



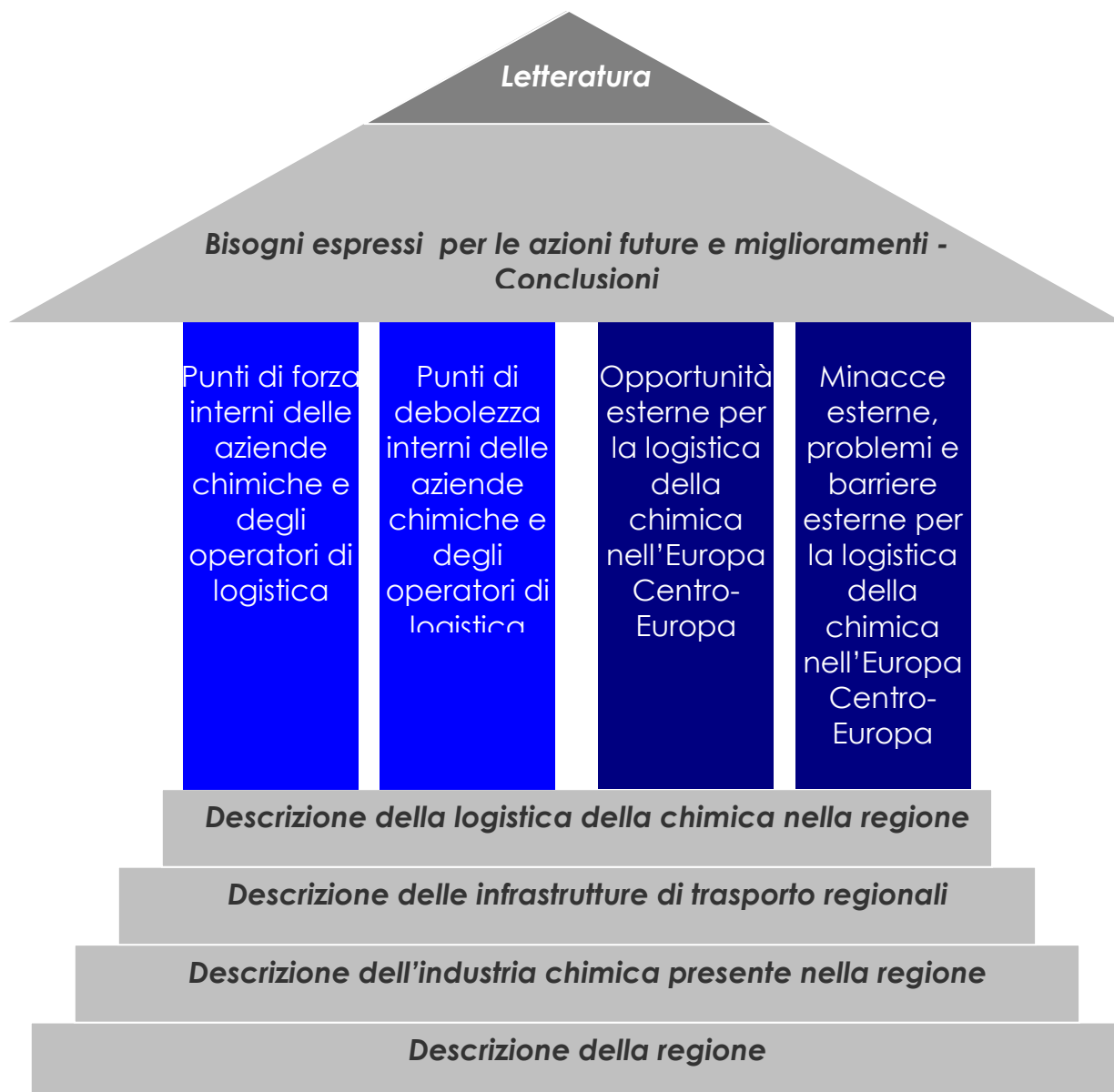
Estratto

Analisi **SWOT**

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



Struttura dello Studio



PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA

1.1. PROCUREMENT

- In generale il lead time dei rifornimenti e' considerato un punto di debolezza; il just-in-time spesso non e' raggiungibile.
- Per quanto concerne la qualità, affidabilità e flessibilità dei fornitori, anche qui il panorama non e' positivo, sia per la qualità degli imballaggi sia per le difficoltà nel trasporto causate da infrastrutture ferroviarie non compatibili. Unica nota positiva riguarda il vasto uso di pipelines nella connessione tra diverse industrie chimiche.
- Sono invece risultati essere punti di forza: la collaborazione nella pianificazione delle richieste di fornitura, la valutazione e la gestione dei rapporti con i fornitori, la comunicazione con essi, la qualità dei prodotti e la loro etichettatura, in generale il mantenimento dei termini di pagamento e di consegna.

1.2. MAGAZZINAGGIO

Le aziende chimiche hanno sviluppato una serie di soluzioni innovative per lo sviluppo ed il controllo delle scorte, in modo da contribuire positivamente all'efficienza logistica.

1.3. LOGISTICA DI PRODUZIONE

L'industria chimica nell'Europa Centrale ed Orientale ha una forte integrazione e processi produttivi stabili ed ottimizzati.

Un altro vantaggio e' costituito dalla presenza di clusters e reti industriali efficaci.

Inoltre gli scarti di produzione risultano essere molto contenuti.

Unica nota negativa e' la scarsa flessibilità riscontrata nei processi produttivi.

1.4 DISTRIBUZIONE E TRASPORTI

Qui ci sono molte note negative:

- Il trasporto multimodale e' difficoltoso, anche per scarsità di collegamenti ferroviari
- In aggiunta, la scarsa interoperabilità dei sistemi ferroviari dell'Europa Centrale ed Orientale, le barriere burocratiche, la scadente qualità spesso riscontrata negli equipaggiamenti, come pure la scarsità di infrastrutture intermodali impediscono alle aziende di trasferire quantità da strada a rotaia; inoltre alcuni equipaggiamenti o vagoni non sono gestibili in piena sicurezza.

Anche le strade, in alcuni paesi dell'Est Europa, non sono adeguate; sempre nell'Est europeo l'uso dei DPI e le condizioni dei veicoli per il trasporto non sono conformi agli standard, come pure non sono omogenee le regolamentazioni dei vari stati riguardanti l'orario di lavoro/riposo dei conducenti.

L'unico aspetto positivo e' dato dall'uso esteso di pipelines nell'ambito delle grandi industrie multinazionali, specialmente in Germania.

1.5. PIANIFICAZIONE E CONTROLLO

Questo segmento dell'attività industriale è ben presidiato ed è un punto di forza; unico problema è la scarsa attendibilità delle previsioni di vendita, che si riflettono poi negativamente sui piani di produzione.

1.6. ORDER PROCESSING ED UTILIZZO DELL'INFORMATICA

Entrambi questi temi sono ben presidiati e costituiscono un punto di forza.

OPPORTUNITA' E MINACCE

2.1. TREND DELL'ECONOMIA

La situazione attuale è caratterizzata da una persistente crisi economica, che si ripercuote negativamente soprattutto sulla media e piccola industria.

Tuttavia, questa obiettiva situazione di disagio stimola ad un aumento di competitività nell'ambito di un mercato non più locale, ma globale, che può portare opportunità e vantaggi con la diversificazione dei clienti e dei prodotti.

In questo senso, la competizione più intensa e la conseguente maggior pressione sui prezzi viene vista sia come una minaccia che come una opportunità.

Inoltre la ricerca della soddisfazione del cliente porta ad una maggiore personalizzazione dei prodotti offerti, che rappresenta senz'altro una opportunità nei limiti in cui il cliente riconosca un maggior valore ad essa, e quindi sia disposto ad accettare un prezzo più alto.

Anche il progressivo livellamento del costo del lavoro all'interno dell'Unione Europea può essere visto come una minaccia e insieme una opportunità.

La progressiva riduzione dei lotti di produzione, conseguenza della minore richiesta da parte del mercato, invece, si rivela come una fonte di aumento dei costi logistici, e quindi viene vista generalmente come una minaccia.

Infine una notevole opportunità è rappresentata dal fatto che le industrie operano in un mercato non più nazionale/regionale, ma europeo, la cui dimensione garantisce una scala produttiva ed un respiro strategico assai più grande.

2.2. TREND SOCIO-CULTURALI

Per la maggioranza delle nazioni dell'Europa Centro-Orientale la crescita delle skills richieste nell'area logistica dell'industria chimica è vista come una grande opportunità; questa valutazione positiva si estende anche alla sempre più ampia accessibilità a strutture educative e di training avanzate.

Una minaccia è invece costituita dalla scarsità, che può presentarsi attualmente, di personale qualificato, specializzato nella gestione/trasporto di materie pericolose.

L'introduzione sempre più estesa dell'orario flessibile è considerata come opportunità.

2.3. TREND TECNOLOGICI

L'introduzione sempre più estesa e pervasiva di sistemi avanzati di informatica e telecomunicazioni favorisce lo sviluppo di una maggiore omogeneità e standardizzazione all'interno della Supply Chain nel suo complesso, con vantaggi notevoli per gli operatori.

Questa tendenza alla standardizzazione ed ai benefici connessi riguarda anche gli sviluppi innovative nel campo dell'identificazione e del tracking & tracing delle merci.

2.4. AMBIENTE ED ENERGIA

Una reale minaccia per il futuro sviluppo dell'industria chimica e' rappresentata dall'emissione di inquinanti, specie CO₂, che hanno effetti deleteri sul clima.

Inoltre il fatto che ancora oggi l'industria chimica sia per lo più alimentata da energia e materie prime di natura non rinnovabile pone una sfida molto pesante alla sostenibilità del suo sviluppo.

Una minaccia ancor più grave e' costituita dal fatto che le sorgenti di tali materiali sono di fatto controllate da pochissimi attori.

Non trascurabile e' poi la minaccia creata dalla volatilità dei costi energetici, legati a quelli delle materie prime, in quanto l'industria chimica e' notoriamente un'industria "energy intensive".

Infine non va dimenticato che l'Europa nel suo complesso soffre di costi energetici più alti rispetto agli altri continenti.

2.5. POLITICA

Una sempre più vasta armonizzazione delle regolamentazioni del traffico merci e' una premessa fondamentale per lo sviluppo dell'industria chimica: procedere con lentezza/incertezza su questa strada equivale ad una pesante minaccia sulla crescita industriale.

Viceversa, attribuire priorità alle infrastrutture per il traffico merci nell'ambito dei programmi di sviluppo comunitario e' una opportunità formidabile per l'industria chimica, come pure lo e' quella dei finanziamenti nazionali/comunitari in tema di infrastrutture viarie.

D'altra parte minacce sorgono quando si considera come procede con difficoltà e lentamente l'integrazione transnazionale dei piani di sviluppo territoriale.

Un elemento altrettanto critico e' dato dalla priorità quasi automatica assegnata a tutto ciò che riguarda il traffico passeggeri, rispetto a quello merci.

Infine non va dimenticato quanto nociva possa essere la difficoltà da parte del pubblico, molto spesso mal consigliato sul tema, di accettare la realizzazione di progetti infrastrutturali di respiro europeo.

2.6. INFRASTRUTTURE VIARIE

Questa sezione analizza la situazione del settore che forse e' più criticamente inadeguato alle attuali esigenze.

• **FERROVIA**

Un elenco non esaustivo di aspetti negativi e' il seguente:

- mancanza di un sistema di infrastrutture ferroviarie adeguato
- carenza di integrazione/punti di interfaccia ferro/gomma
- mentalità burocratico/monopolista del gestore ferroviario pubblico
- ubicazione non ottimale dei terminali ferroviari
- qualità incerta dei vagoni, specie cisterne, con rischi elevati per la sicurezza
- limitato accesso ai terminali distributivi, non sempre raccordati e raramente dotati di servizi a valore aggiunto largamente richiesti
- incompatibilità degli scartamenti ferroviari (il corridoio europeo 5 ne ha 3 diversi)
- burocrazia pesante nel disbrigo delle pratiche doganali

• **VIE D'ACQUA INTERNE**

Navigabilità scarsa e limitata a pochi mesi dell'anno, pur in presenza di buoni porti lungo le vie navigabili.

In alcune regioni (es. Piemonte) esse mancano del tutto.

• **STRADA**

Congestione dei mezzi critica in alcune rotte stradali con particolare rischio per le zone ad alta densità abitativa, dove e' necessaria la costruzione di tangenziali.

Armonizzazione delle norme che regolano il passaggio dei mezzi all'interno dei tunnel stradali ancora limitata.

Una nota positiva tuttavia non va dimenticata ed e' data dal buon livello di recepimento delle norme europee ADR da parte dei fornitori di servizi logistici alla industria chimica.

• **INTERMODALE**

Le procedure politico/amministrative di pianificazione, coordinamento e controllo dello sviluppo delle piattaforme intermodali sono inefficienti e non trasparenti.

I servizi aggiuntivi di estrema importanza per l'industria chimica, come stazioni di lavaggio e bonifica delle cisterne, sono molto insufficienti ed ostacolati, nella loro concessione, a livello di pubblica amministrazione.

- SISTEMI DI TRACKING & TRACING PER IL CARGO

Mancanza di una struttura GPS che assicuri la possibilità di tracciare con continuità il movimento delle unità di trasporto: questa è una minaccia di crisi per un controllo accurato del funzionamento del sistema di trasporto e consegna.

- SICUREZZA

L'analisi si chiude con una nota positiva per quanto riguarda l'armonizzazione a livello europeo delle norme che governano il trasporto delle merci pericolose, che oggi sono comuni e condivise da tutti gli stati dell'UE.

Inoltre l'introduzione del REACH è un ulteriore passo avanti, imponendo procedure standardizzate per la registrazione ed autorizzazione al commercio di prodotti chimici in Europa.

Infine, iniziative come Responsible Care e SQAS, sostenute e promosse dal CEFIC, giocano un ruolo fondamentale nel garantire livelli di sicurezza sempre più alti nel traffico dei prodotti chimici.