



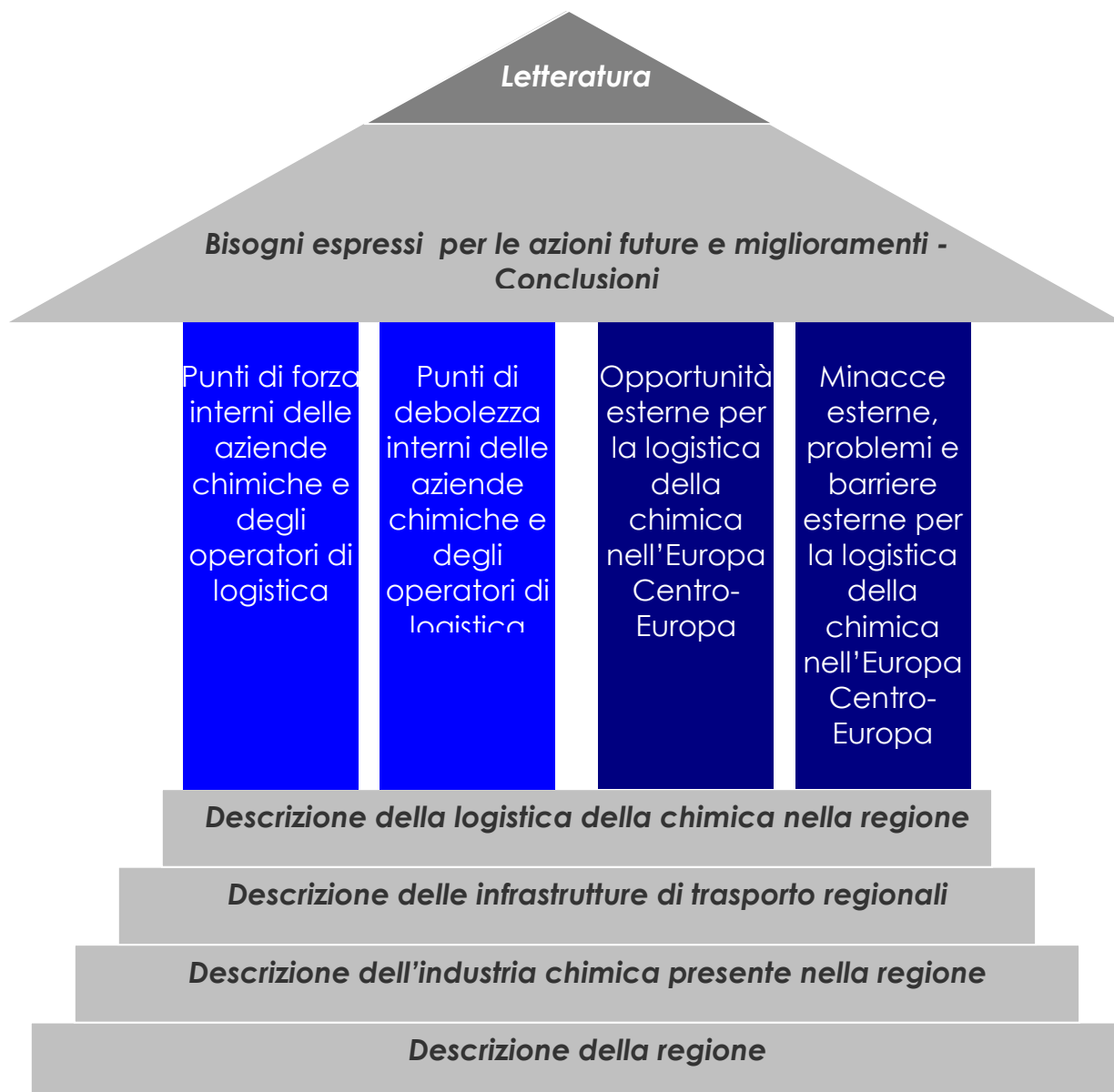
Estratto

Analisi **SWOT**

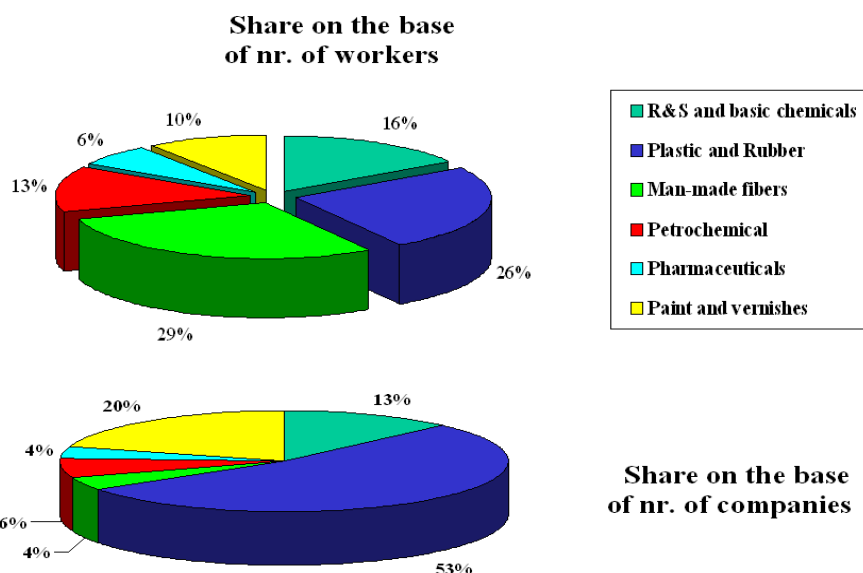
Punti di forza, di debolezza, opportunità e minacce
dell'industria chimica ed in particolare della logistica del
settore chimico **in Piemonte**



Struttura dello Studio



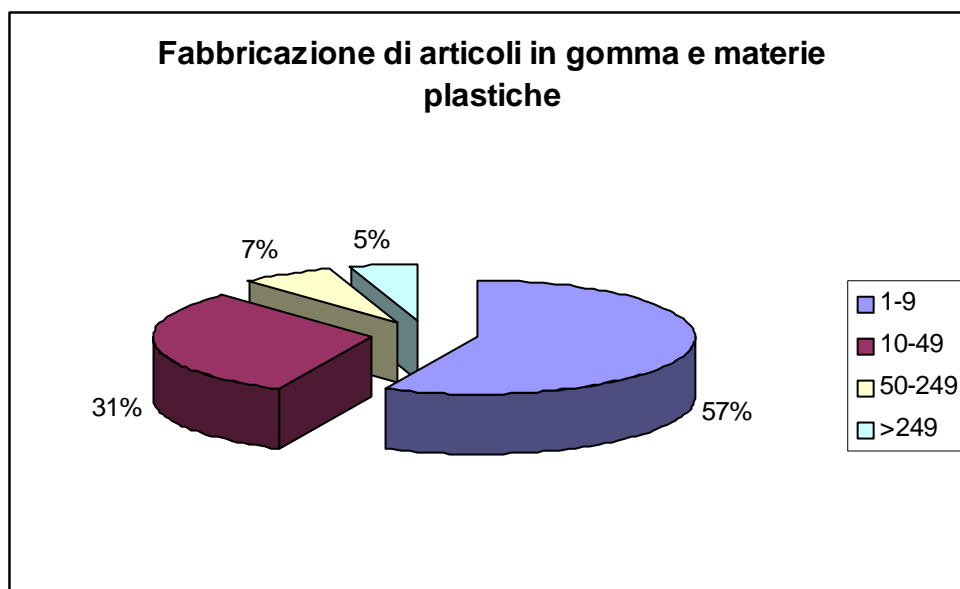
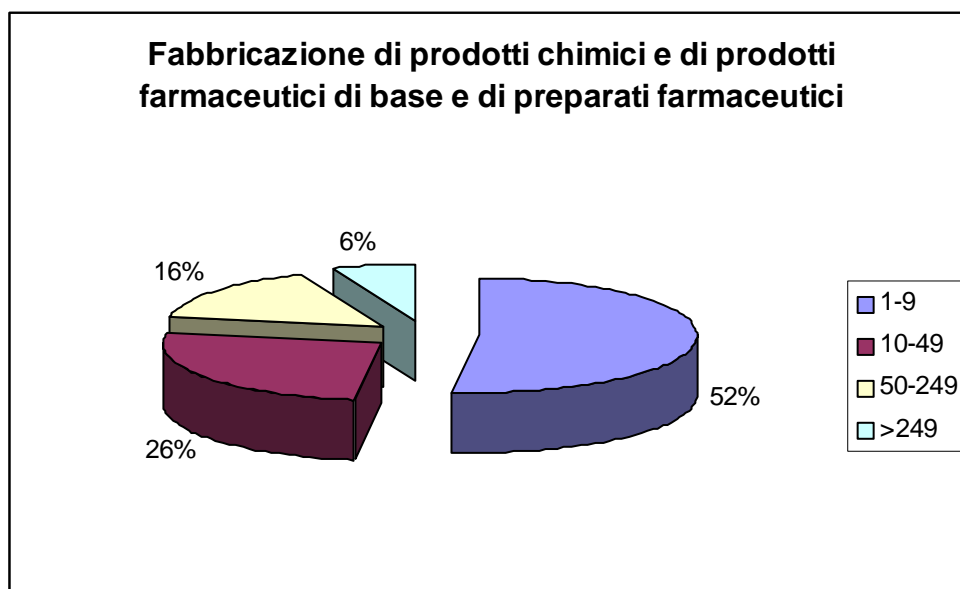
Presentata brevemente la regione Piemonte in termini di principali produzioni, importazioni, esportazioni, Università, Centri di Ricerca Pubblici e Privati con specializzazioni in Chimica, Parchi Scientifici e Tecnologici, Incubatori e Business Innovation Centres, si è proceduto a descrivere la chimica piemontese: circa il 7% degli addetti nel settore chimico italiano sono allocati in Piemonte; la maggior parte di essi, come pure la maggior parte della produzione e della ricerca piemontesi, sono concentrati nella Provincia di Novara (S. Agabio in Novara e San Martino di Trecate), che è una delle 20 Province italiane presenti nell'Osservatorio Chimico, braccio operativo del Ministero dell'Industria.



Fatturato dell'industria chimica (2005)

- **Fabbricazione di prodotti chimici e di prodotti farmaceutici di base e di preparati Farmaceutici** = 4.765 milioni di euro
- **Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche** = 4.577 milioni di euro
- **Fabbricazione di coke e di prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio** = 882 milioni di euro

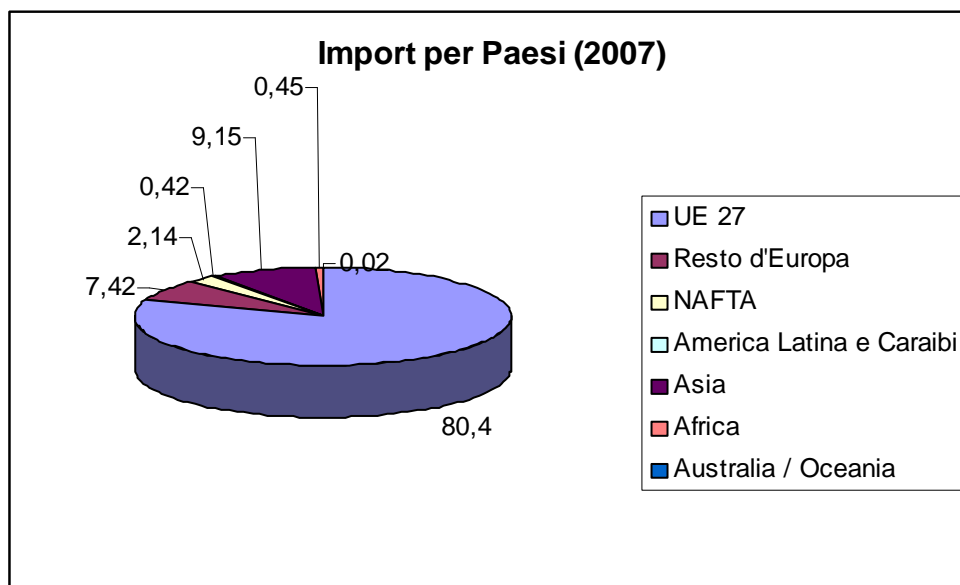
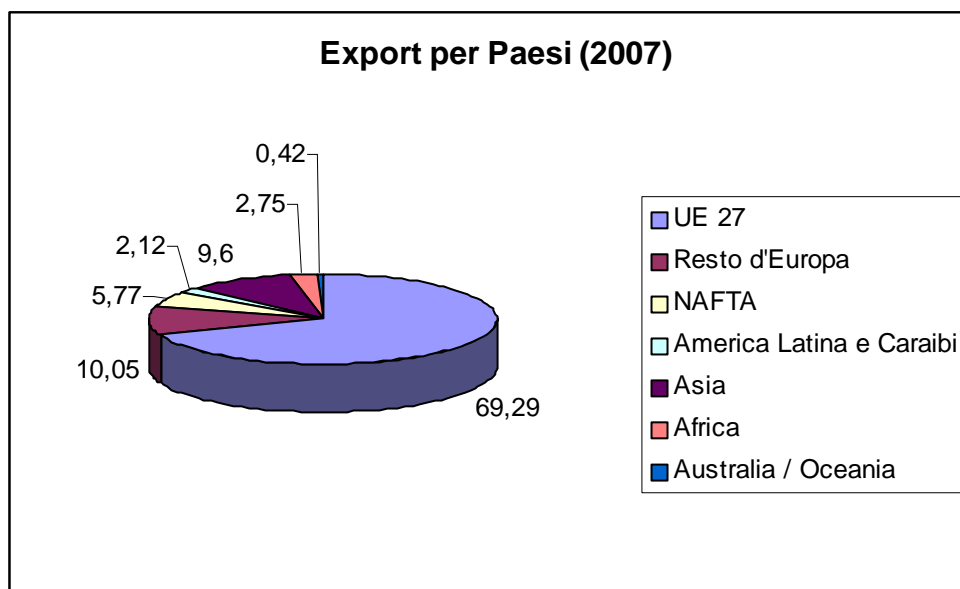
Dimensione aziendale in termini di Addetti (2006)



Numero di addetti (2006)

- Fabbricazione di prodotti chimici e di prodotti farmaceutici di base e di preparati Farmaceutici = 16121
- Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche = 30222

Commercio internazionale



Descrizione delle infrastrutture di trasporto

Trasporto intermodale

Tenuto conto della posizione del Piemonte che in Novara poggia sull'intersezione dei Corridoi 5 (Lisbona-Kiev) e 24 (Genova-Rotterdam), si sono brevemente presentati i tre "poli logistici" piemontesi:

- **Alessandria** (Tortona, Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Pozzolo Formigaro)
- **Novara** (C.I.M.)
- **Torino** (S.I.T.O.)

Con un traffico intermodale, nel 2005, di:

Strada = 303 milioni di tonnellate

Ferrovia = 18 milioni di tonnellate

Trasporto stradale

La regione Piemonte conta circa 1000 Km di autostrade e 3000 Km di strade statali e regionali.

Il 97,40% del traffico merci su gomma è un trasporto "interno" Italia su Italia; l'1,23% è materiale importato che transita passando dai valichi di confine; l'1,37% è l'export che transita passando dai valichi di confine.

Trasporto ferroviario

Il Piemonte gode di un'infrastruttura ferroviaria di 1.873 km di linee pubbliche (di cui 77 nell'area metropolitana di Torino). Solo 122 sono i Km di rete ferroviaria privata. Le principali stazioni sono 75.

Trasporto per vie d'acqua interne

Praticamente inesistente.

Gasdotti e oleodotti



Le condutture utilizzate per il trasporto di petrolio (Quiliano-Trecate) sono lunghe circa 150 km. Le altre 10 pipeline sono utilizzate per il trasporto di prodotti chimici: nel 2006 attraverso le pipeline sono state trasportate:

- Carosene 1000 migliaia di tonnellate
- Gasolio 5600 migliaia di tonnellate

-
-
- Diesel 400 migliaia di tonnellate
 - Bitume 7500 migliaia di tonnellate
 - Petrolio 14500 migliaia di tonnellate

La lunghezza totale degli oleodotti esistenti in Piemonte è di 700 Km.

La rete di gasdotti presente in Piemonte è lunga 2000 Km e trasporta una quantità di metano pari a circa 6 milioni di m³ (2006).

Rilevanza della Logistica in generale in Piemonte

- Numero delle compagnie logistiche: 14.700
- PIL del settore: €7700 Milioni
- Numero di impiegati: 38.000

Merci chimiche trasportate (2005)

| | |
|-------------|------------------------------|
| Strada | 24878 migliaia di tonnellate |
| Ferrovia | 1885 migliaia di tonnellate |
| Intermodale | 2639 migliaia di tonnellate |
| Pipeline | 8293 migliaia di tonnellate |

**RISULTATI DELLE INTERVISTE ALLE IMPRESE CHIMICHE
E AGLI OPERATORI LOGISTICI DELLA PROVINCIA DI NOVARA
E CONSIDERAZIONI RACCOLTE NEL CORSO DEL PRIMO
STAKEHOLDERS MEETING TUNUTOSI IN NOVARA IL 18 MARZO 2009**

ELENCO DELLE AZIENDE/ISTITUZIONI INTERVISTATE

- ISAGRO RICERCA S.p.a.
- AKZO NOBEL CHEMICALS S.p.a.
- MAPEI S.p.a. – VINAVIL Division S.p.a.
- MEMC S.p.a.
- RADICI CHEMICALS S.p.a.
- PROCOS S.p.a.
- NOVAMONT S.p.a.
- SARPOM S.p.a.
- PROGE FARM S.r.l.
- TICINUM LAB S.r.l.
- HUPAC S.A.
- HUKTRA Italia S.p.a.
- C.I.M. S.p.a.
- TRENITALIA S.p.a.
- Assessorato allo sviluppo locale e politiche comunitarie – Prov. Novara
- Assessorato all'urbanistica e piani territoriali – Prov. Novara
- Assessorato attività produttive – Comune di Trecate
- A.I.N. (Associazione Industriali di Novara) - Novara
- Università del Piemonte Orientale – Novara

Conclusioni Analisi SWOT

PUNTI DI FORZA

- Le relazioni fornitori/clienti sono buone: laddove possibile, in genere si utilizzano almeno due fornitori (come alternativa in caso di “emergenza”)
- Le aziende sono generalmente soddisfatte della gestione dei magazzini e del livello delle scorte
- La distribuzione ed i trasporti sono globalmente considerati in modo positivo pur con qualche ombra significativa legata ai tempi e alla puntualità di Trenitalia o alla difficoltà ad accedere ai servizi dei centri intermodali presenti sul territorio
- I canali di comunicazione tra industria chimica e fornitori di servizi logistici sono buoni, ad eccezione di quelli con le Ferrovie
- Il supporto informatico (pacchetti ERP/MRP) è buono; l'EDI è diffusamente utilizzato

PUNTI DI DEBOLEZZA

- In generale in Piemonte le imprese sono di medio-piccola dimensione: 1-49 dipendenti
- Più del 50% dei prodotti sono tecnologicamente maturi, esposti alla competizione dei Paesi emergenti
- Scarsità di depositi conformi alla SEVESO II e, più in generale, esigenza di maggiori aree di stoccaggio presso gli hubs intermodali e di servizi aggiunti (stazioni di lavaggio/ bonifica)
- Progressiva eliminazione delle linee secondarie, per cui la distribuzione ferroviaria diventa sempre meno capillare
- Mancanza di raccordi ferroviari con siti industriali e centri distribuzione merci: il passaggio all'intermodalità viene praticamente impedito
- Regole del lavoro del personale ferroviario arcaiche, con danno alla produttività: alle volte accade che, al termine del turno di lavoro del macchinista, i vagoni rimangano parcheggiati in stazione per lungo tempo, impedendo di fatto alle aziende l'utilizzo dei prodotti in essi contenuti, con conseguente rallentamento del processo produttivo
- Approccio mentale monopolistico di Trenitalia, che non vede la “customer Satisfaction” come obiettivo primario
- Gli investimenti strutturali per il trasporto merci su ferrovia sono sacrificati a vantaggio del traffico passeggeri su ferrovia

Conclusioni Analisi SWOT

- Novara soffre pesantemente per il fatto che esiste solo un binario unico di collegamento tra la stazione di smistamento Boschetto e il vicino centro intermodale (CIM)

OPPORTUNITA'

- Novara si trova al centro del triangolo industriale italiano
- Novara si trova all'intersezione di due importanti corridoi europei: il 5 (Lisbona-Kiev) ed il 24 (Rotterdam-Genova)
- Il Piano Strategico per le Infrastrutture (01/07/2008) include, tra le priorità da considerare, la Piattaforma Logistica del Nord-Ovest della quale fa parte anche il CIM
- Novara è sede universitaria: questo fa sì che il mondo della Ricerca Applicata industriale sia a stretto contatto con il mondo Accademico

MINACCE

- L'economia italiana si ridurrà nel 2009 di circa il 4% e la disoccupazione, per la prima volta in 9 anni, è di nuovo in crescita (*dati Ministero del Tesoro maggio 2009, Relazione Unificata sulla Finanza Pubblica*)
- La contrazione del PIL avrà come conseguenza inevitabile ritardi e cancellazioni di Investimenti già pianificati
- L'accettazione pubblica di nuove infrastrutture, sia stradali sia ferroviarie, non è garantita

Esigenze emerse

Quali sono esigenze evidenziate dalle imprese chimiche e dai fornitori di servizi logistici relativamente alle azioni future di miglioramento delle condizioni quadro per la logistica della chimica in Europa centro-orientale?

1.RICHIESTE ALLE ISTITUZIONI LOCALI/NAZIONALI ED AI POLITICI

- Condivisione politica delle priorità di investimento per le infrastrutture di trasporto.
- Realizzazione dei progetti transnazionali, specie dei corridoi europei
- Definizione a livello regionale/nazionale di un piano logistico-territoriale, privilegiando la strategia Hub&Spoke (H&S).
- Promuovere una armonizzazione internazionale delle norme che disciplinano il traffico, utilizzando il progetto ChemLog quale cassa di risonanza per la intermodalità e diffusione del messaggio che il trasporto ferroviario è molto meno inquinante e più sicuro
- Supporto attivo e convinto del collegamento intermodale

2.RICHIESTE AGLI OPERATORI LOGISTICI PRIVATI

- Suggerire, alle Istituzioni politiche, delle priorità di sviluppo nel settore dei trasporti e della distribuzione
- Garantire a tutti i centri intermodali con le infrastrutture necessarie a promuovere e sostenere l'intermodalità.
- Attuare la strategia di H&S nel costruire nuovi centri di distribuzione, evitando che le merci pericolose siano troppo vicine ai centri urbani.
- Sostenere attivamente l'interconnessione portuale con le infrastrutture logistiche dell'entroterra.

3. RICHIESTE AGLI OPERATORI LOGISTICI PUBBLICI (FERROVIE)

- Maggior attenzione al trasporto merci chimiche su ferrovia
- Realizzazione dei progetti transnazionali, con particolare riferimento ai corridoi europei

Esigenze emerse

- Armonizzazione pan-europea delle regolamentazioni dei trasporti, oggi per lo più limitate ai singoli Paesi
- Supporto attivo e convinto del collegamento intermodale ferroviario porti-hubs
- Vedere i grandi progetti transalpini come un'opportunità unica per trasferire carichi da strada a ferrovia
- Usare il progetto ChemLog come cassa di risonanza per l'intermodalità e favorire la diffusione del messaggio che il trasporto ferroviario è meno inquinante e più sicuro

4.RICHIESTE ALLE AZIENDE CHIMICHE

- Avviare e rafforzare cooperazioni e forme di sinergia tra diversi partner (fornitori, clienti, ..), per raggiungere un rapporto win-win
- Promuovere la creazione di gruppi chimici, al fine di scambiare know-how e Buone Prassi e, di conseguenza, rispondere più appropriatamente alle richieste del mercato
- Favorire la creazione di un Tavolo di concertazione in cui le Aziende, gli Operatori logistici e le Istituzioni possano parlare tra loro e concordare le priorità di investimento, i piani di sviluppo e le strategie territoriali
- Promuovere alleanze/cooperazione/sinergia tra PMI, al fine di aumentare l'accesso ai mercati internazionali e facilitare l'internazionalizzazione e le economie di scala
- Sfruttare la presenza in Piemonte e, in particolare, in provincia di Novara, di molti centri di ricerca e piccole imprese dedicate alle attività di R&S
- Sostenere la crescita di una industria chimica sostenibile, che partecipi attivamente al programma Responsible Care, condividendone la filosofia

Proposte di continuazione per la Fase 2 del progetto

L'obiettivo espresso dalla Provincia di Novara all'atto della definizione dei partner progettuali e' stato quello di concorrere allo sviluppo dell'intermodalità.

Premessa per un a buona intermodalità e' l'utilizzo efficace ed efficiente dei diversi modi di trasporto, sfruttati al meglio delle loro potenzialità ed integrati in maniera ottimale ai fini della gestione delle merci.

Questa integrazione tra le modalità di trasporto deve avvenire al livello dei terminali merci che, per le specifiche esigenze dell'industria chimica, si estrinseca tipicamente nello stoccaggio e trasporto dei prodotti pericolosi (~ 45% di tutti i prodotti chimici).

E' inoltre opportuno che i terminali intermodali siano dotati di servizi a valore aggiunto altamente appetibili all'industria chimica (ad es. lavaggio/bonifica delle cisterne).

Con riferimento all'Europa Centro/Orientale, le modalità più importanti sono la strada, la ferrovia e le vie navigabili interne.

Nella Provincia di Novara e, più in generale, nel Piemonte, quest'ultima modalità è inesistente, per cui il nostro contributo di analisi si focalizzerà sulle prime 2, e specialmente sul sistema ferroviario, che deve aumentare la sua efficacia, sia modernizzando le infrastrutture che supportano il traffico merci, sia accelerando la transizione da una cultura e mentalità burocratica, per non dire monopolistica, ad un atteggiamento orientato al mercato, con l'obiettivo primario di soddisfare le esigenze del cliente.

L'atteggiamento monopolistico può essere corretto efficacemente procedendo con più vigore nei processi di privatizzazione e liberalizzazione.

Naturalmente non possono essere trascurati i grandi progetti transalpini a livello europeo che interessano la Provincia di Novara e che costituiscono una opportunità unica per incoraggiare la transizione dalla strada alla ferrovia, rimedio fondamentale per combattere la congestione del traffico stradale, che oggi ha raggiunto livelli critici.

In questa fase del progetto CHEMLOG giocano un ruolo fondamentale I confronti con realtà che possono rappresentare esempi di buon funzionamento e quindi costituire best practices da porsi come targets da emulare.

Queste best practices emergeranno come i risultati delle esperienze più significative che saranno esposte dalle varie regioni, in particolare con riferimento allo sviluppo dei corridoi europei: come le varie infrastrutture sono state concepite e come sono gestite; qual è il ruolo dell'ICT nella loro funzionalità ed integrazione, come le istituzioni pubbliche hanno armoniosamente collaborato con quelle private, quali sono stati I momenti più significativi dello sviluppo intermodale locale e quali le criticità affrontate e risolte.

Da quanto precedentemente esposto discende che la Provincia di Novara ha interesse precipuo a partecipare attivamente ad un gruppo di lavoro il cui focus principale sia l'intermodalità stradale/ferroviaria, con l'obiettivo di analizzare I modi e

Proposte di continuazione per la Fase 2 del progetto

le possibilità di ridurre lo sbilanciamento oggi esistente a favore della strada, e definire una “road map” che consenta di identificare i fattori critici per un’accelerazione di tale trasferimento modale.

Partner privilegiati potrebbero essere le Regioni europee che, nel traffico merci, vedano come direttrici principali quelle dei tunnel transalpini del Loetschberg e del Gottardo, e quelle interessate dal Corridoio 5.

Ciò peraltro non esclude affatto il contributo di altre realtà regionali.

Uno stimolo particolare può essere dato dall’integrazione che la Provincia di Novara e, più in generale, il Piemonte Orientale, sta promuovendo con i porti del Mar Ligure: in questo caso è fondamentale la considerazione di come si debba pianificare e realizzare la creazione di una intermodalità nell’hinterland portuale, in cui, oltre che Novara, gioca un ruolo significativo Alessandria.

In sostanza, l’analisi SWOT ha evidenziato tre possibilità progettuali per le quali sviluppare, nelle successive fasi di attività, degli Studi di pre-fattibilità:

1. Rafforzamento della piattaforma logistica del Nord-Ovest attraverso il rafforzamento delle interconnessioni tra gli interporti di Alessandria (retroterra dei Porti Liguri) e Novara (retroterra del Sempione);
2. Estensione e adeguamento dell’Interporto CIM di Novara in termini di servizi richiesti dall’utenza (es. bonifica cisterne);
3. Studio della possibilità di armonizzazione della regolamentazione e delle infrastrutture del trasporto merci lungo il Corridoio 5 attraverso la collaborazione dei Paesi che ne sono attraversati

Nel corso della prossima riunione di partenariato prevista in Varsavia (PL) nella seconda metà del mese di settembre, sulla base di un confronto transnazionale, verranno scelti i progetti che saranno oggetto delle successive fasi di sviluppo progettuale. Può darsi che tutte e tre le proposte italiane vengano accettate: quel che è certo è che almeno una delle proposte presentate, dovrà poter essere sviluppata dalla Provincia di Novara.

A tal fine, è ora compito dei Vertici provinciali determinare un “ordine di priorità” delle proposte, per permettere la sottomissione di queste entro il mese di luglio 2009.

In seguito, sarà Loro compito suggerire al capofila eventuali integrazioni/modifiche rispetto a quanto verrà discusso in Varsavia, al fine di addivenire ad un quadro operativo condiviso e utile ai fini provinciali, anche sulla base delle indicazioni del Comitato Provinciale ChemLog/Tavolo degli Stakeholders costituito dagli esponenti di Associazione Industriali di Novara, Camera di Commercio di Novara, Università del Piemonte Orientale e Politecnico di Torino, Associazioni di categoria novaresi, Parti Sociali, nonché dai rappresentanti delle maggiori aziende chimiche e operatori logistici piemontesi.

Sitografia e Bibliografia

www.istat.it

www.coeweb.istat.it

www.regione.piemonte.it/trasporti/rete/index.htm

www.trail.pie.camcom.it

www.rfi.it

www.piemonteincifre.it

www.italianbiotech.com

www.guidamonaci.it/

L'industria chimica in Italia - Rapporto 2007/2008 - Federchimica

Servizio Emergenza Trasporti - Anno 2007 - Federchimica

Il trasporto merci pericolose in Piemonte - A. Robotto, 12 novembre 2008

Emissione dei gas serra dai trasporti - Eurostat/Apat

Statistiche relative all'import export italiano - Ministero del Commercio Internazionale, 2007

Trasporto merci nel settore italo-francese dell'arco alpino - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2005

Osservazioni e proposte su traffici marittimi e Mediterraneo - Commissione Politiche Settoriali V, 1999

PON Trasporti 2000-2006, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

14^a Rapporto Annuale Responsible Care 2008 - Federchimica

3^a Rapporto S.E.T. - Anno 2007 - Federchimica

Il settore chimico in Italia - Alcuni elementi di analisi - Osservatorio per il settore chimico - Ministero per le Attività Produttive, 2005

Il settore chimico in Italia - Osservazioni e proposte - CNEL, 2004

Il mercato dei servizi logistici e dei trasporti nell'Europa Comunitaria - M.Distinto, 2003

La politica dei trasporti nell'Unione Europea - La logistica e i container - G.Frego, Università A.Avogadro, Novara, 2004

Panel congiunturale Federchimica - 2005

Norme e indirizzi per l'integrazione dei sistemi di trasporto e per lo sviluppo della logistica regionale - Regione Piemonte, 2008

Il futuro di Novara - Confronto per lo sviluppo di un territorio - Camera di Commercio di Novara, 2005

Il territorio - Fondazione Novara Sviluppo, 2005

Quadro analitico conoscitivo - Il contesto regionale/interregionale - Provincia di Novara, 2003

Il C.I.M. - Centro Interportuale merci di Novara, 1999