

Opzioni progettuali e fattibilità in Agromed

Sintesi dei risultati del progetto I.Mo.Node

- La Puglia esprime eccellenze produttive in diversi comparti dell'agroalimentare, dall'olio di oliva ai latticini, dai vini all'uva da tavola; proprio sugli ortofrutticoli freschi, con circa 2,5 milioni di tonnellate (cui si aggiungono 1,8 milioni di tonnellate di pomodoro da industria, 900.000 tonnellate di uva da vino, circa 35.000 tonnellate di frutta in guscio e 11.000 tonnellate di legumi secchi), può vantare anche masse critiche in grado di costituire nuclei di aggregazione di altre produzioni a fini logistici.
- Parallelamente, Taranto, per la sua posizione geografica, costituisce una naturale piattaforma per la concentrazione a fini logistici dei prodotti agroalimentari diretti verso nord e realizzati nella parte meridionale della Regione, a cui si possono aggiungere parte di quelli prodotti in Basilicata, Calabria e Sicilia, nonché per le produzioni che provengono dalla parte orientale della riva sud del Bacino del Mediterraneo e dal lontano Est – attraverso il canale di Suez - con la medesima destinazione.
- Attraverso il progetto I.Mo.Node¹ si è inteso verificare sul piano imprenditoriale le assunzioni fatte ai punti precedenti, studiando la fattibilità della realizzazione di una piattaforma territoriale nell'area tarantina per i prodotti agroalimentari che richiedono il controllo della temperatura nel trasporto, con particolare focus sugli ortofrutticoli.
- Dall'elaborazione dei flussi delle diverse categorie di prodotti deperibili che in qualche modo si originano, transitano o potrebbero transitare per l'area si è verificato che gli

¹ Il progetto I.Mo.Node - finanziato dalla UE e sviluppato nell'ambito del programma comunitario INTERREG III B CADSES – è volto a supportare la cooperazione transnazionale e ad ottenere uno sviluppo bilanciato e sostenibile all'interno del territorio europeo.

Nello specifico, il progetto "IMONODE" - acronimo di Efficient Integration of Cargo Transport Modes and Nodes in Cadses area (Central, Adriatic, Danubian and Southeast European Space), ossia efficiente integrazione dei modi e nodi del trasporto delle merci nell'area CADSES (Europa del Sud Est, del Centro, Adriatica e Danubiana) - è promosso da Paesi quali Grecia, Italia, Austria, Slovenia e Ungheria. In particolare, nell'ambito di questo programma e delle categorie merceologiche dei prodotti presi in considerazione, è stata posta una speciale attenzione ai prodotti deperibili, poiché essi presentano diverse peculiarità in termini di modi e sistemi di trasporto. In particolare, il progetto IMONODE si pone l'obiettivo di studiare e suggerire possibili soluzioni ed azioni che portino ad uno sviluppo sostenibile di un sistema dei trasporti efficiente, con particolare riferimento all'incremento dell'utilizzo del vettore ferroviario lungo i Corridoi transeuropei V, X ed il Corridoio Adriatico.

ortofrutticoli presentano masse critiche teoricamente in grado di supportare la realizzazione di una piattaforma logistica territoriale.

- Si può stimare, infatti, che annualmente circa 1,1 milioni di tonnellate siano spediti verso nord dal sud della Puglia e dalla Basilicata - che costituiscono un vero e proprio distretto ortofrutticolo - e 1,3 milioni provenienti dalla Calabria e dalla Sicilia transitino attraverso Taranto con la medesima destinazione; circa 1,4 milioni di tonnellate potenzialmente potrebbero scalare nel porto di Taranto provenendo dal Mediterraneo o dal Far East attraverso Suez sempre dirette a nord. Si può stimare, infine, che circa 750.000 tonnellate arrivino (con destinazione finale Sud della Puglia) o transitino (con destinazione finale Basilicata, Calabria e Sicilia) da Taranto provenienti da nord.
- Questi volumi, reali in termini assoluti ad esclusione di quelli che provengono da oltremare che sono potenziali, in quanto attualmente scalano prevalentemente in altri porti del Mediterraneo o del Nord Europa, sono stati oggetto di una successiva analisi in profondità al fine di verificare stagionalità, tipologie di vettori, livelli di consolidamento, servizi accessori, ecc..
- Inoltre, dall'analisi dei dati sulla distribuzione al dettaglio dei prodotti agroalimentari emerge che in Puglia, negli ultimi anni, la Grande Distribuzione Organizzata (GDO) ha registrato un significativo incremento del numero di punti vendita e che – secondo le previsioni – dovrebbe registrare un ulteriore incremento di supermercati, ipermercati, discount e negozi di vicinato a libero servizio presenti nel territorio regionale:
 - Supermercati dai 503 del 2001 ai circa 595-600 previsti per il 2006;
 - Ipermercati dai 15 del 2001 ai circa 18-20 previsti per il 2006;
 - Discount 185 del 2001 ai circa 190-195 previsti per il 2006;
 - Negozi di vicinato a libero servizio dai 498 del 2001 ai circa 600-610 previsti per il 2006.

A questo sviluppo delle superfici di vendita non è ancora corrisposto un eguale sviluppo dei Centri di Distribuzione intermedia (Ce.Di.), ancora insufficienti, che risultano necessari per ottimizzare i flussi logistici fra fornitori e punti di vendita.

- Dalle analisi effettuate nei vari step del progetto I.Mo.Node sulla situazione attuale e sull'evoluzione attesa per la logistica dei prodotti deperibili è emerso che – un po' in tutta l'area di riferimento, e quindi anche in Puglia - siamo in presenza di un filiera agroalimentare a temperatura controllata caratterizzata da un'elevata frammentazione sia a livello produttivo sia distributivo che limita la concentrazione dei prodotti e, quindi, dei

carichi utili, imponendo di fatto l'utilizzo pressoché esclusivo del vettore stradale in tutto il processo di trasporto dalla produzione al consumo. In particolare, la filiera dei prodotti deperibili è attualmente caratterizzata da:

- un sistema produttivo scarsamente organizzato e poco strutturato – anche dal punto di vista logistico – senza significative piattaforme di concentrazione della produzione in grado di localizzare in pochi punti di spedizione i prodotti per il mercato di redistribuzione – con conseguente frammentazione sia a livello di strutture di spedizione che di volumi;
- un sistema distributivo all'ingrosso basato su una serie di Centri Agroalimentari – di proprietà pubblica o pubblico – privata, localizzati in aree limitrofe ai centri urbani, con l'obiettivo di raccogliere e redistribuire i prodotti al dettaglio tradizionale attraverso il vettore stradale. A questi vanno aggiunti una serie di Centri Distributivi della GDO, di proprietà privata, localizzati in aree baricentriche ai punti vendita della GDO stessa, con l'obiettivo di rifornire – sempre attraverso il vettore stradale – i propri punti vendita e/o altri centri logistici. Inoltre, attualmente, Centri Agroalimentari e i Centri distributivi sono scarsamente collegati tra di loro, con ulteriori inefficienze a livello distributivo legate all'impossibilità di realizzare sinergie e complementarietà. In questo contesto, poi, occorre evidenziare che nei comprensori più sviluppati dell'area di riferimento del progetto I.Mo.Node, il ruolo dei Centri Agroalimentari è sempre meno importante (Nord Italia e Austria, ad esempio), mentre nelle altre aree più arretrate, viceversa, queste strutture continuano a rivestire un ruolo di primaria importanza;
- un sistema di terminal portuali che hanno l'obiettivo di raccogliere la produzione da Oltremare e rilanciarla al sistema distributivo all'ingrosso e al dettaglio. Questi terminal, però, già insufficienti sul piano numerico e a livello di copertura territoriale, come testimoniato dalla frequente congestione dei pochi attivi, non presentano ancora un efficiente sistema di collegamento con la distribuzione, a causa della mancanza di vere e proprie piattaforme di redistribuzione.

● In tale scenario, di fronte alla necessità di recuperare efficienza lungo la filiera per contenere i prezzi al consumo, alla sempre maggiore congestione del sistema stradale e al sempre più forte sviluppo del sistema distributivo moderno è evidente che il primo obiettivo da perseguire per razionalizzare la filiera è quello di una maggiore concentrazione della logistica nella fase alla produzione, attraverso lo sviluppo di:

- piattaforme territoriali di concentrazione della produzione nei principali bacini di riferimento, con l'obiettivo di supportare il raggruppamento dei prodotti, per realizzare carichi completi per linea di trasporto (mercati di destinazione) che, parallelamente consentano di ottenere carichi di ritorno utili per il maggior tempo a disposizione.

A queste, a valle del processo produttivo, dovranno essere collegati:

- cluster di piattaforme di distribuzione nell'intorno di Centri Agroalimentari, con l'obiettivo di ridurre sensibilmente il numero di aree di spedizione/redistribuzione e, quindi, rendere più efficiente tutta la filiera dei prodotti deperibili, in particolare ortofrutticoli.
- Sulla base degli scenari delineati a tendere, con specifica focalizzazione sui prodotti ortofrutticoli è stata effettuata una ricognizione approfondita a livello locale, volta ad individuare i bisogni e le opportunità dal punto di vista degli imprenditori. Dalle interviste effettuate è emersa la necessità di risolvere la profonda crisi in cui versa il sistema locale dei freschi attraverso alcune iniziative di carattere strategico:
 - adeguamento delle strutture, degli operatori e dei servizi alle modificate esigenze del mercato e della logistica;
 - risposta alle modificate esigenze logistiche del sistema distributivo nazionale e internazionale;
 - sviluppo dei servizi alla GDO, che, come accennato precedentemente, sta registrando consistenti tassi di crescita in Puglia.
- Le diverse opzioni progettuali suggerite sia dagli approfondimenti generali del progetto I.Mo.Node che dalle esperienze degli operatori sono state sottoposte ad un'analisi di priorità (analisi FDOM) da cui sono state ipotizzate le principali funzioni per la piattaforma territoriale:
 - terminal di un network di nodi nell'ambito del progetto I.Mo.Node in grado di raccogliere in picking e cross docking le produzioni ortofrutticole del sud Italia (locali e regioni limitrofe) e ridistribuirle attraverso il corridoio Adriatico verso l'Emilia Romagna e da questa verso i mercati del Nord Italia o dell'Europa Centro-Orientale;
 - centro di stoccaggio, assemblaggio logistico e movimentazione per l'ortofrutta fresca locale;
 - centro servizi per reefer container o traffici Ro-Ro per gli ortofrutticoli freschi e/o congelati in arrivo dall'estero e sbarcati al Container terminal o al Ro-Ro

terminal di Taranto da indirizzare al mercato di destinazione via strada o ferrovia;

- piattaforma di redistribuzione per la frutta fresca alla moderna distribuzione locale di provenienza locale e proveniente da nord.
- Sulla base di queste funzioni di massima si è passati alla realizzazione di una prefattibilità tecnico-economica della struttura per le due prime funzioni che la pongono già a metà strada fra una piattaforma redistributiva e un distripark con esito positivo sul piano economico-finanziario con le seguenti assunzioni tecniche:
 - raccolta e movimentazione del 20% dei pallets convenzionali (600 kg) prodotti in distretto e diretti a Nord sulla base delle destinazioni prevalenti-> circa 365.000 pallets;
 - raccolta e movimentazione del 5% dei pallets convenzionali (600 kg) che provengono dalla Calabria e dall'Est della Sicilia diretti verso Nord sulla base delle destinazioni prevalenti -> circa 100.000 pallets;
 - picking al 95% e Cross docking al 5% delle movimentazioni;
 - saturazione media destinazioni nazionali al 70%;
 - saturazione media destinazioni export 95%;
 - logistica di ritorno nazionale 55%;
 - logistica di ritorno estero 95%;
 - area 20-22.000 m;
 - struttura di circa 5.000-6.000 mq coperti;
 - celle frigorifere 4.000-5.000 mc.
- La piattaforma/distripark territoriale Freshlog dedicato alla logistica degli ortofrutticoli può costituire un primo nucleo del più ampio progetto Agromed volto alla realizzazione di una struttura per l'erogazione di servizi avanzati all'agroalimentare dell'area tarantina.