totale dei costi aziendali, in Italia questo si aggira intorno all'11,5%⁴;

Considerato che:

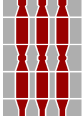
- I meccanismi descritti prendono il nome di *reverse logistic*, o "*logistica di ritorno*", possono essere definiti come quei processi - opposti a quelli di distribuzione dei beni da produttore a consumatore - nei quali **i beni tornano dal consumatore finale al produttore riguadagnando valore** anche dopo avere esaurito il loro ciclo di vita;
- L'implementazione di tali processi all'interno delle imprese e delle filiere industriali produce numerosi aspetti positivi in quanto **massimizza il valore dei prodotti** che hanno esaurito il loro ciclo di vita (come i prodotti difettosi, i prodotti che i consumatori vogliono semplicemente cambiare o restituire, i prodotti che possono essere ricommercializzati o riciclati, o ancora i prodotti che possono essere recuperati o smaltiti più facilmente presso i produttori) e **riduce notevolmente i costi associati** alla loro gestione e trattamento e lo smaltimento in discarica;
- Per tali ragioni la logistica di ritorno ha un ruolo centrale nella transizione da modelli di produzione e consumo lineare a **un'economia circolare**: tali processi permettono infatti ai produttori e ai distributori di svolgere attività di ispezione dei prodotti resi per verificarne lo stato, seguita dall'eventuale riparazione, rivendita, recupero o smaltimento del prodotto, in linea con i principi stabiliti dalle direttive europee sui rifiuti⁵ e in particolare con la gerarchia delle opzioni ambientalmente più sostenibili di cui all'art. 179 d.lgs. 152/2006;
- Inoltre, tra i vantaggi della logistica di ritorno vi è quello per cui le aziende che implementano programmi efficaci di logistica inversa riducono significativamente gli sprechi, minimizzano l'uso delle risorse e migliorano la propria impronta ambientale e la loro reputazione;

Considerato che:

- Nonostante la logistica inversa contribuisca a massimizzare il valore dei prodotti giunti a fine vita e ridurre gli sprechi e la produzione di rifiuti, essa può presentare anche **aspetti negativi** connessi all'aumento delle restituzioni dei prodotti dai consumatori finali ai produttori: l'incremento del numero delle spedizioni

⁴https://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg17/attachments/documento_evento_procedura_commissione/files/000/005/321/Documentazione_Sos_Logistica.pdf

⁵ Dir. 2008/98/CE ss.mm.ii.

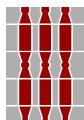


Gruppo assembleare
Legambiente
Il Consigliere
Daniele Carissimi

produce infatti un **aumento dei volumi degli imballaggi** utilizzati nonché un **aumento delle emissioni inquinanti** causate dal trasporto dei beni;

- Dai dati⁶ elaborati dal Ministero dei Trasporti si evince infatti che il trasporto merci su strada rappresenta circa l'88% del totale e che la centralità del trasporto su gomma si deve alla capillarità della rete stradale e autostradale e alla distribuzione sul territorio delle attività produttive. Inoltre, oltre il 90% degli spostamenti di camion risulta avvenire con tragitti inferiori ai 300 km, una distanza per la quale il trasporto ferroviario è difficilmente competitivo. In termini di sostenibilità ambientale, quindi, il trasporto merci è da considerarsi *hard to abate* perché avviene su distanze e tratte nelle quali è complesso attivare iniziative di cambio modale adeguate;
- Per rendere i processi di *reverse logistic* davvero sostenibili dovrebbero pertanto essere messe a punto misure finalizzate a:
 - diminuire il numero degli acquisti “sperimentali” implementando servizi che consentano al consumatore di scegliere con maggiore consapevolezza i prodotti, pur garantendo la possibilità di effettuare i resi e disincentivando lo smaltimento;
 - diminuire la quantità di imballaggi utilizzati nelle spedizioni e renderli riutilizzabili, oppure realizzarli con materiali totalmente riciclabili o biodegradabili;
 - ridurre l'impatto ambientale dei trasporti necessari per garantire le spedizioni e i resi ottimizzando i percorsi, realizzando punti di ritiro dedicati, migliorando la gestione degli spazi per ispezione, valutare e immagazzinare la merce;
 - costruire partnership tra gli operatori della filiera coinvolti, dai produttori agli impianti di recupero e smaltimento, per efficientare e rendere complessivamente sostenibili e convenienti sul piano dei costi le infrastrutture di logistica inversa implementate;
 - sviluppare meccanismi di autorizzazione e tracciabilità del reso idonei da un lato a garantire al produttore un corretto controllo sulla merce in ingresso e dall'altro a rendere semplici per i clienti le operazioni di restituzione;
- E' inoltre essenziale coinvolgere i consumatori e renderli partecipi dei processi e dei vantaggi della logistica di ritorno, ad esempio organizzando campagne che

⁶



Gruppo assembleare

Legambiente

Il Consigliere

Daniele Carissimi

spieghino ai cittadini il ruolo che devono svolgere e li incoraggino alla corretta restituzione dei beni;

- Infine, per massimizzare l'efficacia e l'efficienza della logistica inversa, è fondamentale stabilire partnership tra aziende, fornitori, rivenditori e altri stakeholder lungo la catena di approvvigionamento per garantire la tracciabilità dei prodotti ed efficientarne la gestione.

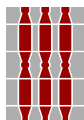
Osservato che:

- A titolo esemplificativo, in una logica di *reverse logistic*, FedEx Italia, una delle più importanti società di trasporto specializzata in spedizioni, ha realizzato specifici imballaggi riutilizzabili dotati di una chiusura a due strisce adesive che consentono rispettivamente al mittente di sigillare il collo per il primo viaggio e al destinatario di richiudere la confezione e usarla per una spedizione successiva, che si tratti di un reso o di una spedizione diretta a un nuovo destinatario⁷;
- Allo stesso modo, vi sono startup⁸ che in Italia hanno sviluppato servizi che offrono imballaggi riutilizzabili che i clienti finali devono semplicemente depositare all'interno di determinati punti di raccolta una volta ricevuto il prodotto affinché le stesse vengano in seguito ritirate e sterilizzate per poi essere nuovamente utilizzate;
- Analogamente, Amazon Spa ha recentemente introdotto una serie di misure di incentivazione rivolte ai clienti che provvedono autonomamente al ritiro dei colli presso i punti di ritiro c.d. Amazon Locker al fine di ridurre gli spostamenti dei mezzi su gomma e conseguentemente le loro emissioni in atmosfera;
- Ancora, per contribuire a ridurre il loro impatto ambientale, alcuni marchi di moda si sono impegnati in programmi a ciclo chiuso per l'abbigliamento, consentendo agli acquirenti di inviare i loro capi usati per il riciclo: in Italia il brand di abbigliamento Rifò Lab⁹ ritira con corriere maglie di lana o cashmere, anche se bucati o tarmati a fronte di uno sconto;
- Numerosi soggetti hanno adottato strumenti volti a rendere più sostenibile la distribuzione logistica dell'*ultimo miglio*: ad esempio, l'amministrazione della città di Genova ha puntato sull'utilizzo di mezzi di distribuzione a emissioni 0 (ZEV) mentre nel Comune di Vicenza è stata introdotta una piattaforma logistica di interscambio alle porte della città per coordinare la presenza di mezzi nel centro

⁷ <https://www.fedex.com/it-it/shipping/packaging/supplies/reusable-packaging.html>

⁸ <https://www.movopack.com/it/?r>

⁹ <https://rifo-lab.com/pages/raccolta-cashmere-lana>



Gruppo assembleare

Legambiente

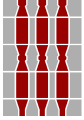
Il Consigliere

Daniele Carissimi

urbano, e ottimizzare i percorsi riducendo il numero di veicoli all'interno della città e i Km complessivi percorsi.

Rilevato che:

- dalla D.G.R. 601 del 16 luglio 2020 contenente i dati sulla produzione dei rifiuti e della raccolta differenziata relativi al 2019 nella Regione Umbria, si evince che:
 - nel 2019 la produzione di rifiuti urbani in Umbria è stata pari a oltre 99 tonnellate e in termini di produzione pro-capite di rifiuti il valore è di 514 kg/ab;
 - nel 2019 i rifiuti urbani inviati a smaltimento (188.522 ton) risultano pari al 41% del totale dei rifiuti urbani prodotti (454.479 ton);
- dal Rapporto rifiuti speciali edizione 2020 di ISPRA emerge che nel 2018, la gestione dei rifiuti speciali nella regione Umbria interessa quasi 3,5 milioni di tonnellate;
- Nel 2019 sono state **conferite in discarica** complessivamente 201.112 tonnellate di rifiuti, con un incremento di circa 5.000 tonnellate, pari al 2%, rispetto all'annualità 2018;
- Tali volumi devono essere necessariamente ridotti in quanto la capacità residua complessiva degli impianti di smaltimento umbri è pari a un totale di circa 600.000 t/anno: circostanza che, letta in combinato disposto con un fabbisogno di conferimento di 200.000 t/a, riduce a tre anni il tempo di saturazione delle infrastrutture oggi presenti;
- Tale situazione richiede l'individuazione rapida di misure di riduzione della produzione di rifiuti e di transizione verso modelli di produzione e consumo circolari;
- La *“logistica inversa”* si configura come una delle possibili e più immediate soluzioni per la riduzione dei volumi di rifiuti prodotti, a patto che la stessa sia *sostenibile* e dunque organizzata in modo da ridurre le emissioni inquinanti generate dal trasporto e gli imballaggi necessari per l'effettuazione delle spedizioni;
- Ad oggi infatti il reso non può essere considerato come una "eccezione" da gestire come emergenza ma come una attività strutturale che in quanto tale deve essere reingegnerizzata dotando il territorio di adeguate infrastrutture per gestire al meglio i flussi e gli operatori del settore delle tecnologie, delle competenze e dei mezzi economici e digitali necessari per fare fronte alle esigenze della transizione verso modelli di economia circolare;



Regione Umbria

Assemblea legislativa

Palazzo Cesaroni
Piazza Italia, 2 - 06121 PERUGIA
Tel. 075.576.3051 - Fax 075.576.3219
<http://www.consiglio.regione.umbria.it>
e-mail: daniele.carissimi@alumbria.it

Gruppo assembleare
Legambiente
Il Consigliere
Daniele Carissimi

Tutto ciò premesso e considerato, si

IMPEGNA

LA GIUNTA REGIONALE

A mettere in campo misure rivolte alle imprese e alle pubbliche amministrazioni del territorio e finalizzate alla promozione e al sostegno di modelli di **logistica inversa sostenibile**, volti a ridurre al contempo la produzione di rifiuti e imballaggi e la generazione di emissioni in atmosfera, in linea con le virtuose sperimentazioni già avviate sul territorio nazionale da operatori pubblici e privati.

Il Consigliere Regionale
Daniele Carissimi