

IMONODE



INTERREG III B CADSES (2000 - 2006)

Regione Emilia-Romagna

euro SPORTELLO C.C.I.A.A. Ravenna

SCS azioninnoVA CONSULTING

Contatti:



Rino Rosini

Servizio Pianificazione dei Trasporti e Logistica

Viale A. Moro 38 - 40127 BOLOGNA

Tel. +39 051 283831/283431  
Fax. +39 051 283541

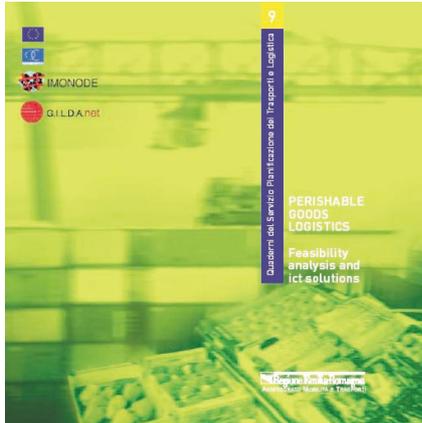
[itr@regione.emilia-romagna.it](mailto:itr@regione.emilia-romagna.it)  
[rosini@regione.emilia-romagna.it](mailto:rosini@regione.emilia-romagna.it)  
[cosmo@regione.emilia-romagna.it](mailto:cosmo@regione.emilia-romagna.it)

Per approfondire:

PERISHABLE GOODS LOGISTICS

Feasibility analysis and ICT solutions

Quaderni del Servizio  
Pianificazione dei Trasporti e Logistica



# RAVENNA DISTRIPARK

Piattaforma logistica per i beni deperibili  
nell'area portuale di Ravenna

ANALISI DI FATTIBILITÀ



Foto realizzate da Paolo De Stefano

[www.imonode.gr](http://www.imonode.gr)

PROJECT CO-ORDINATION

Hellenic Institute of Transport - H.I.T. - GR

PROJECT PARTNERS

Hellenic Railways Organisation - GR

Proodos S.A. - GR

Chamber of Commerce of Ravenna - IT

Chamber of Commerce of Taranto - IT

Chamber of Commerce of Forlì Cesena - IT

Regione Emilia-Romagna - IT

Regione Veneto - IT

Regione Friuli Venezia Giulia - IT

Agroter S.a.s. - IT

iC Consulenti - AT

Government of Carinthia - AT

BMVIT - Ministry of Transport Innovation and Technology - AT

Ministry of the Environment, Spatial Planning and Energy - National Office for Spatial Planning - SI

Ministry of Economy - SI

Transport Logistic Cluster - TLG - SI

Municipality of Celje - SI

County of Primorje & Gorski Kotar - Country Institute for Sustainable Development and Spatial Planning - HR

IMONODE



Efficient **I**ntegration of Cargo Transport  
**M**odes and **N**odes  
in CADSES area

Central Adriatic Danubian  
and South-Eastern European Space

INTERREG III B CADSES (2000 - 2006)



I prodotti deperibili si caratterizzano per una forte differenziazione e per una elevata polverizzazione nello spazio e nel tempo dei flussi produttivi e distributivi, generando catene logistiche eccessivamente frammentate.



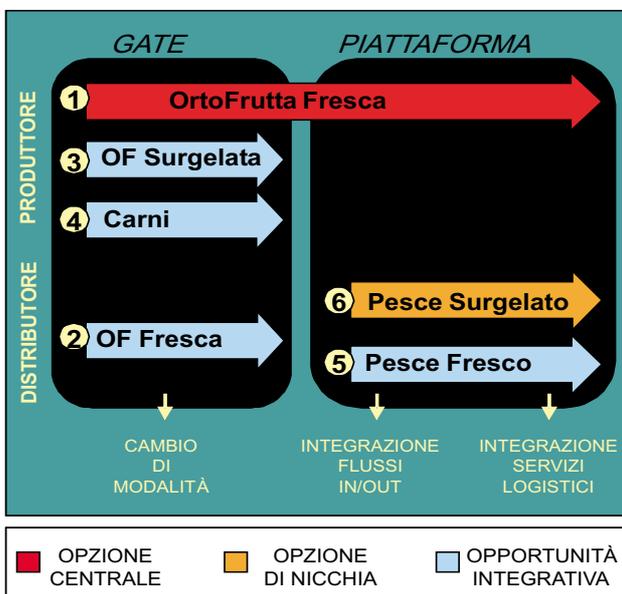
L'esigenza di comprimere il fattore "lead time" (tempo di rilascio da produzione a consumo), fondamentale per massimizzare il valore del prodotto, comporta, nell'attuale sistema logistico, l'uso esasperato del trasporto su gomma (monodalità), scarsa integrabilità e conseguente polverizzazione dei flussi, inefficienza dei trasporti, legata allo sbilanciamento della saturazione dei veicoli tra viaggi di andata e di ritorno e all'insufficiente massa critica di prodotti, impatti negativi sull'ambiente e sulla salute umana.

Perché Ravenna

- ▶ Ravenna è al centro di un bacino produttivo e distributivo agro-alimentare con forti connessioni in import e in export lungo tutta la dorsale adriatica e nell'area CADESSES.
- ▶ Nel territorio ravennate sono presenti imprese logistiche locali a forte strutturazione e specializzazione nella gestione della catena del freddo.
- ▶ A Ravenna esiste un tessuto associazionistico in grado di integrare gli interessi delle diverse tipologie di soggetti coinvolti.
- ▶ Il porto di Ravenna ed altre infrastrutture presenti nel territorio costituiscono snodi logistici con grandi potenzialità di sviluppo, da sfruttare a pieno per garantire una integrazione intermodale nella direttrice nord-sud che si innesta nel Corridoio V.

LE IPOTESI PROGETTUALI

Valutazione delle specializzazioni possibili della PIATTAFORMA LOGISTICA



- PIATTAFORMA DEI PRODUTTORI PER ORTOFRUTTA FRESCA**  
**Regia:** Regia ad un unico soggetto/aggruppamento di soggetti della produzione  
**Finalità:** - Collegamento con i mercati di origine (Sud Italia, paesi emergenti)  
 - Servizio integrato alla GDO nazionale/continentale  
 - Arricchimento contenuto di valore del prodotto (tracciabilità, integrazione gamma)  
**Funzioni:** Integrazione dei flussi, integrazione di servizi logistici
- GATE DELLA GDO PER RETI REMOTE PER ORTOFRUTTA FRESCA**  
**Regia:** Regia ad un unico soggetto della GDO  
**Finalità:** Servizio a reti logistiche remote (es: sud Italia/nuove reti nei paesi CADESSES) a partire dalle infrastrutture logistiche dell'Emilia-Romagna  
**Funzioni:** Cambio di modalità
- GATE DEI PRODUTTORI VS MERCATI SUD ITALIA PER ORTOFRUTTA SURGELATA**  
**Regia:** L'opzione è focalizzata sui produttori e la regia può essere affidata ad operatori logistici in ottica di servizio multiclient  
**Finalità:** Trasporto intermodale a basso costo verso i punti di distribuzione del Sud Italia  
**Funzioni:** Cambio di modalità
- GATE CARNI ROSSE PER I PRODUTTORI**  
**Regia:** L'opzione è focalizzata sui produttori e la regia può essere affidata ad operatori logistici in ottica di servizio multiclient  
**Finalità:** Servizio logistico competitivo ai mercati del Sud Italia in termini di integrazione e trasporto  
**Funzioni:** Cambio di modalità
- PIATTAFORMA PER GDO PESCE FRESCO**  
**Regia:** GDO, la piattaforma potrebbe essere gestita da operatori logistici anche in ottica multiclient (volumi ridotti)  
**Finalità:** Integrazione dei flussi in ingresso (import/altre provenienze nazionali) rispetto ai flussi di distribuzione locale  
**Funzioni:** Integrazione dei flussi, integrazione di servizi logistici
- PIATTAFORMA PER GDO PESCE SURGELATO**  
**Regia:** GDO nazionale, la gestione potrebbe essere affidata ad operatori logistici in ottica di singolo cliente  
**Finalità:** - Integrazione dei flussi di distribuzione  
 - Variazione dei formati/unitizzazione  
**Funzioni:** Integrazione dei flussi, integrazione di servizi logistici

L'OPZIONE PRINCIPALE: PIATTAFORMA DEI PRODUTTORI PER ORTOFRUTTA FRESCA

- VOLUMI**
- ▶ 100.000 - 200.000 tonnellate/anno, con riferimento alla produzione di ortofrutta generata dalle prime due organizzazioni di produttori.
  - ▶ 300 - 400 tonnellate/giorno, con riferimento alla gestione dei soli volumi di import/export a medio lungo raggio.
  - ▶ 6.000 - 7.000 m<sup>2</sup> coperti, nell'ipotesi di sola movimentazione veloce (cross-dock) e non considerando eventuali aree di stoccaggio prolungato e/o lavorazione, connesse ad esigenze industriali e logistico-distributive più ampie.
- GESTIONE**
- ▶ Regia concentrata negli operatori della produzione quali principali detentori della massa critica necessaria.
  - ▶ Possibili alleanze con altri competitors, per sviluppare massa critica, suddividere il rischio e/o condividere i vantaggi su specifici ambiti e con altri operatori della filiera (es. GDO), per focalizzare le attività della piattaforma e integrarne i rispettivi benefici.
  - ▶ Coinvolgimento di operatori logistici specializzati come gestori della piattaforma e dei servizi connessi.
- BENEFICI ECONOMICI**
- ▶ Benefici da integrazione dei flussi e consolidamento dei carichi: si può ipotizzare un risparmio pari al 5-6% dei costi di trasporto (maggiore saturazione dei mezzi in/out, riduzione dei ritorni a vuoto).
  - ▶ Benefici da cambio di modalità così articolati:
    - 30% dei costi di trasporto, nel passaggio da gomma a Short Sea Shipping, in particolare per il traffico di trailer non accompagnati e per distanze superiori ai 400 km;
    - 60% dei costi di trasporto, nel passaggio da gomma ad overseas;
    - 40% dei costi di trasporto, nel passaggio da tutto gomma a combinato terrestre (differenziale medio per distanze > 200Km).

Tali valori rappresentano la dimensione del valore aggiunto incrementale connesso ai benefici dell'intermodalità. È con essi che bisogna confrontare gli eventuali costi incrementali legati al posizionamento e alla gestione della piattaforma nell'ambito portuale di Ravenna (overcost rispetto ad una piattaforma in sé).