

17° Rapporto S.E.T., Servizio Emergenze Trasporti Anno 2023



Il S.E.T. è gestito da:



Via Giovanni da Procida 11
20149 Milano
Tel. +39 02 34565. 373
E-mail: p.manes@sviluppochimica.it

Il presente documento è stato pubblicato nel mese di Aprile 2024



Elena Manzoni – Presidente
Servizio Emergenze Trasporti

È con grande piacere che condivido il nuovo Rapporto annuale S.E.T. - Servizio Emergenze Trasporti - che raccoglie, analizza ed elabora informazioni rilevanti sulla logistica dei prodotti chimici nel nostro Paese, la frequenza e tipologia degli incidenti nel trasporto, l'andamento delle emissioni di gas serra con focus sul trasporto ed i dati sull'attività del Servizio S.E.T. stesso.

Il S.E.T., promosso da Federchimica nel 1998 ed integrato nella rete europea dei Centri di risposta nazionali "ICE" (Intervention in Chemical transport Emergency) coordinata dal CEFIC (European Chemical Industry Council), è un network di imprese chimiche, imprese

logistiche, associazioni e soggetti specializzati, che svolge il proprio servizio a supporto delle Pubbliche Autorità e delle imprese nella gestione delle emergenze nel trasporto chimico, offrendo competenze e risorse.

L'impegno crescente del SET nella promozione di attività di prevenzione per il miglioramento continuo della sicurezza nella logistica chimica si declina con iniziative e sinergie di sempre maggior rilievo con le Autorità Pubbliche, incontri tecnici ed esercitazioni pratiche, condivisione di esperienze e "best practice". Tra queste sono orgogliosa di annoverare il recente aggiornamento del tool informatico di raccolta ed elaborazione delle informazioni nella gestione emergenze (nuovo Cruscotto S.E.T.).

Rinnovo il mio sentito personale ringraziamento per l'impegno e partecipazione di tutti gli aderenti.

Il Programma Responsible Care continua a perseguire lo sviluppo sostenibile delle imprese chimiche lungo tutta la supply chain.

La logistica sicura, ambientalmente sostenibile e completamente tracciabile è, in questo contesto, un elemento essenziale di questo impegno.

Per questo motivo è strategico, per la chimica, continuare a sviluppare sinergie tra Responsible Care e il S.E.T. con l'obiettivo di aumentare la sicurezza e la sostenibilità del trasporto di sostanze e prodotti chimici.



Filippo Servalli – Presidente
Responsible Care

Indice

Premessa.....	1
Parte Prima: movimentazione delle merci	2
Un anno in ripresa.....	2
L'Europa è il principale partner commerciale della chimica italiana	3
Crescita percentuale della modalità stradale	5
Merci pericolose: quante sono e come le trasportiamo	6
Conclusioni	8
Il Consulente ADR: quando è obbligatorio?	9
Parte seconda: Esternalità del trasporto.....	11
Ancora incidenti in aumento	11
Analisi delle cause incidentali	12
Diminuiscono gli incidenti con merci pericolose	14
Ancora un altro anno senza incidenti ferroviari con merci pericolose	15
Conclusioni	16
Il problema degli angoli ciechi	17
Parte Terza: Gas serra e trasporti	18
Più di un quarto delle emissioni sono dovute ai trasporti	18
Il trasporto su strada è sempre il più inquinante	19
La distribuzione del parco veicolare	20
In aumento le alimentazioni alternative	22
Conclusioni	23
Parte Quarta: il Servizio Emergenze Trasporti.....	24
Il Servizio S.E.T.: analisi della richiesta	24
Le attivazioni S.E.T.	25
Iniziative di collaborazione	26
I Paesi e i tempi di risposta	27
Conclusioni	28
.....	29
Allegati.....	29
Glossario	30
Altre informazioni	32



Premessa

Il “17° Rapporto S.E.T. – Anno 2023” raccoglie, analizza ed elabora dati ed informazioni da molteplici fonti, esterne ed interne al Servizio stesso. Nel dettaglio:

- Logistica dei prodotti Chimici in Italia. È necessario precisare che la pubblicazione dei dati statistici si riferisce, quasi nella totalità dei casi, all’anno precedente la stesura del “Rapporto S.E.T.”. In questa Edizione i dati di riferimento sono aggiornati al 2022.
- Riscontro della frequenza e della tipologia degli incidenti nel trasporto: le fonti più attendibili e dettagliate risultano essere l’ISTAT ed il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. In riferimento al trasporto di merci pericolose sono utilizzati i dati dei VV.F. (2022), poiché forniscono rapporti più particolareggiati ed aggiornati. Infine, per il trasporto ferroviario la fonte è l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali - ANSFISA.
- I dati sull’andamento delle emissioni di gas serra in Italia ed Europa, con un particolare focus sul trasporto e l’attuale parco veicolare circolante, provengono dalla Environmental European Agency (EEA).
- Dati ed informazioni sull’attività del Servizio S.E.T. e riguardanti i collegamenti internazionali: sono di produzione propria del “Rapporto S.E.T.” e rappresentano pertanto una fotografia esatta della sua attività (anno 2023).

Il “17° Rapporto S.E.T. – Anno 2023” è costituito da 4 Parti e 2 Allegati, oltre a contenere informazioni riguardanti i Soggetti che aderiscono e partecipano al S.E.T..

Il S.E.T. fu costituito nel 1998 e dal 2005 ha iniziato a redigere il Rapporto sulle attività che lo riguardano. La presente diciassettesima edizione rappresenta una ulteriore conferma del valore dell’iniziativa e della sua solida realtà a cui le Imprese possono fare riferimento.

1

Parte Prima: movimentazione delle merci

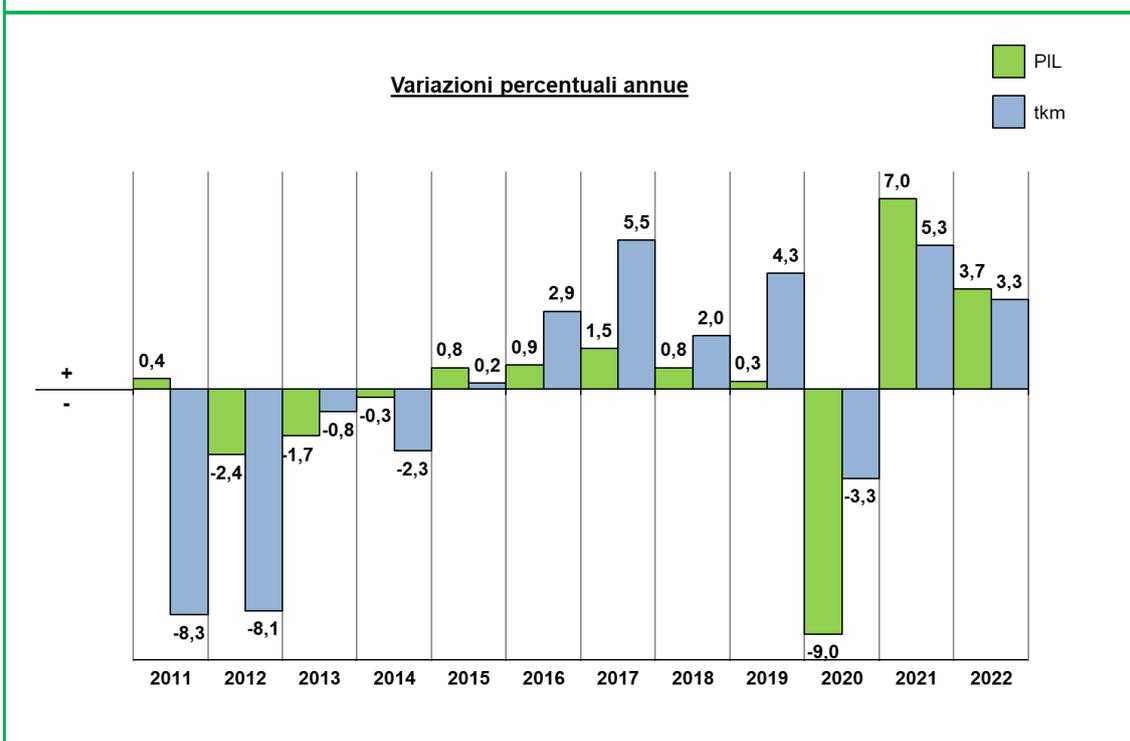
1.1

Un anno in ripresa

L'anno 2022 ha mantenuto il trend positivo di ripresa della movimentazione delle merci che si era manifestato nel 2021, anno della ripresa post pandemica, seppure non agli stessi livelli.

In **Tav.1** si conferma la forte correlazione tra PIL e merci movimentate nel Paese: a fronte di un aumento del 3,7% del PIL anche la quantità di merci movimentate è aumentata del 3,3% nel 2022.

Tav.1 – Andamento del PIL e della movimentazione di merci in Italia.



Fonte: ISTAT, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

1.2

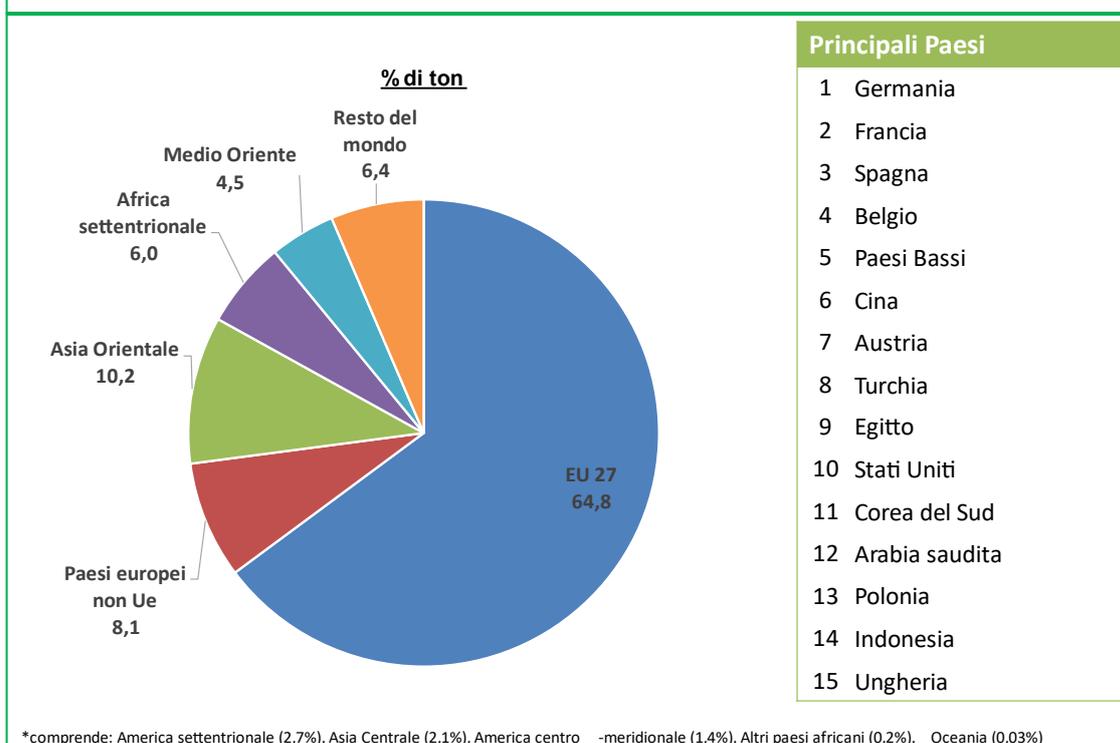
L'Europa è il principale partner commerciale della chimica italiana

I principali flussi di import ed export della chimica italiana sono indirizzati verso il continente europeo.

La **Tav.2** riporta la suddivisione delle principali aree geografiche del mondo da cui sono importati prodotti chimici. Il continente europeo (EU 27 + Paesi europei non UE) vale il 72,9% dei flussi. Asia orientale, Africa settentrionale e Medio Oriente hanno una quota complessiva del 20,7% mentre il resto del mondo vale il 6,4%.

A lato del grafico sono elencati i primi 15 paesi in ordine di volumi di prodotti chimici importati, che valgono complessivamente il 77,7% del totale dell'import. Da notare che i principali Paesi non europei da cui l'Italia importa prodotti chimici sono Cina (6°), Turchia (8°), Egitto (9°), Stati Uniti (10°), Corea del Sud (11°), Arabia Saudita (12°), Indonesia (14°) e Ungheria (15°).

Tav.2 – Principali flussi della chimica italiana – Import anno 2022.



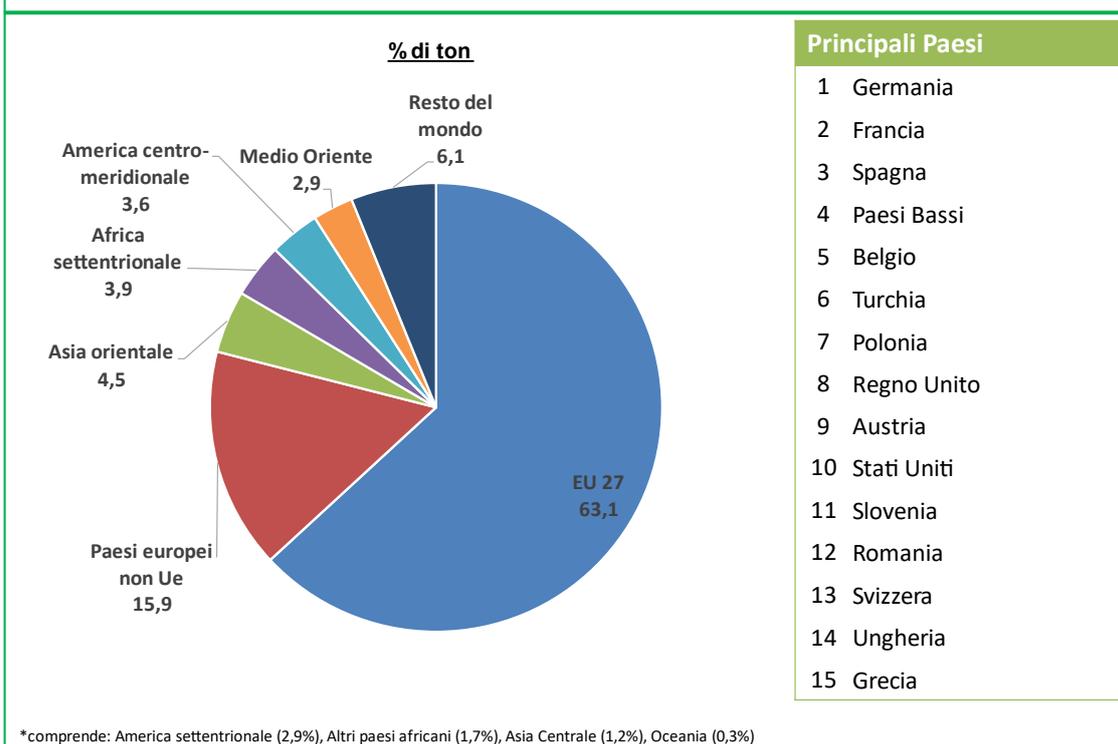
Fonte: ISTAT, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

In **Tav.3** è invece rappresentato l'export della chimica italiana: anche in questo caso il principale flusso di prodotti è diretto verso il continente europeo (79,0%). Asia orientale, America centro-meridionale, Medio Oriente e Nord Africa rimangono validi mercati di export con un totale del 14,9%.

Anche in questo caso, i primi 15 paesi riportati in grafico valgono il 67,6% del totale.

Tra i principali paesi non europei in cui l'Italia esporta troviamo Turchia (6°) e Stati Uniti (10°).

Tav.3 – Principali flussi della chimica italiana – Export anno 2022.



Fonte: ISTAT, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

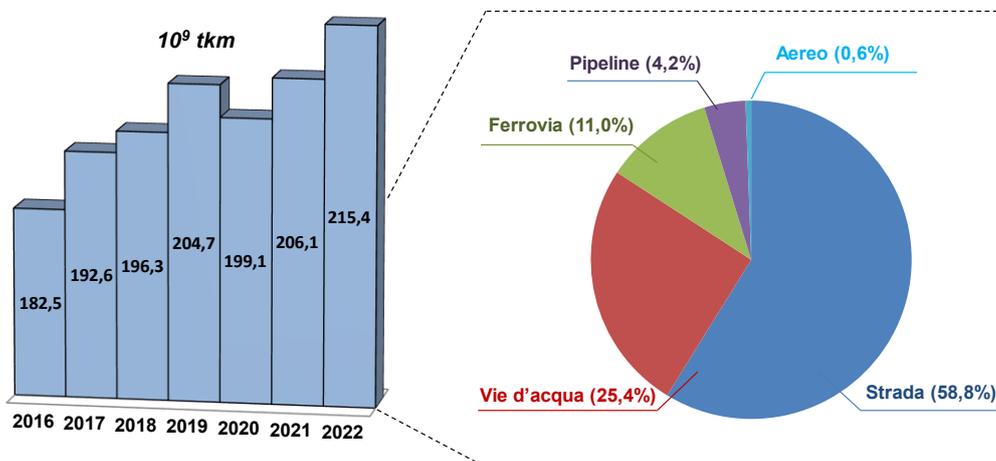
I migliori partner commerciali, sia per l'import che per l'export, per la chimica italiana sono Germania, Francia e Spagna.

1.3 Crescita percentuale della modalità stradale

In **Tav.4** è illustrata nel dettaglio la distribuzione delle differenti modalità di trasporto per i 215,4 miliardi di tkm di merci movimentate in Italia nel 2022 (+3,3% rispetto al 2021).

In generale si registra un incremento dei volumi trasportati per ogni modalità nel 2022 rispetto al 2021: strada +3,1%, vie d'acqua +0,5%, pipeline +0,1%. Una modalità in diminuzione è la ferrovia che perde lo 0,2%. Praticamente immutata la modalità aerea.

Tav.4 – Andamento del trasporto in Italia, diviso per modalità.



Fonte: ISTAT, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

1.4

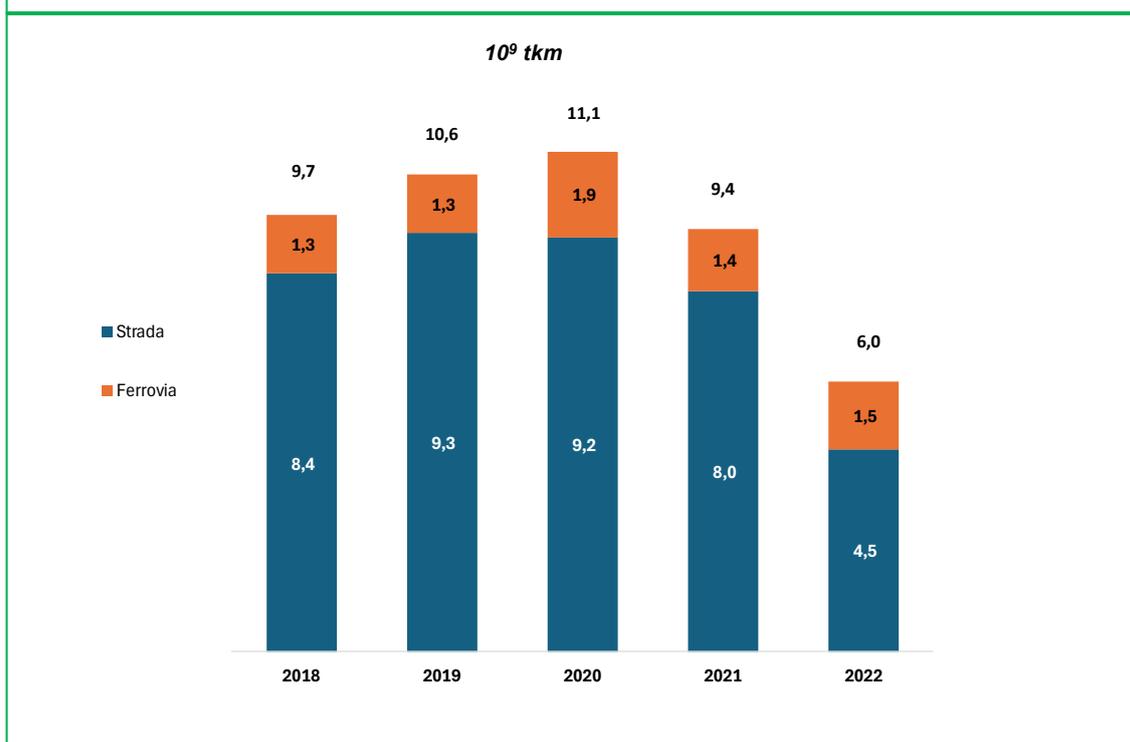
Merci pericolose: quante sono e come le trasportiamo

Le merci pericolose trasportate in Italia su strada sono 4,5 miliardi di tkm, pari al 2,1% del totale di merci trasportate nella stessa modalità.

Per ferrovia invece sono 1,5 miliardi di tkm, pari al 6,3% del totale.

In Tav.5 è possibile notare l'andamento del trasporto terrestre di merci pericolose. Rispetto al 2021 si registra un forte calo nel trasporto complessivo di merci pericolose (-36,3%): calo non dovuto alla modalità ferroviaria, che in realtà registra un lieve aumento (1,4%).

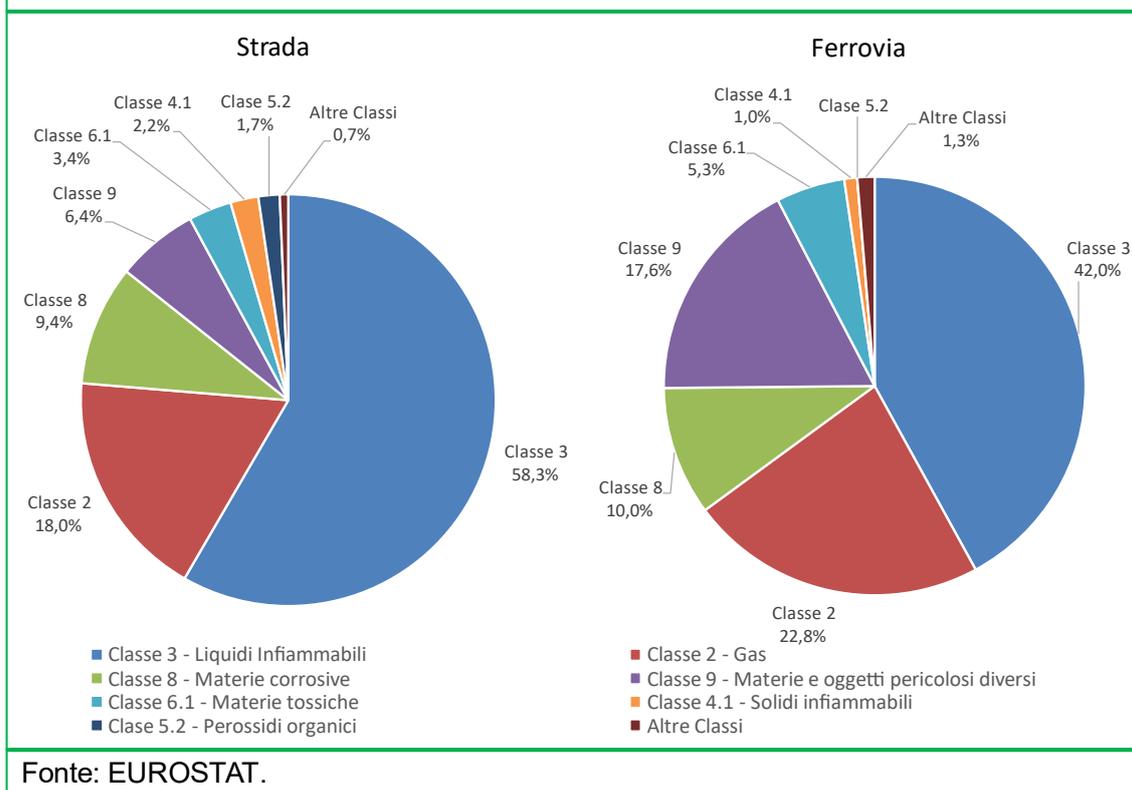
Tav.5 – Andamento trasporto terrestre di merci pericolose su strada e ferrovia, in Italia.



Fonte: EUROSTAT.

Se si analizza la ripartizione delle principali Classi ADR di merci trasportate, **Tav.6**, si può notare come i Liquidi infiammabili (Classe 3) e i Gas (Classe 2) coprono più della metà dei volumi trasportati sia nel trasporto stradale (76%) sia in quello ferroviario (64,8%).

Tav.6 – Merci pericolose su strada e ferrovia, in Italia nel 2022.



Conclusioni

L'analisi della Parte Prima del "17° Rapporto S.E.T. – Anno 2023" mette in evidenza che:

- vi è correlazione tra PIL e movimentazione merci: la **Tav.1** mostra come ad un aumento del PIL nel 2022 corrisponde un aumento delle merci trasportate;
- i flussi dei prodotti chimici italiani sono diretti principalmente verso l'Europa: sia per l'import (72,9%) sia per l'export (79,0%); (**Tav.2** e **Tav.3**)
- in Italia la movimentazione delle merci è aumentata del 3,3% rispetto al 2021 (**Tav.4**) e la strada è la modalità prevalente, in aumento del 3,1%;
- le merci pericolose trasportate via strada sono 4,5 miliardi di tkm, mentre quelle per ferrovia sono 1,5 miliardi di tkm (**Tav.5**);
- In **Tav.6** è riportata la suddivisione in classi ADR delle merci pericolose trasportate su strada e ferrovia: la maggior parte appartengono alla Classe 3 dei liquidi infiammabili (strada 58,3% e ferrovia 42%) e alla Classe 2 dei gas (18% e 22,8%)

Il Consulente ADR: quando è obbligatorio?

Consulente per la Sicurezza per il trasporto di merci pericolose, altresì noto come “Consulente ADR”, deve essere nominato da tutte quelle imprese che svolgono una attività che comporta la spedizione, il trasporto o le operazioni connesse di imballaggio, carico, riempimento e scarico di merci pericolose su strada.

Il Decreto 7 agosto 2023 ha finalmente chiarito, dopo anni di incertezze, quando è effettivamente possibile derogare dall'obbligo di nominare un Consulente ADR.



Regimi esentivi

Non devono nominare il Consulente le imprese che:

- ❖ rientrano nei casi di esenzione previsti dall'ADR;
- ❖ movimentano merci pericolose:
 - in regime di “Quantità Limitate” per unità di collo (Capitolo 3.4 ADR);
 - in regime di “Quantità Esenti” per unità di collo (Capitolo 3.5 ADR);
 - nei casi di esenzione previsti dalle Disposizioni Speciali assegnate alle singole materie (Capitolo 3.3 ADR).

Trasporto Colli

L'impresa è esentata dalla nomina anche se spedisce, trasporta, o compie operazioni connesse di imballaggio, carico e scarico di merci pericolose confezionate in colli purché siano rispettate le disposizioni della sezione 1.1.3.6 dell'ADR per un massimo di 24 operazioni per anno solare e 3 per mese solare.

In questo caso l'impresa dovrà predisporre un registro interno delle operazioni che dovrà essere conservato per 5 anni e reso disponibile su richiesta dell'Amministrazione.

Trasporto Occasionale

Nel caso in cui l'impresa svolga occasionalmente o saltuariamente le operazioni connesse alla spedizione, al trasporto di merci alla rinfusa o in cisterna, oppure ad una o più delle correlate attività di riempimento o scarico di merci pericolose, purché:

- ❖ queste materie siano assegnate alla Categoria di trasporto 3 o 4 o al Gruppo di Imballaggio III
- ❖ effettui un massimo di 12 operazioni per anno solare e 2 per mese solare e comunque in un quantitativo non superiore a 50 tonnellate annue.

Anche in questo caso l'impresa dovrà predisporre un registro interno.

Scarico a destino

Sono esentate le imprese unicamente destinatarie di spedizioni di merci pericolose, in colli, in cisterna oppure alla rinfusa, per le quali il luogo di ricezione si configuri come destinazione finale di tali merci.

Rientrano in tale contesto le imprese destinatarie che provvedono direttamente allo scarico dei colli ovvero le imprese destinatarie che affidano a terzi le attività di scarico colli, svuotamento di cisterne oppure scarico di merci alla rinfusa, delegando a questi ultimi il ruolo di scaricatore.

Relazione di incidente e Formazione

Anche in caso di esenzioni, rimane obbligatoria la relazione della relazione di incidente ove applicabile, e la formazione del personale, anche in modalità e-learning.



Il Centro Reach S.r.l. ha sviluppato un Corso ADR in modalità asincrona che ha l'obiettivo di assolvere agli obblighi di formazione periodica di tipo base e specialistico secondo Cap. 1.3

Il Corso ADR eLearning:

- rispetta i requisiti ministeriali in materia di formazione a distanza;
- costruito specificatamente per 9 funzioni professionali, suddivisibili tra "classi varie" e specializzazione "gas";
- il certificato di formazione viene emesso direttamente al termine del corso;
- prevede l'esecuzione di test di apprendimento durante lo svolgimento della didattica

Le principali caratteristiche:

- **Flessibile:** essendo fruibile da qualsiasi dispositivo dotato di rete internet, schermo e audio, si adatta alle esigenze quotidiane del partecipante;
- **I contenuti sono suddivisi in efficaci moduli:** l'apprendimento avviene in base alle proprie esigenze di tempo;
- **Contenuti personalizzati:** i contenuti sono realizzati tenendo conto delle specificità dei ruoli dei singoli discenti;
- **Ottimizzazione dei costi:** la piattaforma è economica e non richiede investimenti per luoghi di erogazione e personale docente.

Per ulteriori informazioni visitare il sito:

<https://centroreach.federchimica.it/formazione/corsi-e-learning>

Prossimi atti normativi

È in fase di pubblicazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, una circolare di chiarimento sull'applicazione di questi regimi.

2

Parte seconda: Esternalità del trasporto

2.1

Ancora incidenti in aumento

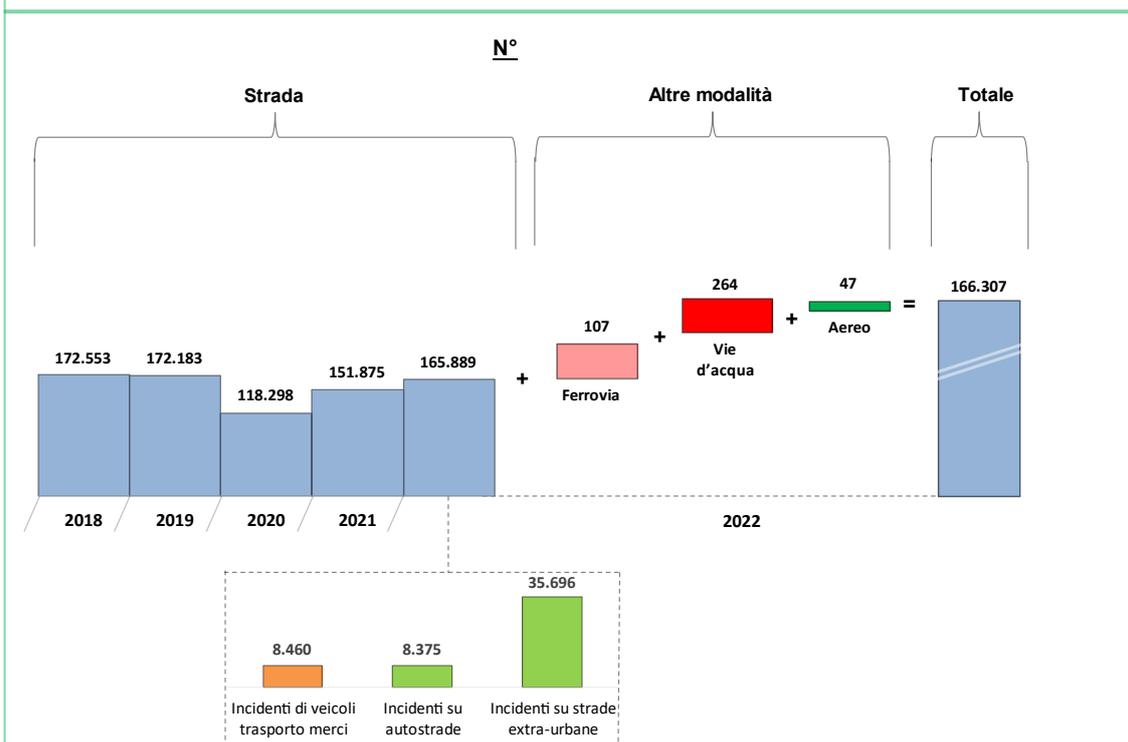
In **Tav.7** è possibile esaminare i dati sull'incidentalità nel trasporto per l'anno 2022.

Si registra un aumento degli incidenti (+9,2% rispetto al 2021). Tale valore rimane comunque in diminuzione rispetto a quanto registrato nel 2019 (-3,6%), riprendendo la tendenza complessiva di diminuzione del fenomeno incidentale.

Il 99,8% degli incidenti è dovuto alla modalità stradale.

Di questi 165.889 incidenti su strada, solo il 5,0% (-18,5% rispetto al 2021) ha coinvolto veicoli per il trasporto merci su strada e poco più di un quinto (22,0%) è avvenuto su strade extra urbane.

Tav.7 – Andamento e tipologia degli incidenti nei trasporti in Italia, nel 2022.



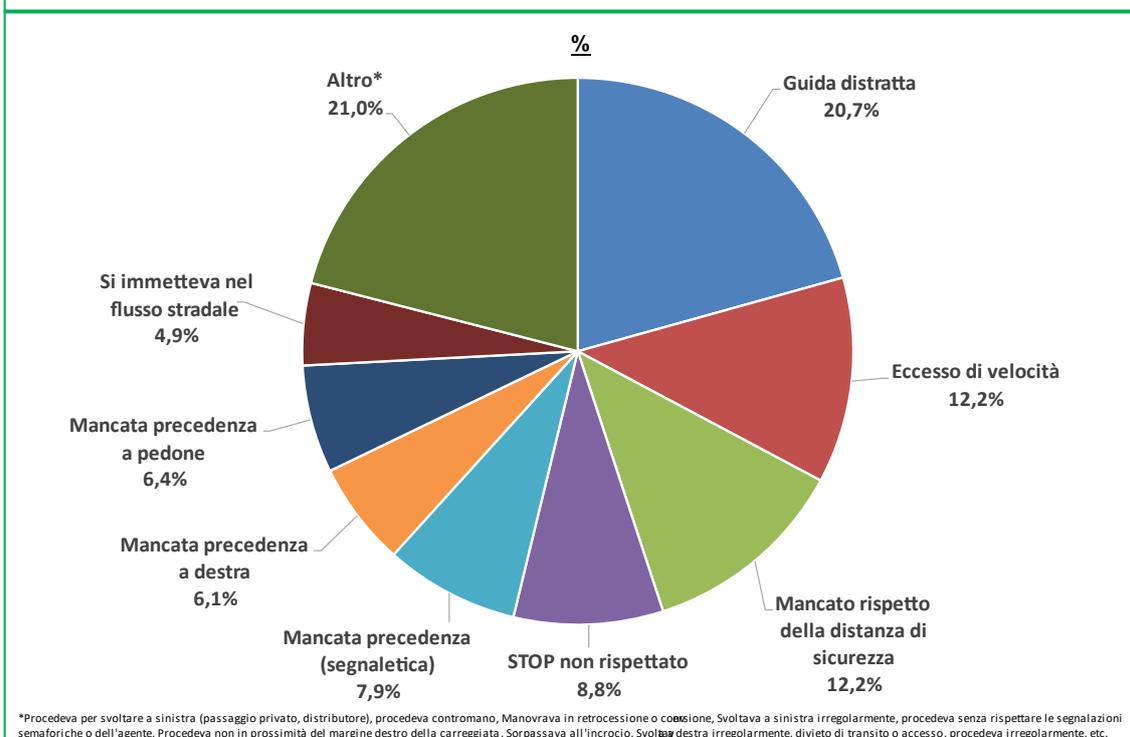
Fonte: ISTAT, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

2.2

Analisi delle cause incidentali

La **Tav.8** analizza la distribuzione percentuale delle primarie cause di incidenti stradali. Se si sommano le cause che implicano un mancato rispetto delle precedenze come “STOP non rispettato”, “mancata precedenza (segnaletica)”, “mancata precedenza a destra”, e “mancata precedenza a pedone”, risulta che quasi un incidente su tre è dovuto proprio a questo comportamento scorretto (29,2%), seguito da: guida distratta (20,7%), eccesso di velocità (12,2%), mancato rispetto delle distanze di sicurezza (12,2%) e immissione nel flusso stradale (4,9%).

Tav.8 – Principali cause di incidenti stradali, Italia 2022.



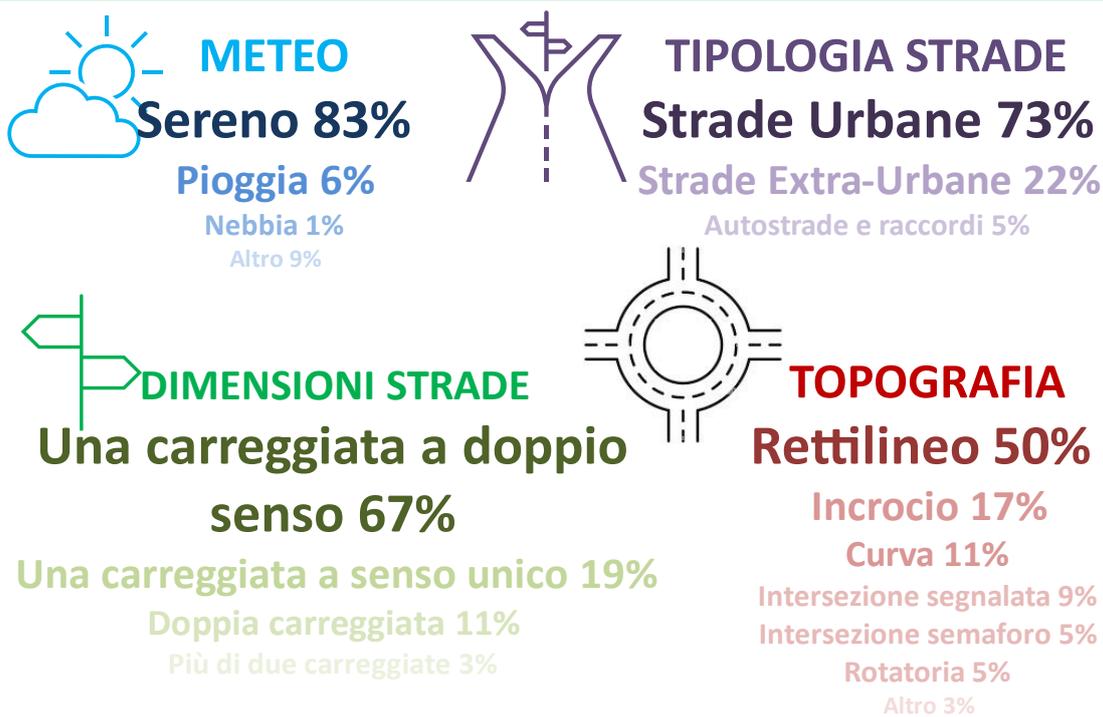
Fonte: ISTAT, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Un quinto degli incidenti è confluito nella categoria “altro”, che comprende: svolta a sinistra (3,5%), viaggio contromano (3,3%), manovra in retrocessione o conversione (2,8%), svolta a sinistra irregolare (2,4%), mancato rispetto delle segnalazioni semaforiche (1,3%), viaggio non in prossimità del margine destro della carreggiata (1,2%), sorpasso all'incrocio (1,1%), svolta a destra irregolare (1,0%), divieto di transito o accesso (0,9%), viaggio irregolare per fermarsi (0,7%).

Se si analizzano inoltre le principali condizioni in cui si sono registrati gli incidenti, **Tav.9**, come meteo, tipologia di strada, dimensione stradale e topografia si riesce a definire lo scenario incidentale più comune: una strada urbana rettilinea a doppio senso con meteo sereno.

Da questi dati emerge come spesso si ricerchino le cause incidentali in fattori esterni, quando la prima causa rimane il comportamento scorretto da parte dell'autista.

Tav.9 – Principali condizioni in cui avviene l'incidente.



Fonte: ISTAT, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

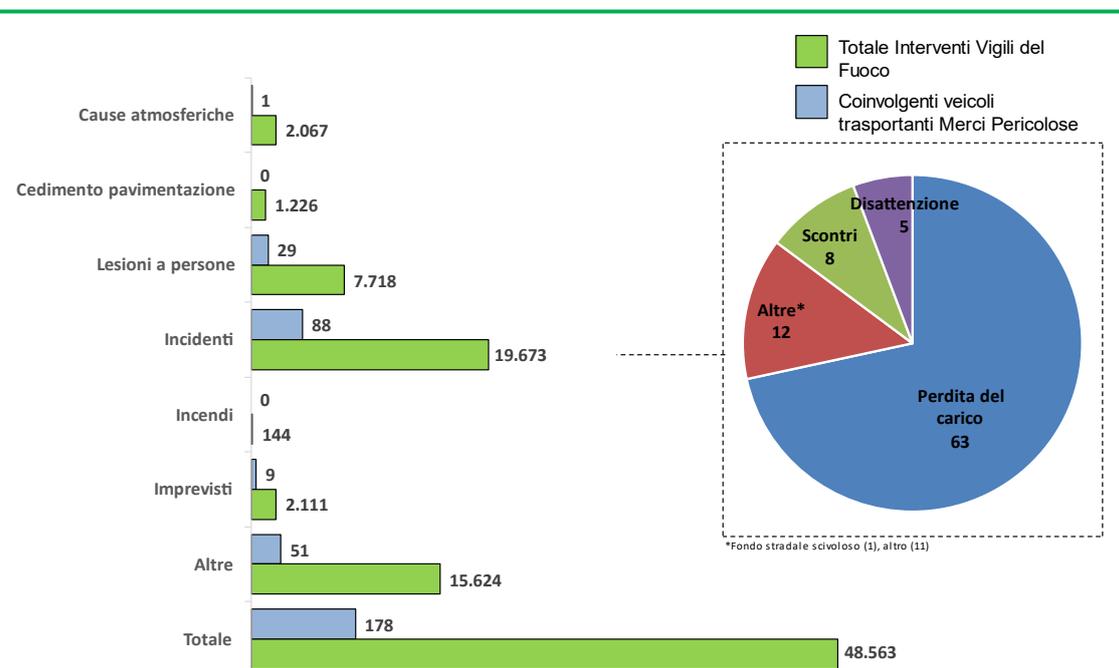
2.3 Diminuiscono gli incidenti con merci pericolose

Esaminando i dati divulgati dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, su 48.563 incidenti stradali in cui sono intervenuti nel 2022 (+14,6% rispetto al 2021) solo una minima parte ha coinvolto mezzi trasportanti Merci Pericolose (0,3 %), pari a 178, in diminuzione rispetto all'anno precedente (-11,4%).

Le principali categorie in cui i Vigili del Fuoco hanno classificato gli interventi stradali coinvolgenti merci pericolose sono riportate in **Tav.10**: incidenti (40,5%), altro (32,2%) e lesioni a persone (15,9%).

Tra quelli inseriti nella categoria "incidenti" più di due terzi riguardano la perdita del carico.

Tav.10 – Incidenti stradali in Italia in cui sono intervenuti i Vigili del Fuoco nel 2022.



Fonte: VVF.

Il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco sta affrontando di un processo di transizione digitale della reportistica degli interventi: siamo fiduciosi che questo permetta di avere una migliore fotografia del fenomeno dell'incidentalità nel trasporto di merci pericolose e che permetta una analisi più puntuale delle cause, al fine di individuare le criticità nel sistema logistico ed organizzare azioni settoriali a scopi preventivi.

2.4

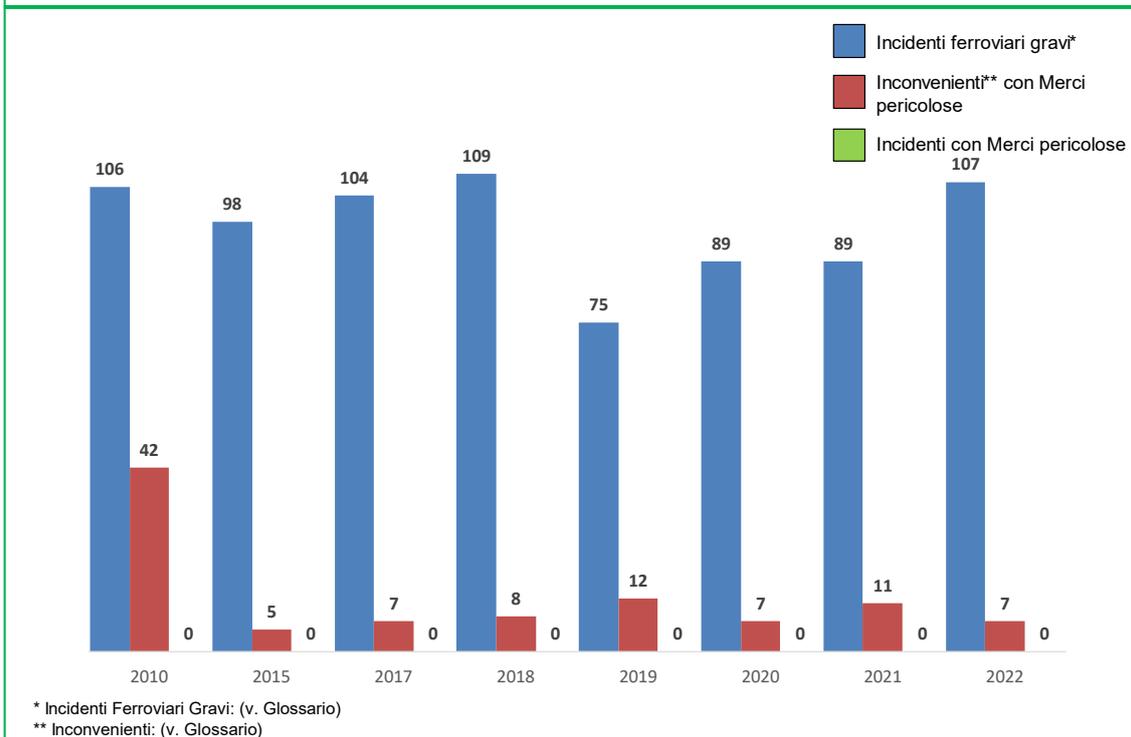
Ancora un altro anno senza incidenti ferroviari con merci pericolose

La **Tav.11** analizza l'andamento degli incidenti ferroviari lungo la rete nazionale. Rispetto al 2021, gli incidenti ferroviari gravi (v. Glossario) (passeggeri e merci) sono aumentati del 20,2%.

Il dato più importante è che anche per il 2022 non sono stati registrati incidenti coinvolgenti materiale rotabile che trasportava merci pericolose.

Si registra, inoltre, una diminuzione (+36,3%) degli inconvenienti (v. Glossario) avvenuti su vagoni trasportanti merci pericolose.

Tav.11 – Andamento e tipologia degli incidenti ferroviari in Italia.



Fonte: ISTAT, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, ANSFISA.

Conclusioni

L'analisi della Parte Seconda del "17° Rapporto S.E.T. – Anno 2023" mette in evidenza che:

- vi è stata una ripresa del fenomeno dell'incidentalità stradale rispetto al 2020 (+9,2%) (**Tav.7**); la quasi totalità degli incidenti si verifica su strada;
- solo il 5,0 % di incidenti su strada coinvolge veicoli che trasportano merci (**Tav.7**);
- la principale causa degli incidenti stradali è il mancato rispetto dei segnali di STOP e precedenza (29,2%) (**Tav.8**) e le condizioni al contorno non sembrano essere influenti (**Tav.9**);
- gli incidenti coinvolgenti merci pericolose sono lo 0,3% degli incidenti totali (**Tav. 10**);
- anche nel 2022 non si sono verificati incidenti ferroviari con merci pericolose (**Tav.11**) e gli inconvenienti sono in diminuzione (-36,4%) rispetto al 2021.

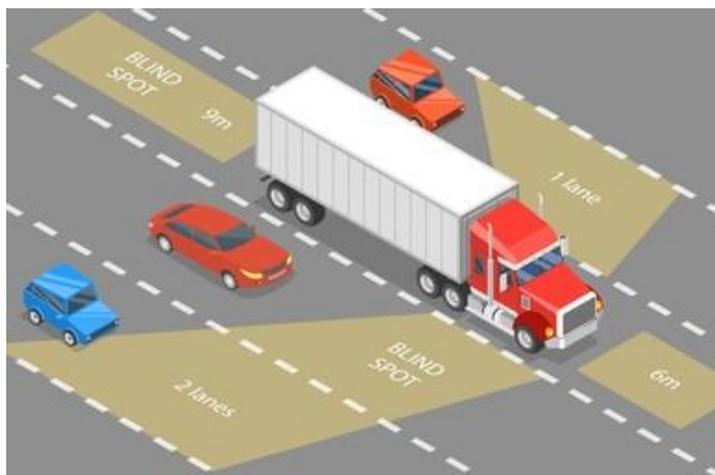
Il problema degli angoli ciechi

Un autista quando è seduto alla guida di un veicolo pesante si trova in una posizione molto rialzata rispetto a quella della linea della strada (3m). A sinistra, riesce a vedere quanto accade, magari anche avvicinandosi al finestrino; a destra invece deve per forza di cose affidarsi agli specchi retrovisori e quindi a una visione indiretta e l'angolo visivo che riesce a coprire non sarà mai completo generando appunto un "Angolo cieco".

Gli angoli ciechi però non sono solo sul lato destro, ma in tutte le direzioni rendendo il compito di monitoraggio dell'autista molto arduo.

Questo problema causa circa il 6% dei decessi provocati nella circolazione stradale (anno 2022 fonte ISTAT).

Alcune iniziative locali, come quella del Comune di Milano che avrebbe imposto da ottobre 2023 l'installazione di sensori per l'angolo cieco nelle zone di Area B e C per bus e camion, poi annullata, hanno provato ad intervenire sul problema, generando fermento nel settore dell'autotrasporto.

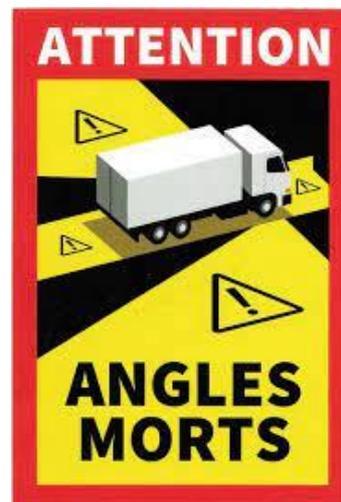


L'Europa però, era già intervenuta con il *Vehicle General Safety Regulation*, approvato a luglio 2022, prevedendo che tutti i veicoli pesanti di nuova omologazione debbano essere obbligatoriamente equipaggiati con sistemi ADAS in grado di dare visione sugli angoli ciechi, con lo scopo di proteggere pedoni e ciclisti e di evitare oltre 25mila morti e 140mila lesioni gravi entro il 2038.

Francia e Regno Unito si sono già mossi, dal 2021 sul proprio territorio.

Le normative sono molto differenti: i francesi prevedono l'apposizione di adesivi Attention – Angles Morts” su entrambi i lati e sul retro di tutti i veicoli di peso superiore alle 3,5t, allo scopo di avvertire i pedoni di un pericolo.

Nella provincia “Greater London” invece tutti i veicoli di peso superiore alle 12 tonnellate, inclusi quelli provenienti dall'estero, devono dotarsi di un permesso di sicurezza che attesti che il mezzo abbia “visuale diretta” senza ricorrere a telecamere o specchietti, noti come requisiti di sicurezza “DVS – Direct Vision Standards”.



3

Parte Terza: Gas serra e trasporti

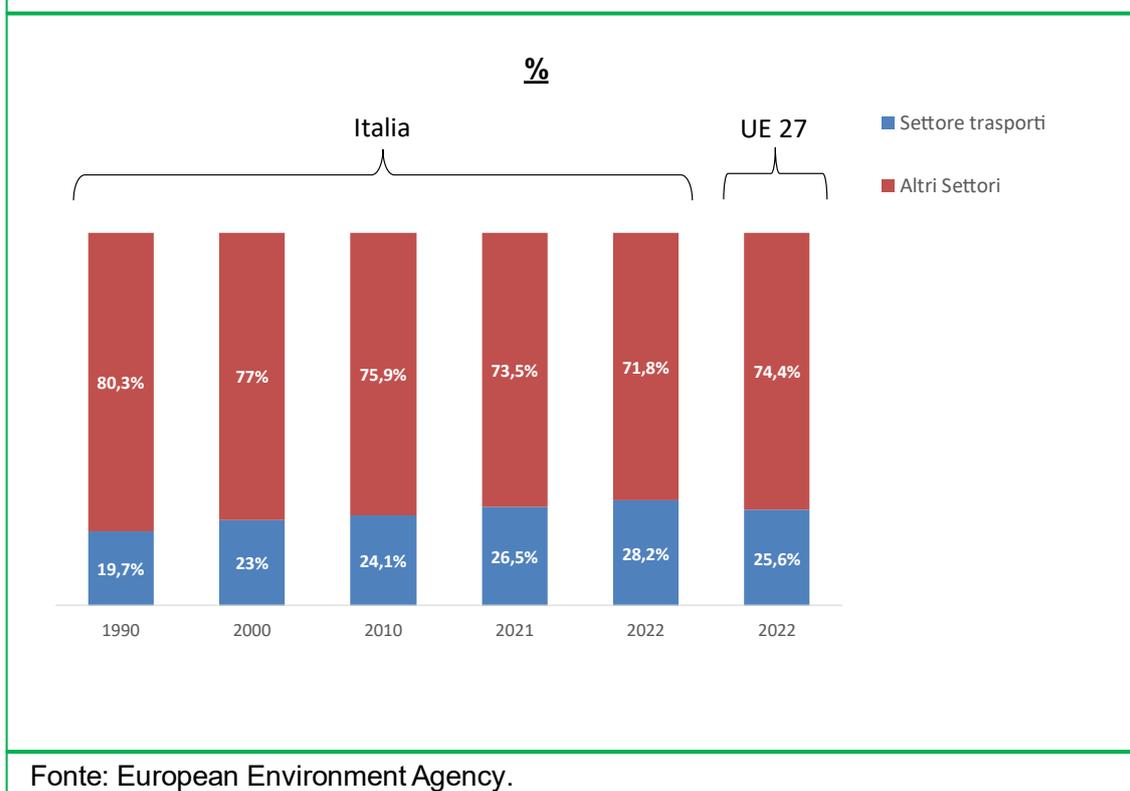
Le emissioni complessive di gas serra, riferite per l'Italia all'anno 2022, sono diminuite del 24,9 % rispetto all'anno base (1990) (dati European Environment Agency), mantenendosi costante rispetto all'anno precedente (+0,2%).

3.1

Più di un quarto delle emissioni sono dovute ai trasporti

La **Tav.12** ci mostra come il trasporto, in Italia, sia responsabile di più di un quarto delle emissioni di Gas Serra (28,2%). Questo valore è leggermente superiore alla media europea (25,6%).

Tav.12 - Emissioni di Gas Serra in Italia e in Europa nel 2022.



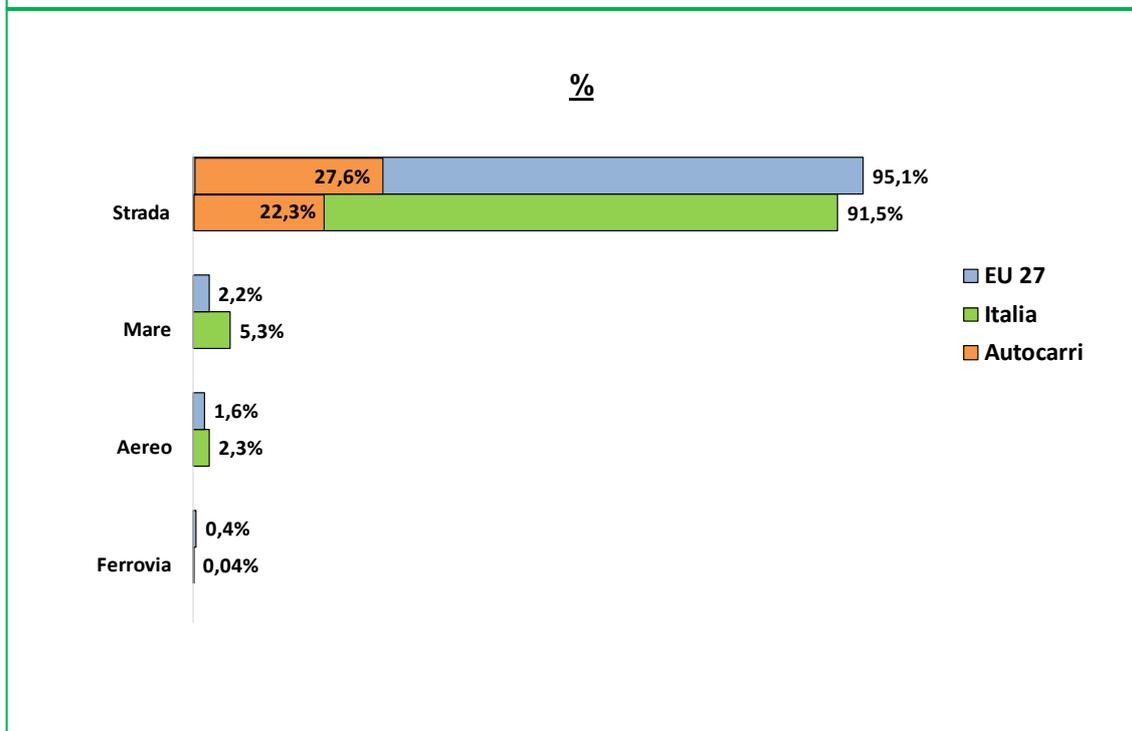
3.2 Il trasporto su strada è sempre il più inquinante

In **Tav.13** sono ripartite le emissioni del settore trasporti tra le varie modalità: risulta evidente come il trasporto su gomma abbia fornito un contributo quasi totalitario (91,5%) alle emissioni legate ai trasporti in Italia seguito dal 5,3% del trasporto via mare.

Anche in Europa, nello stesso anno, la modalità stradale è responsabile della quasi totalità delle emissioni di Gas Serra legate ai trasporti (95,1%).

È interessante sottolineare che questo contributo è dovuto principalmente all'utilizzo di veicoli privati. Infatti, i veicoli per il trasporto merci contribuiscono solo per il 22,3% del totale in Italia, ben al di sotto della media europea (27,6%).

Tav.13.- Emissioni di Gas Serra per modalità di trasporto, in Italia e in Europa nel 2022.



Fonte: European Environment Agency.

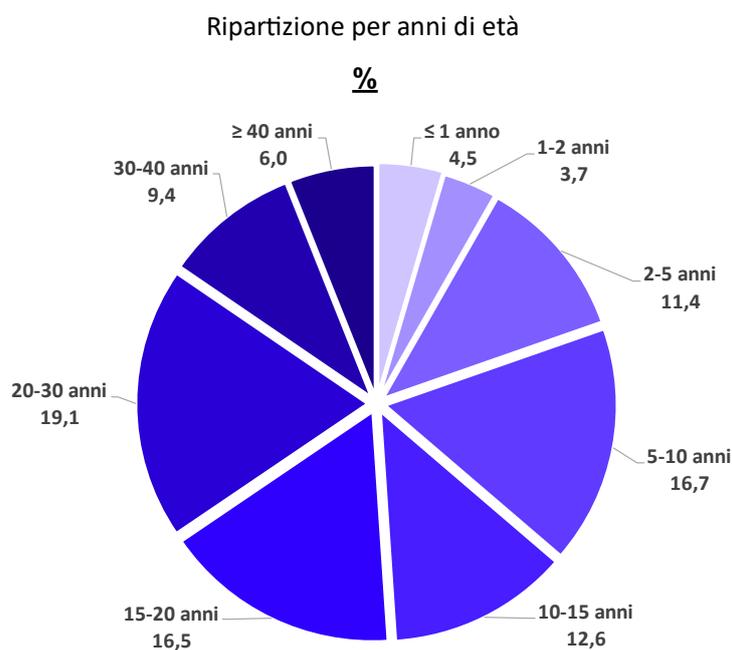
3.3

La distribuzione del parco veicolare

Un'analisi del parco veicolare degli autocarri merci circolante in Italia è fondamentale per comprendere il contributo del trasporto merci alle emissioni di gas serra.

La **Tav.14** fa emergere un settore ancora “vecchio”: il 51% degli autocarri merci e dei trattori stradali o motrici ha più di 15 anni.

Tav.14 – Anzianità parco veicolare autocarri merci (>2,5 t) e trattori stradali o motrici – anno 2023.



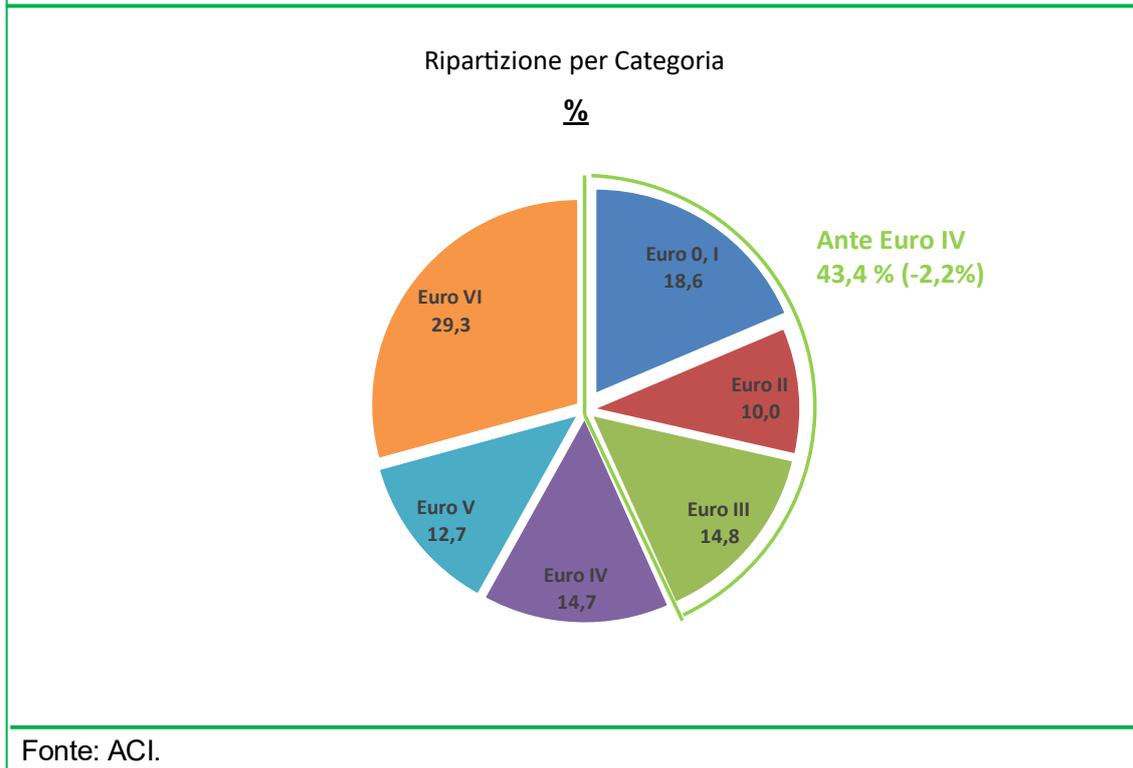
Fonte: ACI.

Il concetto è confermato e rafforzato dalla **Tav.15** che illustra la suddivisione degli autocarri merci e dei trattori stradali o motrici per classe ambientale.

Circa il 43,4% dei veicoli per trasporto merci ha una classificazione ecologica inferiore a Euro IV.

Rispetto all'anno precedente questa percentuale è calata di un paio di punti percentuali (45,6% nel 2021).

Tav.15 – Analisi parco veicolare autocarri merci (>2,5 t) e trattori stradali o motrici – anno 2023.

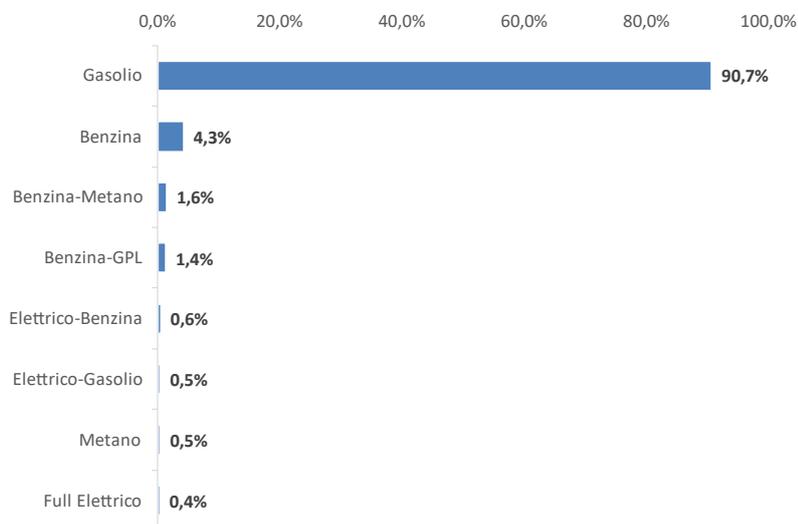


3.4

In aumento le alimentazioni alternative

Per quanto riguarda la tipologia di alimentazione dei veicoli destinati al trasporto merci (**Tav.16**) è sicuramente dominante il gasolio, ma si nota una crescente percentuale di alimentazioni alternative che registrano in totale un 5%: alimentazioni ibride benzina-metano (1,6%), benzina-GPL (1,3%), elettrico-benzina (0,6%) ed elettrico-gasolio (0,5%), trazioni solo a metano (0,5%) ed elettrico (0,4%).

Tav.16 – Analisi alimentazione parco veicolare autocarri merci (>2,5 t) e trattori stradali – anno 2023.



Fonte: ACI.

Conclusioni

L'analisi della Parte Terza del "17° Rapporto S.E.T. – Anno 2023" evidenzia che:

- le emissioni del settore trasporti in Italia sono più o meno in linea con la media europea (**Tav.12**);
- in Italia, il 91,5 % della quota totale di emissioni è dovuto al trasporto su strada (**Tav.13**); il trasporto merci su gomma però è responsabile solo per il 22,3%;
- il 51% del parco veicolare circolante di autocarri merci è più vecchio di 15 anni (**Tav.14**) ed ha una classificazione ecologica inferiore a Euro IV nel 45,6% dei casi (**Tav.15**);
- il 5% dei veicoli merci circolanti utilizza combustibili alternativi rispetto al gasolio (**Tav.16**).

4

Parte Quarta: il Servizio Emergenze Trasporti

4.1

Il Servizio S.E.T.: analisi della richiesta

Affinché si possa procedere nell'analisi dei dati sulle attività del S.E.T. occorre sottolineare che:

- gli "**Interventi**" sono le Richieste di Servizi per incidenti nel trasporto;
- le "**Chiamate**" sono le Richieste non legate a incidenti nel trasporto;
- le "**Richieste di Assistenza**" sono le Richieste di Servizi legate alle attività della Linea Verde;
- le "**Attivazioni**" sono la somma di Interventi, Chiamate e Richieste di Assistenza.

È inoltre opportuno precisare che i tre Livelli di Intervento forniti dal S.E.T. nel 2022 sono:

- **il Livello 1**, che consiste nell'invio di informazioni sul prodotto coinvolto nell'incidente alle Autorità Pubbliche, supportate anche, preferibilmente, da una lettura critica di queste informazioni e da commenti analitici;
- **il Livello 2**, che prevede l'individuazione di un Tecnico Qualificato che possa essere mobilitato sul posto dell'incidente o possa fornire assistenza telefonica su richiesta delle Autorità Pubbliche;
- **il Livello 3**, che comporta l'individuazione di una Squadra di Intervento, che possa essere mobilitata sul posto dell'incidente su richiesta delle Autorità Pubbliche.

4.2

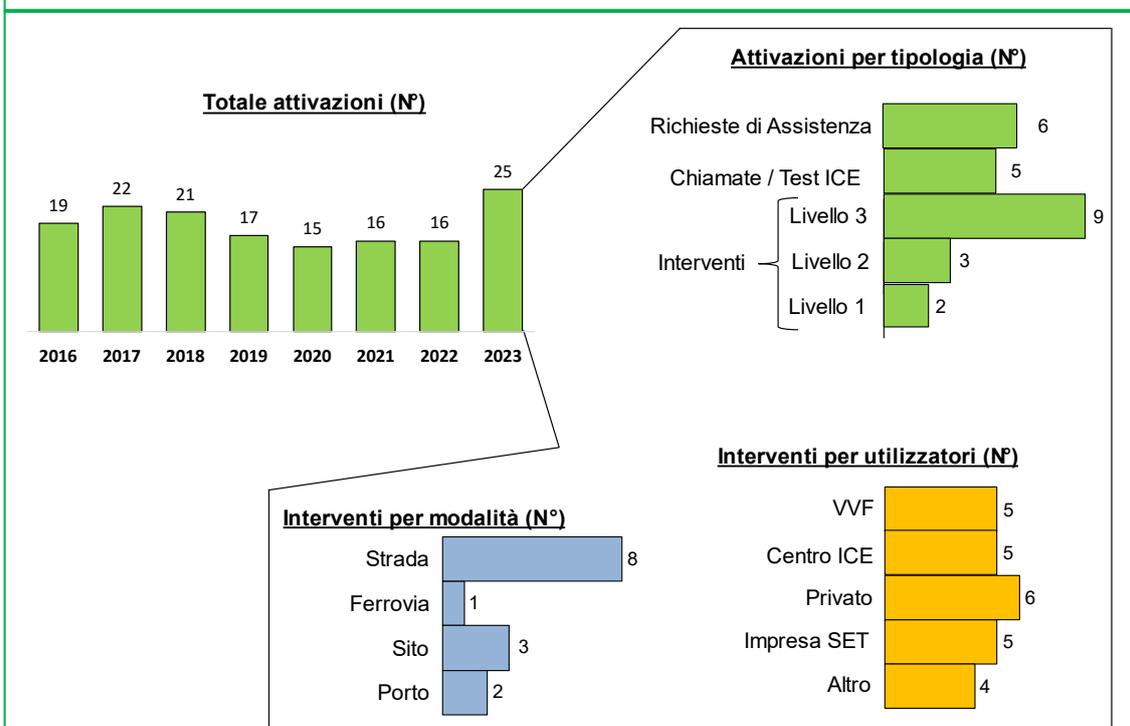
Le attivazioni S.E.T.

Come si rileva in **Tav.17**, nel 2023 il numero di attivazioni del S.E.T. è in aumento rispetto agli anni precedenti (+56,2%). Nello specifico, ha operato un totale di 14 “Interventi”, ha risposto a 5 “Chiamate / Test ICE” e ha soddisfatto 6 “Richieste di Assistenza”.

Tra i maggiori utilizzatori del S.E.T. al primo posto troviamo, escludendo i Centri ICE, gli utenti “privati”, le imprese SET e i VVF.

Per quanto concerne gli interventi, in 14 casi il S.E.T. è stato attivato per incidenti, questi vedono 8 interventi su strada, 3 per incidenti in Sito, 2 in area portuale e 1 per ferrovia.

Tav.17 – Andamento e analisi delle Attivazioni del S.E.T. nel 2023.



Fonte: Federchimica – S.E.T..

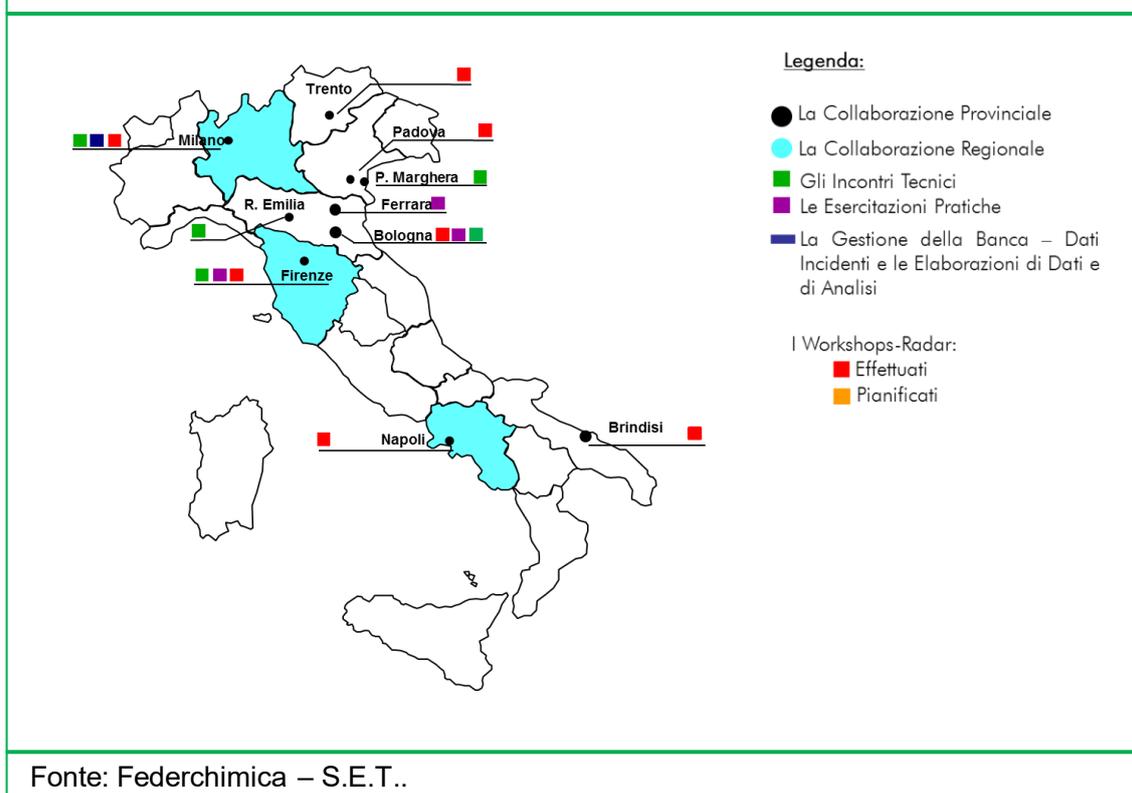
4.3

Iniziative di collaborazione

Federchimica e il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco promuovono una Iniziativa di Collaborazione finalizzata a integrare competenze tecniche per la gestione sicura di un incidente che coinvolga sostanze chimiche. L'Iniziativa prevede 7 modalità:

- Gli Incontri Tecnici;
- Le Esercitazioni Pratiche;
- L'Elaborazione di Dati e di Analisi;
- La Gestione della "Banca-Dati Incidenti";
- I Workshops-Radar;
- Gli Strumenti Gestionali;
- I Programmi di R&S e di Best Practices.

Tav.18 – Mappatura delle collaborazioni con le Pubbliche Autorità



Nella **Tav.18** sono riportate le principali iniziative di collaborazione svolte dal 2012 al 2023.

4.4

I Paesi e i tempi di risposta

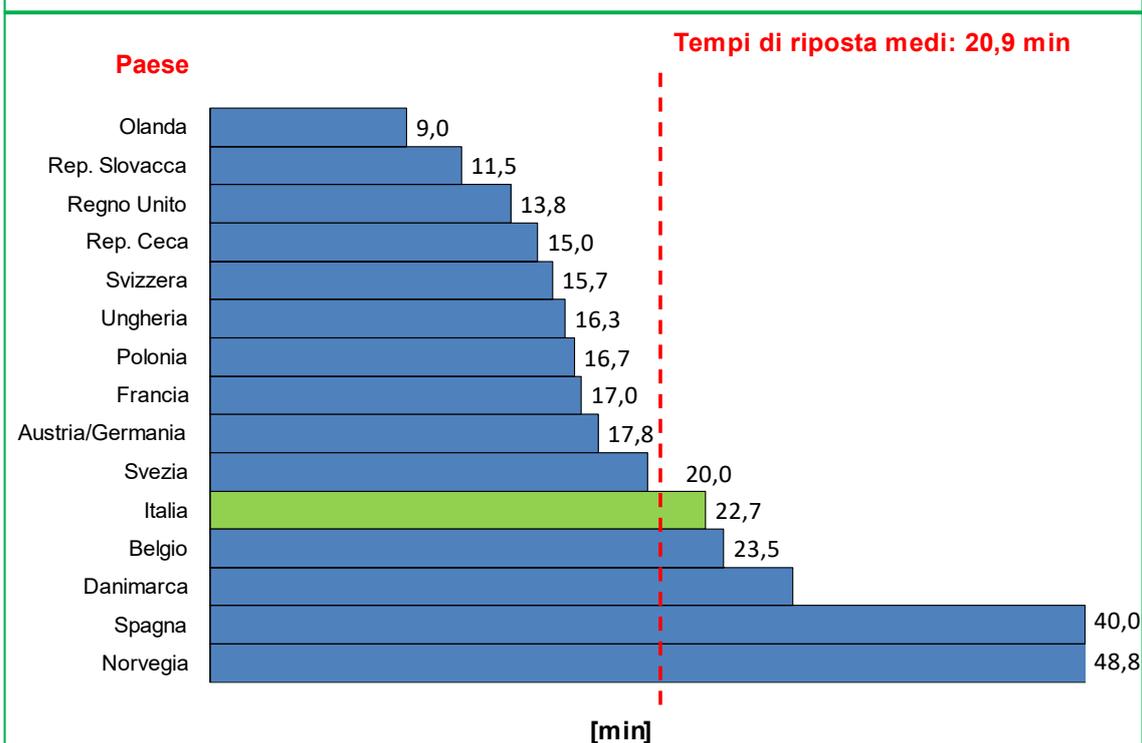
Anche nel 2023, il S.E.T. è stato chiamato a confrontarsi con gli altri Centri ICE per verificarne le capacità di intervento in termini di qualità dei servizi e rapidità dei tempi di risposta. Sono stati eseguite due tipi di esercitazioni:

- **“Test Sofisticato”**: esercitazione fra il Centro di Risposta ICE di un Paese e il Centro di Risposta ICE di un altro Paese, con richiesta di informazioni che necessitano il coinvolgimento di un’Impresa Chimica;
- **“Ring Test”**: esercitazione in cui un Centro di Risposta ICE chiama tutti gli altri Centri di Risposta ICE per verificare la correttezza delle procedure e dei tempi di risposta.

In **Tav.19** sono indicati i tempi medi di risposta dei vari Paesi, rilevati dai “Ring Test” effettuati nel 2023.

I tempi medi di risposta per l’Italia nel 2023 si attestano a 22,7 minuti, ben al di sotto del requisito minimo di 30 minuti richiesto dal sistema ICE e leggermente al di sopra però della media della rete.

Tav.19 – Tempi medi di risposta ai “Ring Test”, nel 2023.



Fonte: Cefic.

Il S.E.T. è anche stato promotore, nel 2023 di un Ring Test ed è stato coinvolto anche in un Test Sofisticato.

Il S.E.T. ha risposto sempre con informazioni di qualità eccellente in occasione delle simulazioni con i Centri ICE degli altri Paesi.

Conclusioni

L'analisi della Parte Quarta del "17° Rapporto S.E.T. – Anno 2023" mette in evidenza che:

- il Servizio ha registrato 25 attivazioni nel 2023;
- il Servizio si è dimostrato in linea con i requisiti ICE in termini di rapidità di risposta e ha sempre fornito informazioni di qualità eccellente.

Il Servizio Emergenze Trasporti è un valido e funzionale strumento a supporto delle Autorità Pubbliche e le sue potenzialità ne permettono ampi margini di implementazione nell'utilizzo.

Allegati

I

Bibliografia

- CEFIC;
- EUROSTAT;
- Federchimica;
- Federtrasporto;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: “Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti”;
- European Environmental Agency;
- Polizia stradale;
- ANSFISA;
- ACI.

II

Glossario

Di seguito è riportato il Glossario dei termini convenzionali e delle classi di merci pericolose utilizzati nel presente Rapporto.

Classi di merci pericolose:

<u>Classe 1</u> -	Materie e oggetti esplosivi
<u>Classe 2</u> -	Gas
<u>Classe 3</u> -	Liquidi infiammabili
<u>Classe 4.1</u> -	Solidi infiammabili, materie autoreattive, materie che polimerizzano ed esplosivi solidi desensibilizzati
<u>Classe 4.2</u> -	Materie soggette ad accensione spontanea
<u>Classe 4.3</u> -	Materie che, a contatto con l'acqua, sviluppano gas infiammabili
<u>Classe 5.1</u> -	Materie comburenti
<u>Classe 5.2</u> -	Perossidi organici
<u>Classe 6.1</u> -	Materie tossiche
<u>Classe 6.2</u> -	Materie infettanti
<u>Classe 7</u> -	Materiali radioattivi
<u>Classe 8</u> -	Materie corrosive
<u>Classe 9</u> -	Materie e oggetti pericolosi diversi

Termini convenzionali:

MP: merci pericolose.

Incidente Ferroviario (D.Lgs. n.50 del 14 maggio 2019): un evento improvviso indesiderato o non intenzionale oppure una specifica catena di siffatti eventi, avente conseguenze dannose; gli incidenti si dividono nelle seguenti categorie: collisioni, deragliamenti, incidenti ai passaggi a livello, incidenti a persone in cui è coinvolto rotabile in movimento, incendi e altro.

Incidente Ferroviario grave (D.Lgs. n.50 del 14 maggio 2019): qualsiasi collisione ferroviaria o deragliamento di treni che causa la morte di almeno una persona oppure il ferimento grave di cinque o più persone oppure seri danni al materiale rotabile, all'infrastruttura o all'ambiente, nonché qualsiasi altro incidente con le stesse conseguenze avente un evidente impatto sulla regolamentazione della sicurezza ferroviaria o sulla gestione della stessa; per «seri danni» si intendono i danni il cui costo totale può essere stimato immediatamente dall'organismo investigativo in almeno 2 milioni di euro.

Ferito grave: qualsiasi ferito ospedalizzato per più di 24 ore a causa di un incidente. Sono esclusi i tentativi di suicidio.

Inconvenienti (D.Lgs. n.50 del 14 maggio 2019): qualsiasi evento diverso da un incidente o da un incidente grave, avente un'incidenza sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Unità di misura:

tkm – tonnellate per kilometro

t – tonnellate

III

Altre informazioni

Federchimica



Federchimica è la Federazione Nazionale dell'Industria Chimica a cui aderiscono circa 1.450 Imprese per un totale di oltre 94.000 Addetti. Per rappresentare nel modo migliore un ambito così articolato e complesso, la Federazione è divisa in 17 Associazioni di settore, suddivise in 38 Gruppi Merceologici. Gli obiettivi primari di Federchimica sono il coordinamento e la tutela dell'Industria Chimica operante in Italia e il supporto allo sviluppo sostenibile delle Imprese Associate.

Servizio Emergenze Trasporti

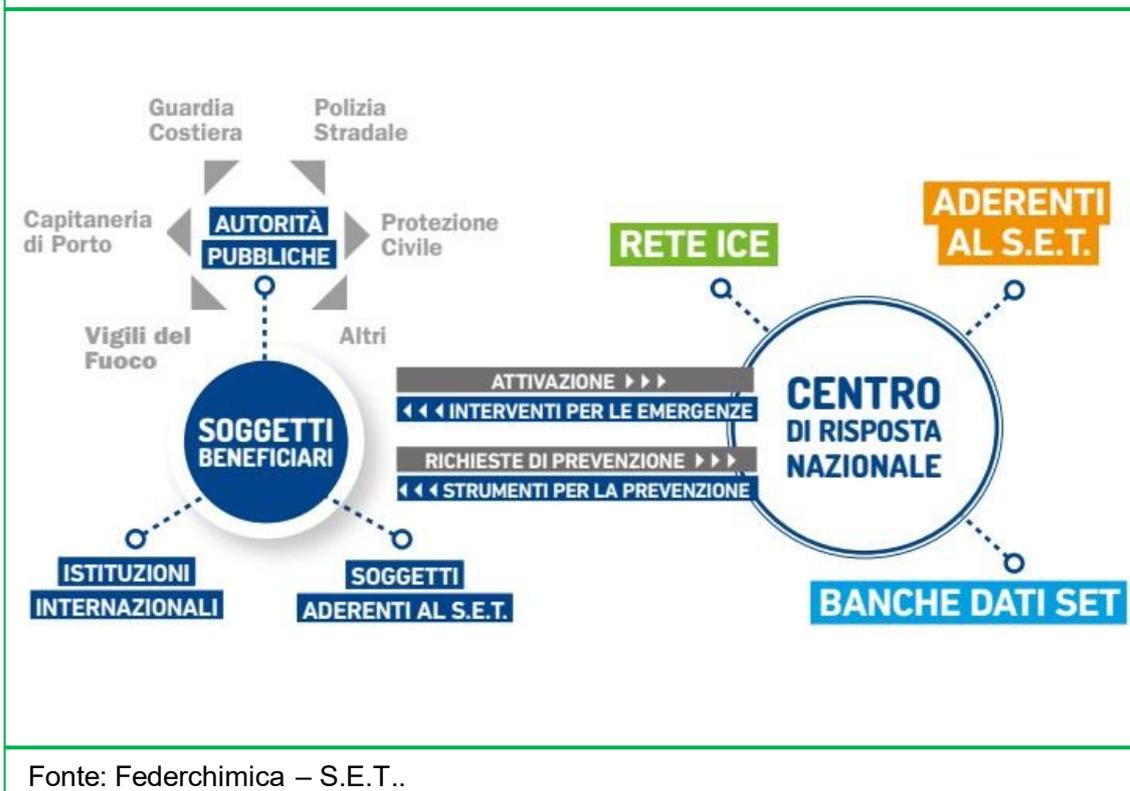


Il S.E.T. – Servizio Emergenze Trasporti – è stato costituito nel 1998 da Federchimica per fornire un supporto specialistico alle Autorità Pubbliche nella gestione di emergenze nell'ambito del trasporto di prodotti Chimici su strada, per Ferrovia e nel Mare Mediterraneo.

Come riportato nella **Tav.18** (pagina successiva), il S.E.T. opera attraverso un Centro di Risposta Nazionale a Cesano Maderno, attivato dalle Autorità Pubbliche, che agisce in stretta collaborazione con i punti di contatto aziendali e con gli analoghi Centri Europei ICE, per fornire i seguenti livelli di Intervento:

- Livello 1: Informazioni sul prodotto coinvolto nell'incidente;
- Livello 2: Assistenza di un Tecnico Qualificato sul luogo dell'incidente o telefonicamente;
- Livello 3: Assistenza di una Squadra di Intervento Aziendale, sul luogo dell'Incidente.

Tav.20 – L'operatività del S.E.T..



Il S.E.T. può essere attivato dai Soggetti Beneficiari mediante un numero dedicato (**800 180 990**). In caso di Incidente o per richieste di informazioni chimiche sui prodotti, il S.E.T. può essere allertato anche dagli Aderenti tramite un'apposita Linea Verde a loro dedicata.

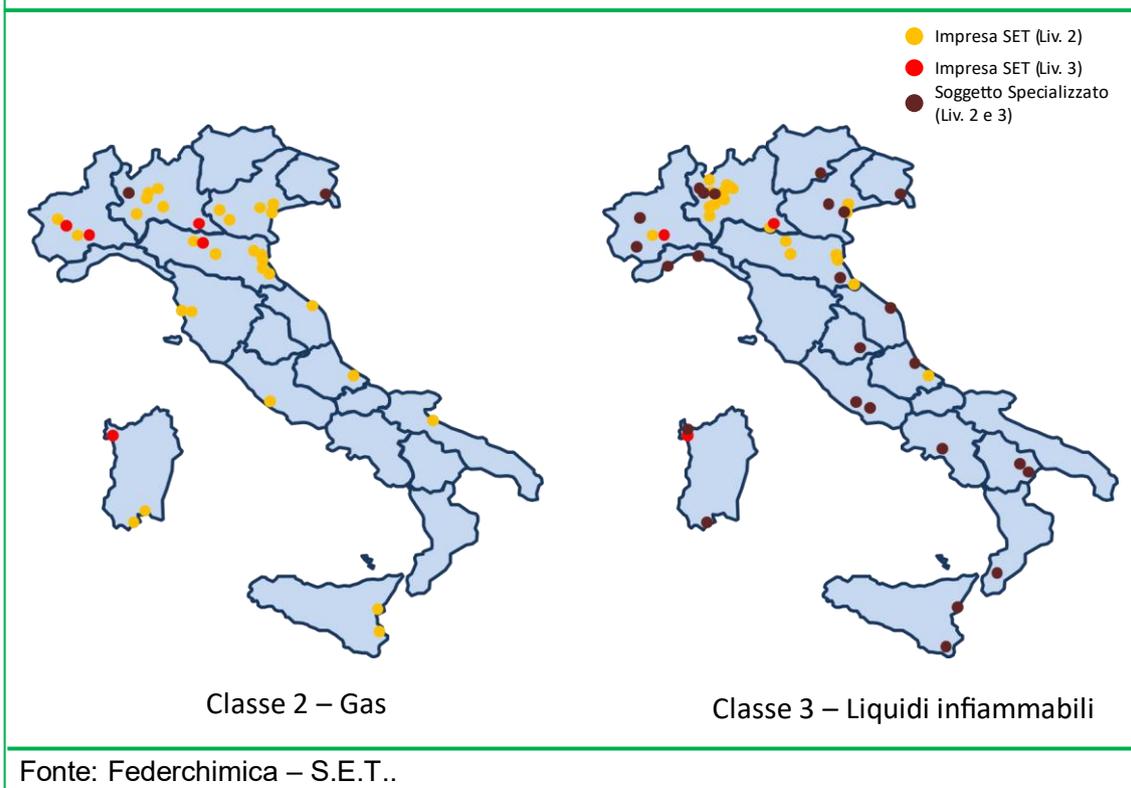
Il S.E.T. nasce e si muove nel concetto di azione volontaria, coerentemente ai principi del Programma Responsible Care, per dare concretezza al concetto di "Sviluppo Sostenibile", rivelandosi un utile strumento di dialogo fra pubblico e privato nella gestione del territorio.

Il Servizio e il territorio

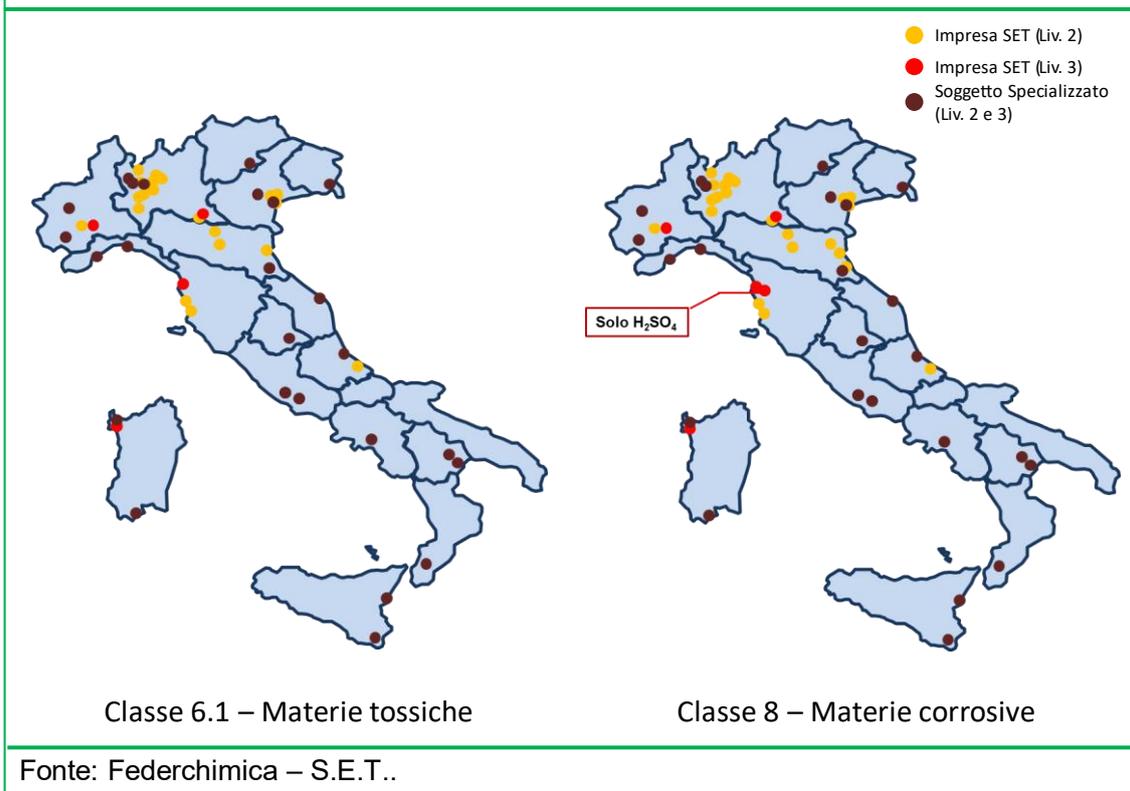
La copertura territoriale delle Squadre S.E.T. è a livello Nazionale e avviene con tempi di risposta contenuti.

Le **Tav.21** e **Tav.22** mostrano la distribuzione geografica dei Soggetti del S.E.T. in grado di intervenire con i Livelli di Intervento 2 e 3 sui principali prodotti movimentati, ossia Gas, Liquidi Infiammabili, Materie Tossiche e Materie Corrosive.

Tav.21 – Copertura territoriale del S.E.T. per la Classe 2 e 3.



Tav.22 – Copertura territoriale del S.E.T. per la Classe 6.1 e 8.



È bene precisare che, ogniqualvolta si registra un incidente che richieda un Intervento di Livello 2 o 3, il Centro di Risposta Nazionale S.E.T. è in grado di individuare il sito presso cui è disponibile un Tecnico di Prodotto o una Squadra di Intervento attrezzata per emergenze chimiche, con personale adeguatamente addestrato, sulla base di criteri di:

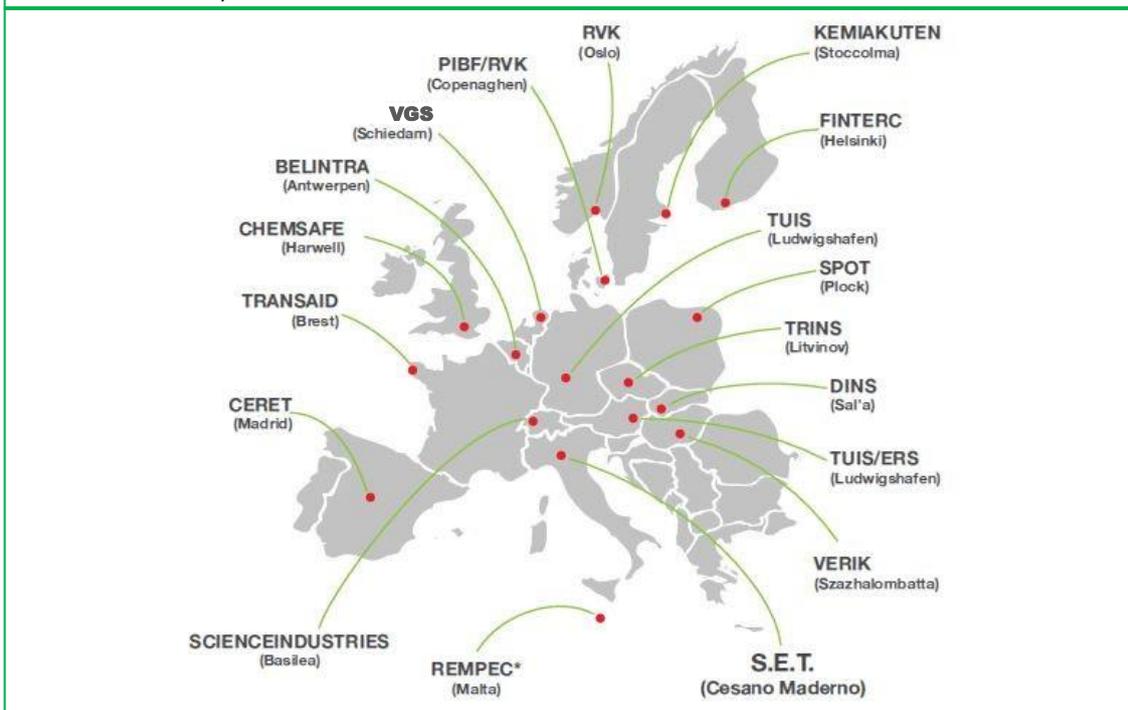
- prossimità geografica;
- competenza per prodotto o classe di pericolo;
- disponibilità di attrezzature adeguate.

Sono inoltre forniti, alle Autorità Pubbliche competenti, i riferimenti del Punto di Contatto Aziendale con cui collegarsi per mobilitare il Tecnico o la Squadra.

I Centri ICE europei

Il Programma europeo ICE, gestito dal CEFIC, nasce dall'esigenza di supportare le Autorità Pubbliche nelle operazioni per la gestione delle emergenze nel trasporto di prodotti chimici, fornendo il contributo specialistico del nostro settore al fine di migliorare la qualità e la tempestività degli Interventi. Alla rete europea di Intervento ICE concorrono attualmente 17 Paesi (**Tav.23**).

Tav.23 – Centri di Risposta Nazionali per le emergenze nei trasporti (e rispettive località) dei Paesi aderenti all'ICE, nel 2023.



Fonte: Federchimica – S.E.T., Cefic.

I Soggetti del S.E.T.⁽¹⁾

ADERENTI

1. 12STEPS Italia S.r.l.
2. ADAMA Italia S.r.l.
3. AIR LIQUIDE Italia S.p.A.
4. ALKEEMIA S.p.A.
5. AOC Italia S.r.l.
6. ARCO SPEDIZIONI S.p.A.
7. ARKEMA S.r.l.
8. AssICC
9. ASSOGASLIQUIDI
10. BASELL POLIOLEFINE Italia S.r.l.
11. BASF Italia S.p.A.
12. BAYER S.p.A.
13. BLUE CUBE Chemicals Italy S.r.l.
14. BRACCO IMAGING S.p.A.
15. CAPTRAIN Italia S.r.l.
16. CFS EUROPE S.p.A.
17. COMPO ITALIA S.r.l.
18. COVESTRO S.r.l.
19. DOW Italia S.r.l.
20. EDAM SOLUZIONI AMBIENTALI S.r.l.
21. EIGENMANN & VERONELLI S.p.A.
22. ELANTAS Europe S.r.l.
23. ENDURA S.p.A.
24. ESSO Italiana S.r.l.
25. ESTON CHIMICA S.r.l.
26. FEDERCHIMICA – ASSOGASLIQUIDI
27. FLINT Group Italia S.p.A.
28. HENKEL Italia Operations S.r.l.
29. HUBERGROUP Italia S.p.A.
30. IGM Resins Italia S.r.l.
31. INFINEUM Italia S.r.l.

¹ Dati aggiornati al 19/04/2024

32. INOVYN Produzione Italia S.p.A.
33. LAMBERTI S.p.A.
34. MANICA S.p.A.
35. MAPEI S.p.A.
36. MERCITALIA RAIL S.r.l.
37. MERCITALIA SHUNTING & TERMINAL S.r.l.
38. MOMENTIVE PERFORMANCE MATERIALS SPECIALTIES S.r.l.
39. NIPPON GASES ITALIA S.r.l.
40. NUOVA SOLMINE S.p.A.
41. RAIL CARGO CARRIER - Italy S.r.l.
42. RAIL TRACTION COMPANY S.p.A.
43. RESIN SOLUTIONS Italia S.r.l.
44. SABO S.p.A.
45. SADEPAN CHIMICA S.r.l.
46. SASOL Italy S.p.A.
47. SBB CARGO ITALIA S.r.l.
48. S.I.A.D. S.p.A.
49. SICIT GROUP S.p.A.
50. S.I.P.C.A.M. OXON S.p.A.
51. SOL S.p.A.
52. SOLVAY CHIMICA Italia S.p.A.
53. SOLVAY SPECIALTY POLYMERS Italy S.p.A.
54. SYNGENTA Italia S.p.A.
55. TAZZETTI S.p.A.
56. THOR SPECIALTIES S.r.l.
57. TX LOGISTIK TRANSALPINE GmbH
58. VERSALIS S.p.A.
59. VINAVID S.p.A.
60. YARA Italia S.p.A.
61. ZSCHIMMER & SCHWARZ Italiana S.p.A.

SOGGETTI SPECIALIZZATI

1. AXSE S.r.l.
2. BELFOR ITALIA S.r.l.
3. EDAM SOLUZIONI AMBIENTALI S.r.l.
4. PRAGMATICA AMBIENTALE S.r.l.

PARTNERS

1. REMPEC

Il Consiglio Direttivo S.E.T.⁽²⁾

Presidente

MANZONI Ing. Elena YARA ITALIA S.p.A.

Vicepresidente

LUPO Dr. Simone SOLVAY CHIMICA ITALIA S.p.A.

Componenti

BARCELLA Dr. Giovanni	DOW ITALIA S.r.l.
BUFFOLI Dr.ssa Lucia	MAPEI S.p.A.
CIPOLLINA Ing. Stefano	VERSALIS S.p.A.
MALOSSI Dr. Giordano	INFINEUM ITALIA S.r.l.
MARTINI Dr. Stefano	NUOVA SOLMINE S.p.A.
MELLONI Dr. Enrico	MERCITALIA RAIL S.r.l.
PERONE Dr. Francesco	BRACCO IMAGING S.p.A.
PIZZO Sig. Fausto	SOLVAY SPEC. POLYMERS ITALY S.p.A.
ROCCATAGLIATA Dr.ssa Silvia	ESSO ITALIANA S.r.l.
RUSSO Ing. Luciano	HENKEL ITALIA OPERATIONS S.r.l.
SORGHI Arch. Ernesto	BASELL POLIOLEFINE ITALIA S.r.l.
SPADINI Dr. Dario	BASF ITALIA S.p.A.
ZAPPULLI Ing. Mauro	SOL S.p.A.

Invitati Permanenti

BULDRINI Dr. Gianluca	MERCITALIA RAIL S.r.l.
CONTI Ing. Gaetano	BASELL POLIOLEFINE ITALIA S.r.l.
LENZI Arch. Roberto	CORPO PERMANENTE VVF Trento
OSNAGHI Dr.ssa Claudia	AssICC
SERVALLI Dr. Filippo	RADICI CHIMICA S.p.A.
SILVESTRE Ing. Higinio	CINEAS

² Dati aggiornati al 19/04/2024

Il Comitato “Coordinatori S.E.T.”⁽³⁾

ADERENTI

Sergio Togni	12Steps Italia S.r.l.
Emanuela Sala	Adama Italia S.r.l.
Davide Italia	Air Liquide Italia S.p.A.
Stefano Giacomazzo	Alkeemia S.p.A.
Alarico Tessari Venosta	Alkeemia S.p.A.
Stefano Bugada	AOC Italia S.r.l.
Niccolò Rossi	Arco Spedizioni S.p.A.
Silvia Banfi	Arkema S.r.l.
Claudia Osnaghi	AssICC
Filippo De Cecco	Assogasliquidi
Daniele Perticoni	Basell Poliolefine Italia S.r.l.
Dario Spadini	Basf Italia S.p.A.
Andrea Manuelli	Bayer S.p.A.
Massimo Checchi	Blue Cube Chemicals Italy S.r.l.
Gianluca Vena	Blue Cube Chemicals Italy S.r.l.
Francesco Perone	Bracco Imaging S.p.A.
Roberta Corsini	CAPTRAIN Italia S.r.l.
Luana Savron	CFS Europe S.p.A.
Roberta Villa	Compo Italia S.r.l.
Sara Calderoli	Covestro S.r.l.
Roberta Baracchini	Dow Italia S.r.l.
Giovanni Barcella	Dow Italia S.r.l.
Oliviero Bistoletti	EDAM Soluzioni Ambientali S.r.l.
Maurizio Santaniello	Eigenmann & Veronelli S.p.A.
Eliana Veronese	Elantas Europe S.r.l.
Cristina Folli	Endura S.p.A.
Monica Radice	Esso Italiana S.r.l.
Vincenzo Console	Eston Chimica S.r.l.

³ Dati aggiornati al 19/04/2024

Stefania Torella	Flint Group Italia S.p.A.
Luciano Russo	Henkel Italia Operations S.r.l.
Stefano Lupati	Hubergroup Italia S.p.A.
Antonella Gandolfi	IGM Resins Italia S.r.l.
Irene Bozzano	Infineum Italia S.r.l.
Katia Bandini	Inovyn Produzione Italia S.p.A.
Maurizio Colombo	Lamberti S.p.A.
Renato Rosà	Manica S.p.A.
Lucia Buffoli	Mapei S.p.A.
Aldo Antonio Mari	Mercitalia Rail S.r.l.
Angelo Cantalupo	Mercitalia Shunting & Terminal S.r.l.
Nino D'Ardes	Momentive Performance Materials Specialties S.r.l.
Pasquale Marcantonio	Momentive Performance Materials Specialties S.r.l.
Gennaro Parasileno	Nippon Gases Italia S.r.l.
Stefano Martini	Nuova Solmine S.p.A.
Francesco Nube	Rail Cargo Carrier - Italy S.r.l.
Domenico Patricelli	Rail Traction Company S.p.A.
Francesco Cavallari	Resin Solutions Italia S.r.l.
Simone Brambilla	SABO S.p.A.
Luca Spata	Sadepan Chimica S.r.l.
Enrico Dallara	Sasol Italy S.p.A.
Michele Imbriani	Sasol Italy A.p.A.
Giovanni Mezzogori	SBB Cargo Italia S.r.l.
Alessandro Bonanomi	S.I.A.D. S.p.A.
Andrea Pavan	SICIT Group S.p.A.
Paola Da Prato	SIPCAM OXON S.p.A.
Mauro Zappulli	SOL S.p.A.
Roberto Buono	Solvay Chimica Italia S.p.A.
Fausto Pizzo	Solvay Specialty Polymers Italy S.p.A.
Pietro Codazza	Syngenta Italia S.p.A.

Loredana Maiocco
Alessandro Mattana
Andres Di Monte
Stefano Cipollina
Sabato Cupo

Elena Manzoni
Elisabetta Merlo

SOGGETTI SPECIALIZZATI

Serafino Barilani
Nicola Veglia
Oliviero Bistoletti
Alberto Guidotti

PARTNERS

Ivan Sammut

Tazzetti S.p.A.
Thor Specialties S.r.l.
TX Logistik Transalpine GmbH
Versalis S.p.A.
Versalis S.p.A.
Vinavil S.p.A.
Yara Italia S.p.A.
Zschimmer & Schwarz Italiana S.p.A.

AXSE S.r.l.
Belfor Italia S.r.l.
EDAM Soluzioni Ambientali S.r.l.
Pragmatica Ambientale S.r.l.

REMPEC

Centri di Risposta Europei ICE

PAESE	SISTEMA NAZIONALE	RIFERIMENTO E LUOGO	TELEFONO E FAX	EMAIL
Austria	TUIS	BASF Ludwigshafen	T +49 621 604 33 33 F +49-6216092664	fire.department@basf.com
Belgio	Belintra	BASF Antwerpen	T +32-3-569 9232 F +32-35613232	alarmcentrale@basf.com
Danimarca	PIBF/RVK	Danish Emergency Management Agency	T +45 7285 2000 F +45 7285 2005	brs@brs.dk
Francia	Transaid	CEDRE Brest	T +33-298331010 F +33-298449138	intervention@cedre.fr
Germania	TUIS	BASF Ludwigshafen	T +49 621 604 33 33 F +49-6216092664	fire.department@basf.com
Gran Bretagna	Chemsafe	NCEC Harwell	T +44-1235 836 002 F +44-1235 753 656	ncecer@ricardo.com
Italia	S.E.T.	BASF Cesano Maderno	T (IT) 800180990 T (Estero) +39-0283421263 F +39-0287152267	set@set-emergenze.it
Norvegia	RVK- Rådgivning ved kjemikalieuhel l	Norwegian Coastal Administration	T +47-33034800	vakt@kystverket.no
Olanda	VGS-alert	Sitech (Chemelot)	T +31 46 476 22 22	info@vgs-alert.nl
Polonia	SPOT	PKN Orlen	T +48 609-155-413 T +48 24 3657-032 F +48 24 3655555	straz.pozarna@orklen.pl
Repubblica Ceca	TRINS	Unipetrol RPA Litvinov	T +420-476163111 F +420-476161708	dispecink.rpa@unipetrol.cz
Repubblica Slovacca	DINS	DUSLO Sala	T +421-31 775 4112 F +421-31 775 4088	dispecer@duslo.sk
Spagna	CERET	Directorate General of Civil Protection and Emergencies (DGPCE)	T +34-915373238 F +34-915373194	cenem@proteccioncivil.es

Svezia	KEMIAKUTEN	Swedish Poison Information Centre -	T +46-8337043 F +46-8327584	giftinformation@gic.se
Svizzera	Alarmzentrale	GETEC PARK.SWISS AG	T +41-612640122	alarmzentrale.muttenz@getec.swiss
Ungheria	VERIK	MOL Szazhalombatt	T +36-23552205	verik@fer.hu

I Contatti S.E.T., in Federchimica

NOMINATIVO	INDIRIZZO	RIFERIMENTO
Francesca Belinghieri Direzione Centrale TES Area Logistica (Responsabile)	Federchimica Via Giovanni da Procida, 11 20149 Milano	Tel. 02-34565.253 E-mail: f.belinghieri@federchimica.it
Daniele Guidotti Direzione Centrale TES Area Logistica Progetti Logistici e S.E.T. – Servizio Emergenze Trasporti	Federchimica Via Giovanni da Procida, 11 20149 Milano	Tel. 02-34565.378 E-mail: d.guidotti@federchimica.it

Immagini: ©Fotolia e Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco
 Stampato dal Centro Stampa Accademia S.p.A.
 nel mese di Aprile 2024

