

# “12° Rapporto S.E.T., Servizio Emergenze Trasporti- Anno 2018”



Il S.E.T. è gestito da:



Via Giovanni da Procida 11  
20149 Milano  
Tel. +39 02 34565. 373  
Fax +39 02 34565. 312  
E-mail: [p.manes@sviluppochimica.it](mailto:p.manes@sviluppochimica.it)

Il presente documento è stato pubblicato nel mese di maggio 2019.

**“12° Rapporto S.E.T.,  
Servizio Emergenze Trasporti  
Anno 2018”**

## Presentazione del “12° Rapporto S.E.T. – Anno 2018”.

Il S.E.T., Servizio Emergenze Trasporti, è stato costituito nel 1998 come Programma volontario promosso da Federchimica, a cui aderiscono Imprese chimiche e logistiche e a cui partecipano anche altre Imprese ed Associazioni, interessate a cooperare con le Autorità Pubbliche per prevenire e gestire eventuali incidenti derivanti dal Trasporto dei prodotti Chimici.



Quest'anno presentiamo il “12° Rapporto S.E.T. – Anno 2018”, all'interno del quale sono contenute informazioni sulla logistica chimica in Italia, l'incidentalità nel Trasporto e l'attività del S.E.T.. Infatti, la raccolta dei dati e le analisi delle informazioni costituiscono la base razionale per monitorare e prevenire le emergenze nel trasporto dei prodotti Chimici nel nostro Paese. Come risulta dal “12° Rapporto S.E.T. – Anno 2018”, l'Italia ha registrato ancora un'elevata movimentazione di merci su strada e inevitabilmente tale fenomeno ha comportato un elevato tasso di incidentalità: nel 2017 si sono verificati 174.933 incidenti su strada, di cui 20.737 con veicoli commerciali. Gli incidenti che hanno coinvolto mezzi trasportanti merci pericolose sono solamente 291. Il S.E.T. ha, però, ancora una copertura minima del fenomeno: ricordiamo, infatti, che dal 1998 a fine 2018 il S.E.T. ha registrato 428 Interventi.

Il lavoro delle Imprese che aderiscono al S.E.T. è stato comunque significativo, anche nel 2018: complessivamente conta 60 Aderenti, tra cui 2 Associazioni Imprenditoriali di settore; 33 Squadre di Intervento; 12 Professionisti impegnati a Tempo Pieno Equivalente nel Centro di Risposta Nazionale; oltre 90.000 prodotti Chimici inseriti nella Banca Dati; 3 Simulazioni internazionali effettuate con 17 Paesi dell'Area Europea.

L'interazione con le Autorità dei Vigili del Fuoco e con le altre Autorità Nazionali preposte alle Emergenze dimostra lo spirito di cooperazione delle competenze e delle esperienze che fanno del S.E.T. un caso di eccellenza d'integrazione pubblico – privato, pur nel rispetto dei differenti ruoli e competenze.

Sono convinto che questo “12° Rapporto SET – Anno 2018” possa contribuire alla crescita delle sinergie professionali e allo sviluppo di nuove iniziative con i Vigili del Fuoco, per una efficace politica di prevenzione e gestione delle emergenze nel Trasporto di prodotti Chimici, nell'interesse comune e con la consapevolezza di offrire un Servizio sempre più qualificato e apprezzato a vantaggio della sicurezza e della tutela del territorio.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'RF r'.

Renato Frigerio  
*Presidente*  
*Consiglio Direttivo*  
*S.E.T. - Servizio Emergenze Trasporti*

Il S.E.T., parte integrante del Programma Responsible Care.

Con grande piacere mi affianco al Presidente del Consiglio Direttivo S.E.T. nell'introdurre e illustrare il "12° Rapporto S.E.T. – Anno 2018".

Già nella costruzione del "24° Rapporto Responsible Care", come per le precedenti edizioni, abbiamo utilizzato i dati e le informazioni che gli Aderenti al Servizio Emergenze Trasporti ci hanno fornito.



Ciò è un segnale dell'integrazione dei valori e dei comportamenti responsabili che questi Programmi hanno saputo creare e consolidare nel tempo, coniugando le componenti della Sicurezza, Salute e Ambiente nei luoghi di Lavoro con quelle specifiche della Distribuzione Fisica dei prodotti, anche interagendo con le attività istituzionali delle Autorità Pubbliche.

L'impegno mio, come Presidente del Consiglio Direttivo Responsible Care, e dei suoi Componenti è di contribuire a far aumentare l'adesione da parte delle attuali Imprese di Responsible Care al Servizio Emergenze Trasporti (per ora limitata a 41 di esse nel 2018): sono convinto che, mano a mano che il mondo pubblico da un lato e il mondo privato dall'altro apprezzeranno maggiormente la responsabilità socio – ambientale delle Imprese chimiche, il ruolo del S.E.T. per la prevenzione e la gestione delle emergenze nella distribuzione fisica dei prodotti Chimici risulterà un fattore strategico per lo sviluppo sostenibile dell'Industria Chimica nel nostro Paese.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'G. Stillo', positioned above the printed name.

Gerardo Stillo  
*Presidente*  
*Consiglio Direttivo*  
*Responsible Care*  
*Federchimica*

# Indice

Premessa .....	1
Glossario .....	2
Parte Prima: il 2017 tra segnali positivi e negativi .....	3
Correlazione tra PIL e movimentazione merci .....	3
Crescono pipeline e marittimo, ma la strada è sempre al primo posto.....	4
Italia più virtuosa dell'Europa.....	5
Merci chimiche e movimentazione su strada .....	6
Diminuiscono gli incidenti e gli interventi dei VVF.....	7
Gli incidenti con Merci Pericolose sono solo una piccola parte .....	8
Aumentano gli incidenti con i veicoli commerciali.....	9
L'autostrada è la via più sicura .....	10
Conclusioni .....	11
Parte Seconda: verso gli obiettivi EU-2020 .....	12
Andamento emissioni nel trasporto.....	12
Gas Serra e trasporti: Italia sopra alla media europea .....	13
Il trasporto su strada è il più inquinante .....	14
Il contributo dei trasporti ai maggiori inquinanti.....	15
Le emissioni nei trasporti sono in calo nel 2016 .....	16
Conclusioni .....	17
Parte Terza: il Servizio Emergenze Trasporti .....	18
Il Servizio S.E.T. analisi della richiesta .....	18
Il Servizio e il territorio .....	20
Le attivazioni S.E.T. ....	21
Le Regioni a Rischio Ambientale utilizzano il S.E.T.....	22
Conclusioni .....	24

Parte Quarta: i confronti internazionali di operatività .....	25
La struttura e i collegamenti .....	25
Interventi ICE .....	26
I Paesi e i tempi di risposta .....	27
Conclusioni .....	28
Allegati .....	30
I Soggetti che hanno attivato il S.E.T. nel 2017 .....	31
La bibliografia .....	32
Altre Informazioni .....	33
Federchimica.....	34
Servizio Emergenze Trasporti.....	34
I Soggetti del S.E.T.....	35
La Commissione Direttiva S.E.T.....	38
Il Comitato “Coordinatori S.E.T.” .....	39
I Centri di Risposta Europei ICE .....	42
I contatti S.E.T. in Federchimica .....	43

## Premessa

Il “12° Rapporto S.E.T. – Anno 2018” 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 2017, oppure, in mancanza di una più recente battitura, al 2016.
- Riscontro della frequenza e della tipologia degli incidenti nel trasporto Commerciale: le fonti più attendibili e dettagliate risultano essere l’ISTAT ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In riferimento al trasporto di merci pericolose sono utilizzati i dati EUROSTAT e dei VV.F. poiché forniscono rapporti più particolareggiati ed aggiornati.
- 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 rendono pertanto un’istantanea esatta del suo essere. La Commissione Direttiva S.E.T. ritiene che il “Rapporto S.E.T.” stesso sia uno strumento sufficientemente attendibile per l’analisi delle problematiche logistiche in generale, altresì dei *Chemicals* in particolare. Il “Rapporto S.E.T.” si pone inoltre come fine, oltre a quelli già sopracitati, di essere un Sistema informativo razionale (il più completo possibile) per le valutazioni da parte delle Imprese interessate all’implementazione della gestione del rischio riguardo la catena del Valore aggiunto chimico, in Italia.

Il “12° Rapporto S.E.T. – Anno 2018” è costituito di 4 Parti e 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 12° edizione rappresenta una ulteriore conferma del Valore dell’iniziativa e della sua solida realtà a cui le Imprese possono fare riferimento.

## 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: incidente che coinvolga almeno un veicolo Ferroviario in movimento. Sono esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini o nei depositi.

Incidente Ferroviario grave: qualsiasi incidente che, coinvolgendo almeno un veicolo Ferroviario in movimento, causa un decesso o un ferito grave, e/o danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente (per un valore superiore a 150.000 euro), e/o un'interruzione prolungata del traffico (maggiore di sei ore o in cui i passeggeri siano stati trasferiti su un altro treno). Sono esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini o nei depositi.

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

### Unità di misura:

tkm – tonnellate per kilometro

t – tonnellate

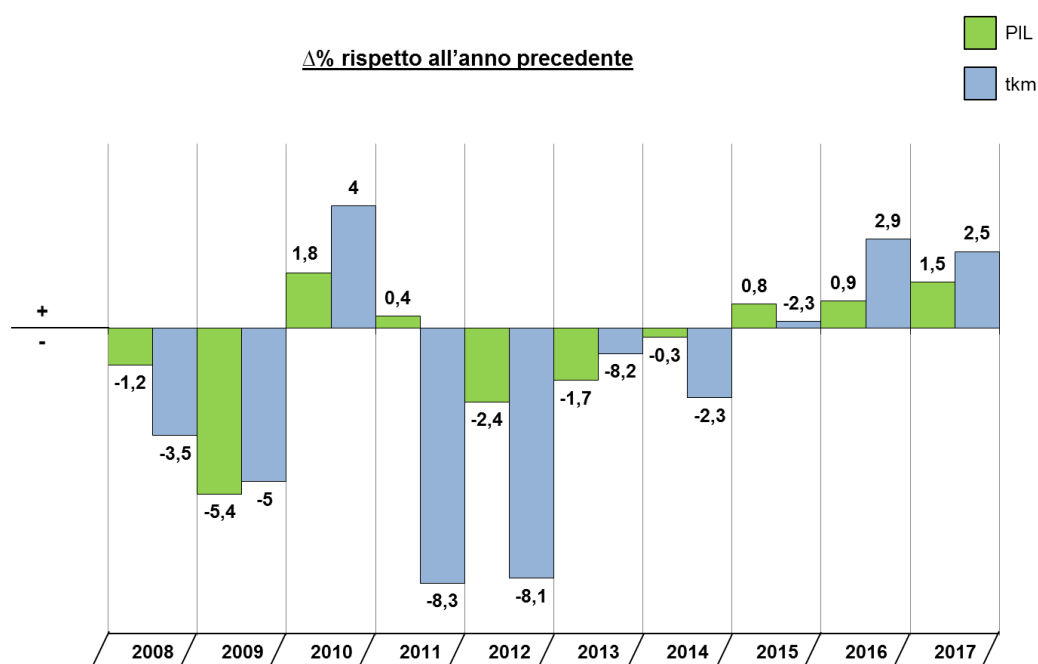
## Parte Prima: il 2017 tra segnali positivi e negativi

### Correlazione tra PIL e movimentazione merci

La **Tav.1** evidenzia come vi sia una correlazione tra la quantità di merci movimentate nel Paese e il PIL.

Tale correlazione è molto evidente negli anni passati, fatta eccezione per l'anno 2011 in cui vi è stato un lieve aumento del PIL a fronte di una significativa diminuzione della movimentazione delle merci. Il 2017 conferma invece la correlazione tra i due indici. Infatti, le merci trasportate hanno registrato un incremento del 2,5 % a fronte di un aumento del Prodotto Interno Lordo pari all'1,5%.

**Tav.1** – Confronto tra il PIL e la movimentazione delle merci in Italia.



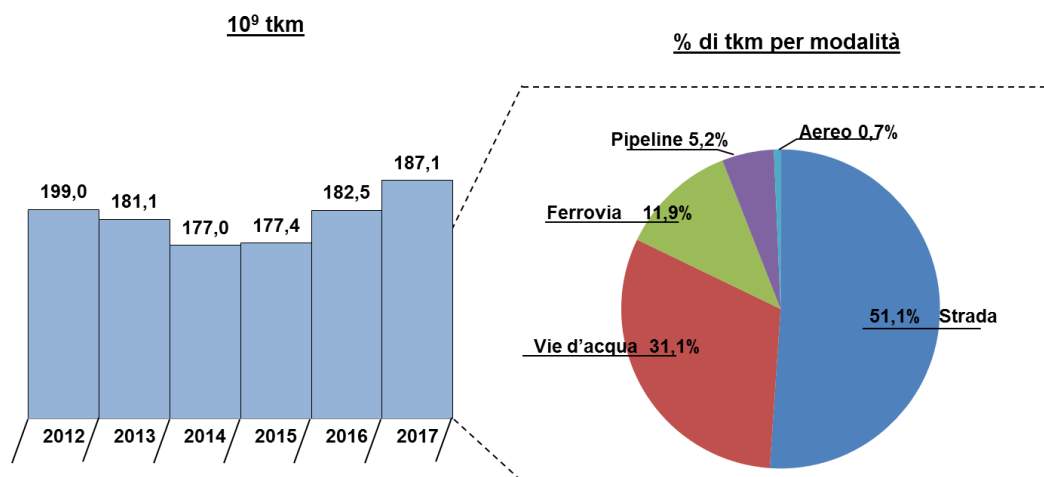
Fonte: ISTAT, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

## Crescono pipeline e marittimo, ma la strada è sempre al primo posto

In **Tav.2** sono illustrate nel dettaglio le differenti modalità di trasporto per i 187,4 miliardi di tkm di merci movimentate in Italia nel 2017.

Rispetto al 2016, è in rialzo la percentuale dei trasporti su pipeline e marittimi (rispettivamente +0,2% e +2,1%) mentre sono calate strada (-1,9%) e aereo (-0,3%). Praticamente invariata (-0,1%) la modalità ferroviaria.

**Tav.2** – Andamento e modalità del trasporto delle merci, in Italia.

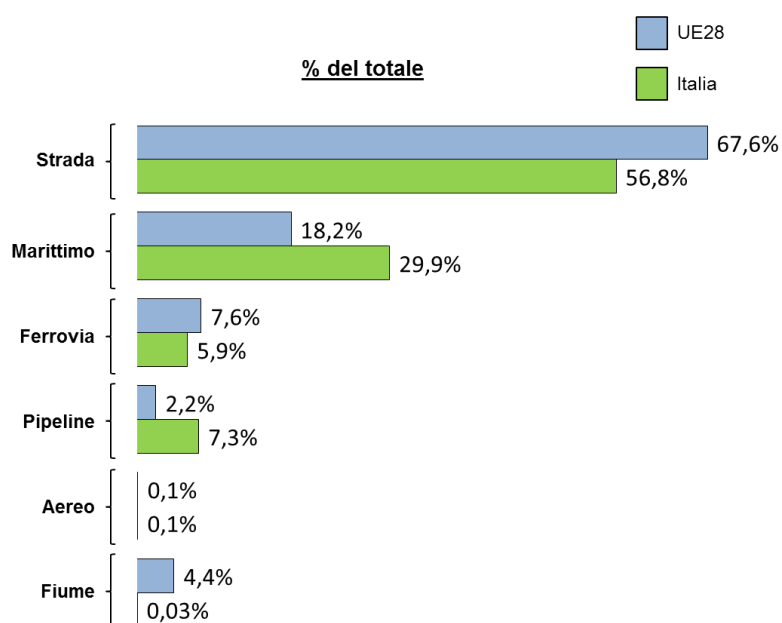


Fonte: ISTAT, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

## Italia più virtuosa dell'Europa

La **Tav.3** conferma come in Italia il trasporto su strada si attesti al di sotto del valore medio europeo, dimostrando in tal modo il virtuosismo delle Imprese Italiane. Si evidenzia come il dato ferroviario sia inferiore rispetto alla media europea, mentre pipeline e marittimo sono molto più utilizzate.

**Tav.3** – Calcolo della modalità del trasporto delle merci in UE e in Italia, 2017.



Fonte: EUROSTAT.

La discrepanza tra i dati di **Tav.3** rispetto a quelli riportati in **Tav.2** deriva dalla differente metodologia utilizzata, rispettivamente, da EUROSTAT e ISTAT nel raccogliere i dati.

Per un efficace confronto tra l'Europa e l'Italia, l'EUROSTAT risulta essere l'ente statistico più appropriato, per completezza di informazioni.

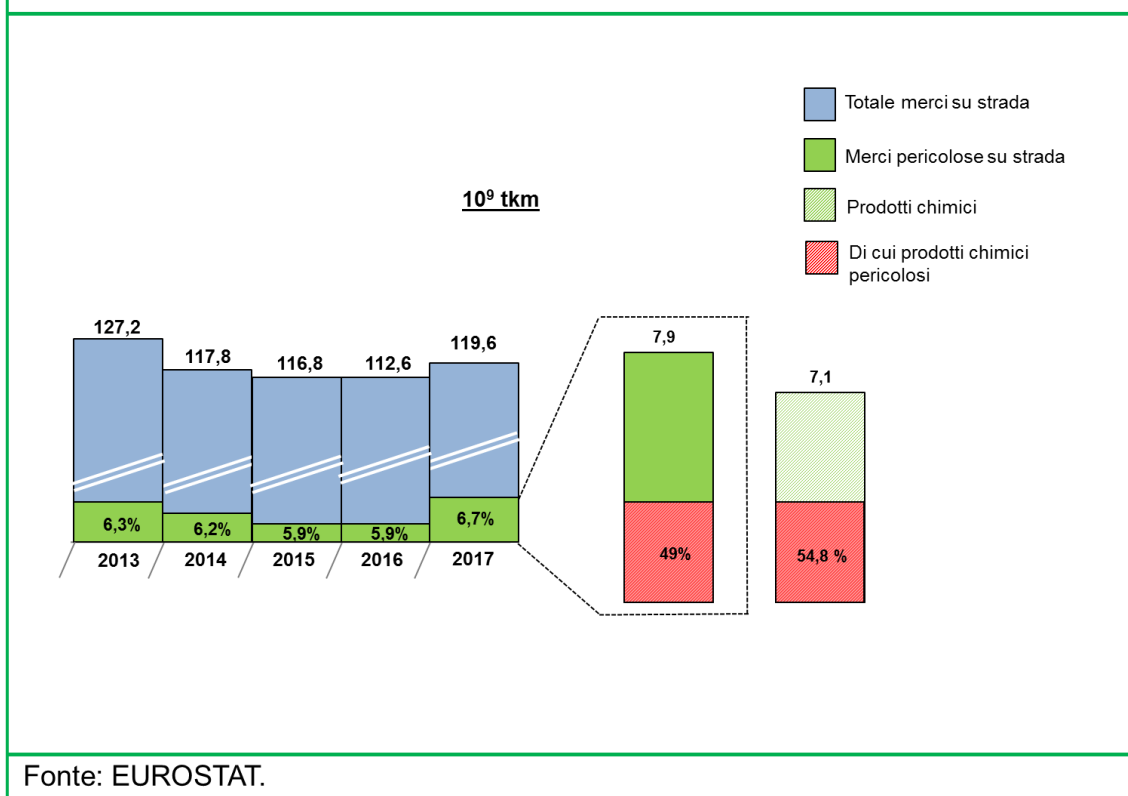
Risulta importante evidenziare la natura del dato da cui sono state estrapolate le percentuali: nella **Tav.2** l'unità di misura utilizzata sono le tonnellate-chilometro (tkm), mentre nella **Tav.3** le percentuali sono relative alla quantità in peso delle merci trasportate (unità di misura in migliaia di tonnellate).

## Merci chimiche e movimentazione su strada

Per meglio comprendere la distribuzione del trasporto stradale, la **Tav.4** riporta un'analisi delle merci movimentate su strada, con un focus sulle merci pericolose.

Nel 2017 si osserva un aumento del 6,2 % rispetto al 2016 per le merci trasportate su strada (119,6 miliardi di tkm annue).

**Tav.4** – Andamento del trasporto totale e delle merci pericolose su strada, in Italia.



Fonte: EUROSTAT.

Dall'analisi emerge che solamente il 6,7 % (pari a 7,9 miliardi di tkm) delle merci trasportate sono merci pericolose.

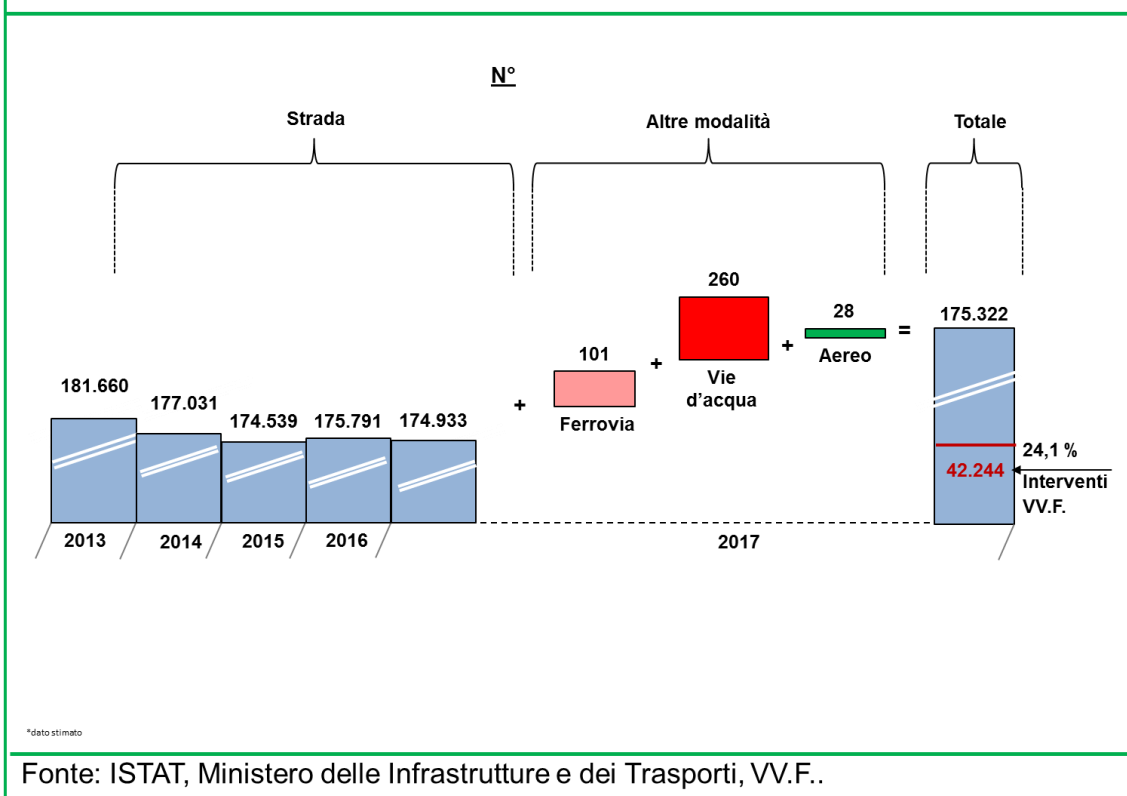
Contrariamente a quanto si possa pensare, solamente una parte dei prodotti chimici risultano pericolosi: dei 7,1 miliardi di tkm di prodotti chimici, solo il 54,8% (pari a 3,9 miliardi di tkm) sono classificati come merci pericolose. Tale percentuale diminuisce ulteriormente, fino al 49%, se confrontata sul totale di merci pericolose trasportate su strada.

## Diminuiscono gli incidenti e gli interventi dei VVF

Gli incidenti su strada, che si sono verificati nel trasporto in Italia nel 2017, sono aumentati (-0,5 %).

Come illustrato in **Tav.5**, il 99,7 % (174.933 eventi registrati) dei sinistri avviene su strada e solo il 24,1 % vede coinvolti nell'intervento i Vigili del Fuoco.

**Tav.5** – Andamento e tipologia degli incidenti nei trasporti in Italia, nel 2017.



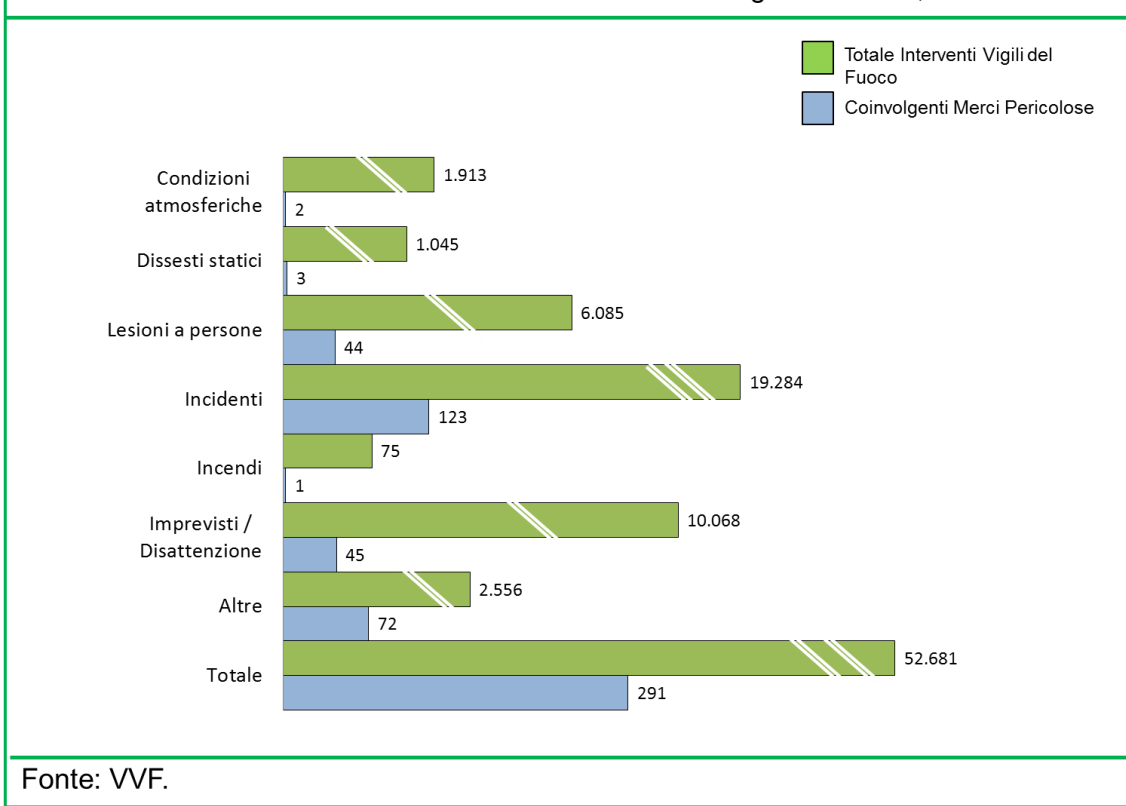
## Gli Incidenti con Merci Pericolose sono solo una piccola parte

Dei 42.244 incidenti stradali in cui sono intervenuti i Vigili del Fuoco, solo una minima parte coinvolge mezzi trasportanti Merci Pericolose (0,68 %), pari a 291.

Dato che ha registrato una diminuzione significativa (-11%) rispetto all'anno precedente.

Come illustrato in **Tav.6**, il 40% degli incidenti stradali coinvolgenti Merci Pericolose sono stati causati da collisioni con altri veicoli, perdita di carico e ribaltamento dei mezzi.

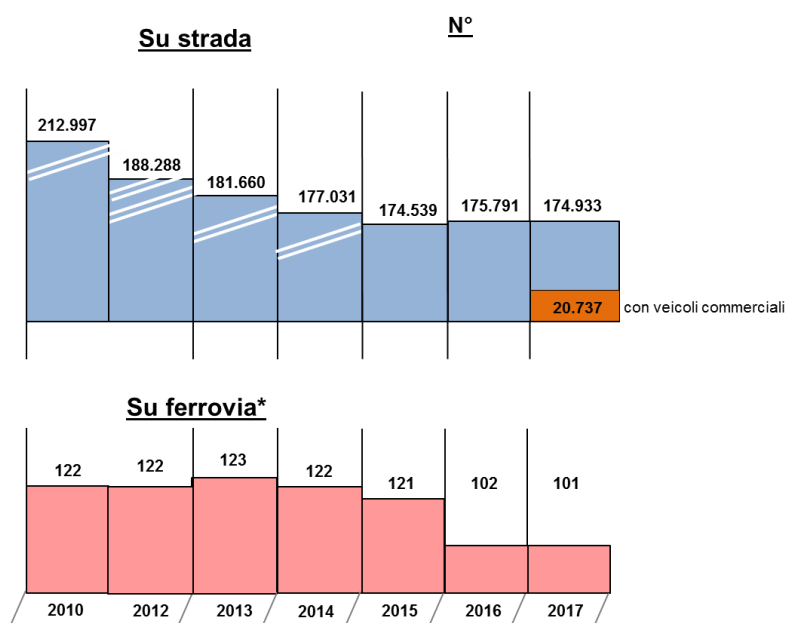
**Tav.6** – Incidenti stradali in Italia in cui sono intervenuti i Vigili del Fuoco, nel 2017.



## Calano gli incidenti con i veicoli commerciali

La **Tav.7**, ci ripropone il trend degli incidenti stradali, in comparazione con quelli ferroviari. Si registra un lieve aumento degli incidenti che coinvolgono i veicoli commerciali (+ 7% rispetto al 2016). Gli incidenti che coinvolgono veicoli commerciali sono limitati all' 11,8 % rispetto al totale degli incidenti su strada. Gli incidenti Ferroviari gravi (v. Glossario) restano stabili.

**Tav.7** – Andamento e tipologia degli incidenti nei trasporti in Italia.



\* Incidenti Ferroviari Gravi: (v. Glossario)

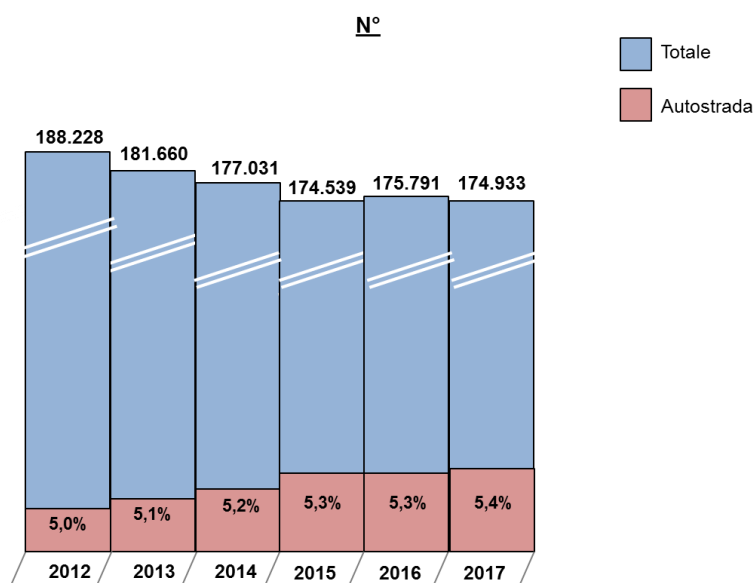
Fonte: ISTAT, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, VV.F..

## L'autostrada è la via più sicura

La **Tav.8** analizza gli incidenti verificatisi sulla rete autostradale: questi rappresentano solamente il 5,4 % dei sinistri occorsi su strada nel 2017.

La rete autostradale, con i suoi 6.943 km (dato riferito al 2015), copre il 3,7 % dei 184.297 km (dato riferito al 2015) della rete totale stradale.

**Tav.8** – Andamento degli incidenti stradali in Italia.



Fonte: ISTAT, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

## Conclusioni

L'analisi della Parte Prima del "12° Rapporto S.E.T. – Anno 2018" mette in evidenza che:

- vi è forte correlazione tra PIL e movimentazione merci: la **Tav.1** mostra come ad un aumento del PIL corrisponde un aumento delle merci trasportate;
- in Italia la movimentazione merci è distribuita meglio che in Europa, la quota stradale rappresenta il 56,8 % del totale e l'utilizzo delle vie d'acqua e delle pipeline è maggiore che in Europa (come mostrato in **Tav.2** e **Tav.3**). Resta invece inferiore l'utilizzo della modalità ferroviaria.
- in **Tav.4** è mostrato come solo il 6,7 % (7,9 miliardi di tkm) del totale di merci movimentate su strada sia costituito da merci pericolose;
- lieve calo degli incidenti nei trasporti (-0,5 %) (**Tav.5**); la quasi totalità degli incidenti si verifica su strada e solo il 24,1 % ha richiesto l'intervento dei Vigili del Fuoco;
- gli incidenti coinvolgenti merci pericolose sono solo lo 0,68 % del totale (**Tav.6**);
- solo l' 11,8 % di incidenti su strada coinvolge veicoli commerciali (**Tav.7**);
- l'autostrada resta la via più sicura per trasportare le merci su strada con solo il 5,4 % dei sinistri registrati rispetto al totale (**Tav.8**).

## Parte Seconda: verso gli obiettivi EU-2020

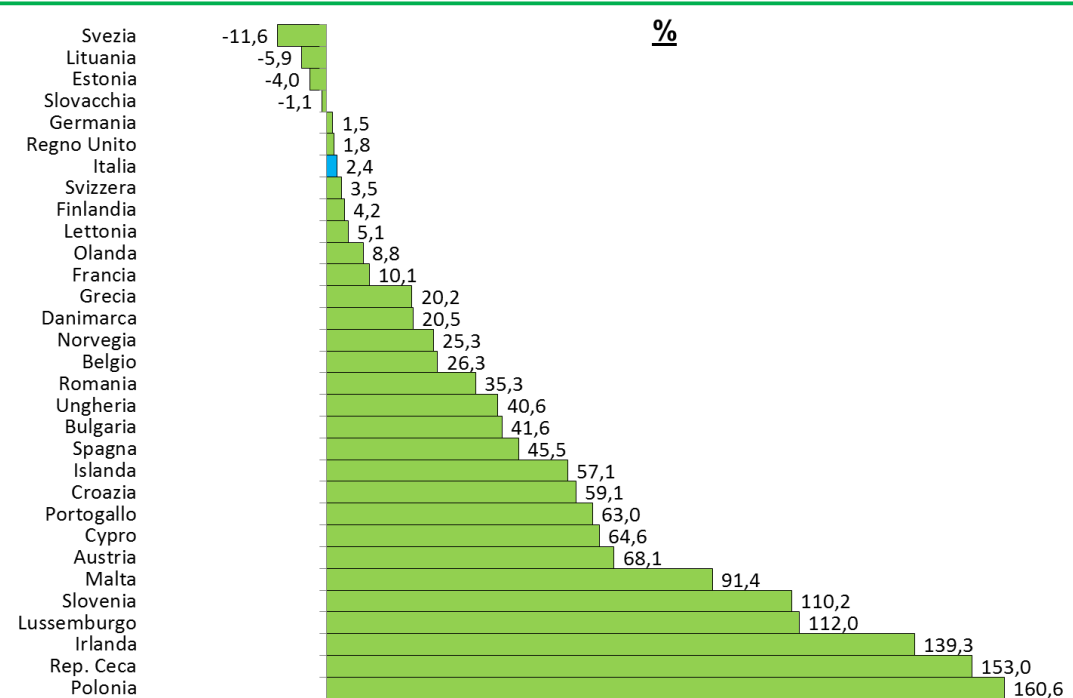
Le emissioni complessive di “Gas Serra”, riferite per l’Italia all’anno 2016, sono diminuite del 17,5 % rispetto al 1990 (dati ISPRA). Nello specifico il valore complessivo di emissioni si è ridotto su base annua (biennio 2015-2016), del 1,2 %.

### Andamento emissioni nel trasporto

Nella **Tav.9** viene mostrata la variazione tra il 1990 e il 2016 delle emissioni totali relative al trasporto nel contesto Europeo.

L’Italia ha subito un aumento trascurabile delle emissioni totali relative al trasporto (2,4 %).

**Tav.9** – Cambiamento sul totale delle emissioni dei Gas Serra dovute al trasporto dal 1990 al 2016 nel contesto Europeo.

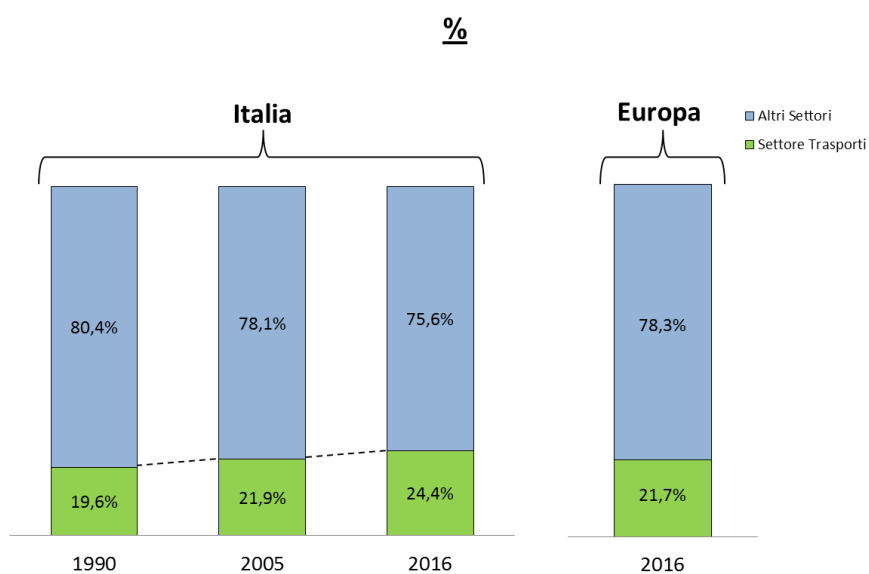


Fonte: European Environment Agency.

## Gas Serra e trasporti: Italia sopra alla media europea

La **Tav.10** ci mostra come il trasporto sia responsabile dell'emissione di Gas Serra solo in parte: confrontando il dato Italiano (24,4 %) con il dato Europeo (21,7 %) si evidenzia come i trasporti influiscano per circa un quarto del totale.

**Tav.10** - Emissioni di Gas Serra in Italia e in Europa nel 2016.

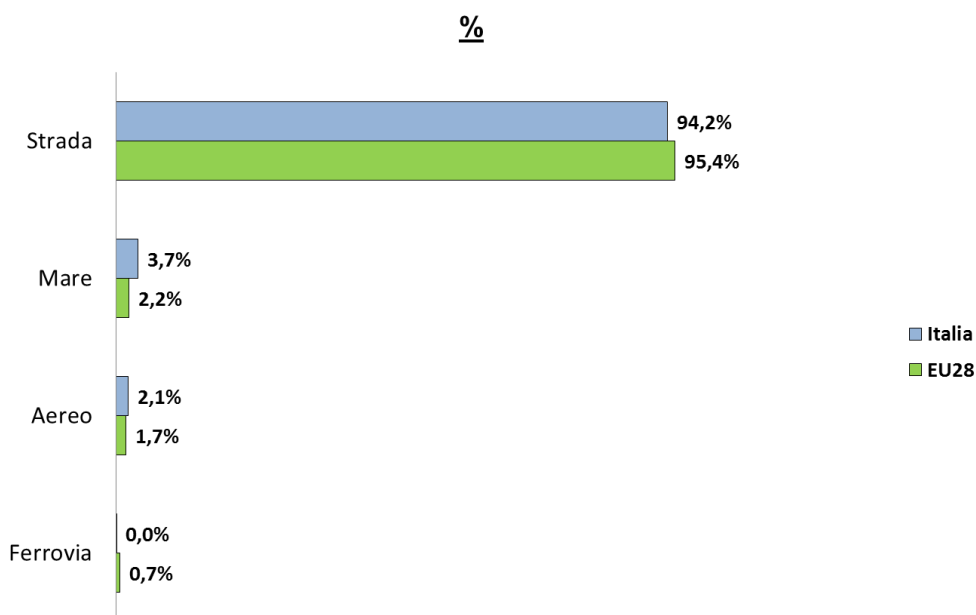


Fonte: European Environment Agency.

## Il trasporto su strada è il più inquinante

La **Tav.11** mostra come, nel 2016, il trasporto su gomma abbia fornito un contributo del 94,2 % alle emissioni totali in Italia, seguito dal 3,7 % del trasporto via mare. Anche in Europa, nello stesso anno, la modalità stradale è responsabile della quasi totalità delle emissioni di Gas Serra (95,8 %).

**Tav.11.-** Emissioni di Gas Serra per modalità di trasporto, in Italia e in Europa nel 2016.

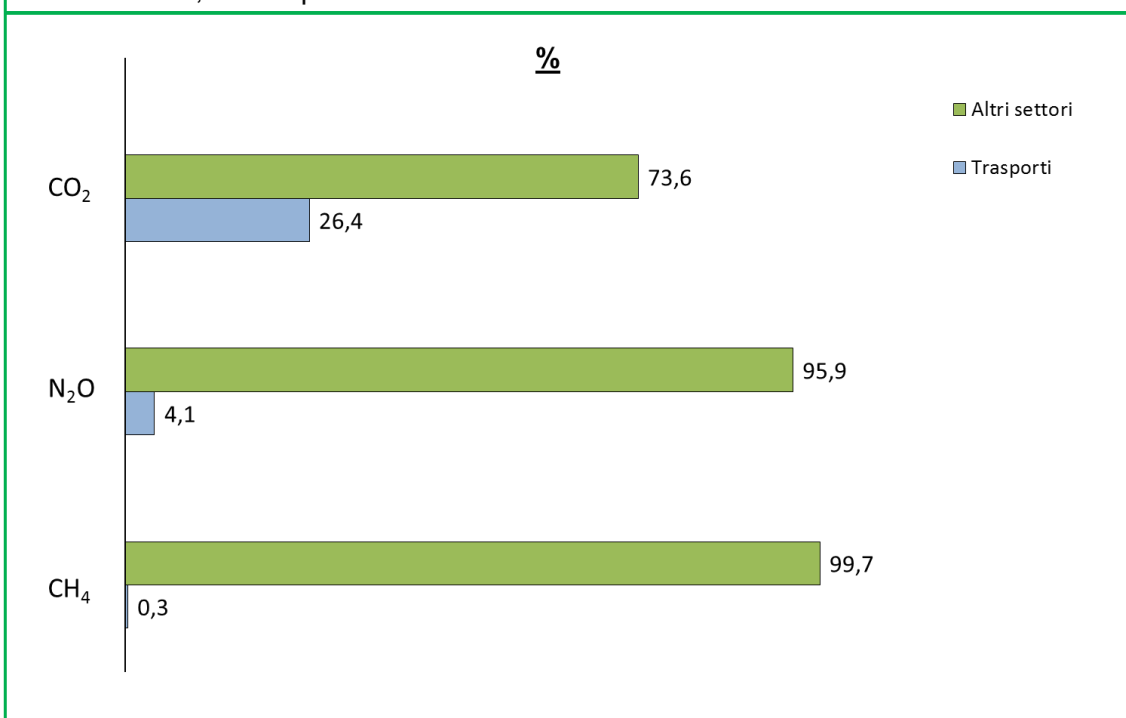


Fonte: European Environment Agency.

## Il contributo dei trasporti ai maggiori inquinanti

In **Tav.12** viene riportato il contributo dei trasporti all'emissione dei principali inquinanti. Il contributo principale dei trasporti è rappresentato dalle emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) che rappresenta il 26,4 % del totale. Le emissioni di protossido di azoto (N<sub>2</sub>O) e gas metano (CH<sub>4</sub>) sono invece dovute principalmente da altri settori: il contributo dei trasporti, infatti, ha un impatto marginale relativamente a questi inquinanti. (N<sub>2</sub>O 4,1 % e CH<sub>4</sub> 0,3 %).

**Tav.12** – Contributo delle emissioni dei principali inquinanti del settore dei trasporti nel 2016, in Europa.



Fonte: European Environment Agency.

## Le emissioni nei trasporti sono in calo nel 2016

La **Tav.13** riporta l'andamento delle emissioni di differenti tipi di Gas Serra nel periodo 1990-2016. I gas di riferimento ( $\text{CH}_4$ ,  $\text{N}_2\text{O}$ ,  $\text{CO}_2$ ) sono diminuiti del 2 % dal 2015 al 2016. La diminuzione degli inquinanti specifici di riferimento, riguardante gli ultimi sedici anni (2000-2016), è però rilevante:

- il gas metano ( $\text{CH}_4$ ) è stato ridotto del 73,7 %;
- il protossido di azoto ( $\text{N}_2\text{O}$ ) del 40,9 %;
- l'anidride carbonica ( $\text{CO}_2$ ) del 12,6 %.

**Tav.13** – Emissione di Gas Serra nel settore trasporti, per tipo di gas, in Italia nel 2016.



Fonte: ISPRA.

## Conclusioni

L'analisi della Parte Seconda del "12° Rapporto S.E.T. – Anno 2018" evidenzia che:

- nel 2016 in Italia, rispetto al 1990 si osserva un aumento percentuale delle emissioni di Gas Serra dovute ai trasporti (**Tav.10**);
- il trasporto su gomma è più inquinante in termini di emissioni di Gas Serra rispetto alle altre modalità di trasporto; in Italia, il 94,2 % della quota totale di emissioni è dovuto al trasporto su strada (**Tav.11**);
- nel 2016 si è registrato una diminuzione delle emissioni (-2 %) di CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> e N<sub>2</sub>O; la costante diminuzione dal 2005 ad oggi è un forte segnale positivo (**Tav.11**).

## Parte Terza: il Servizio Emergenze Trasporti

Nel 2018, le attivazioni del S.E.T. sono rimaste costanti rispetto all'anno precedente.

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

Dal 2012 ad oggi il Servizio Emergenze Trasporti ha subito un forte e profondo processo di revisione interna. Questo processo ha permesso di allargare il concetto di Imprese Aderenti e ampliare la rosa dei Soggetti Beneficiari anche ad altre Pubbliche Autorità competenti oltre ai Vigili del Fuoco. Nel 2013, inoltre, è stato trasferito il Centro di Risposta Nazionale presso la sede di BASF Italia a Cesano Maderno.

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

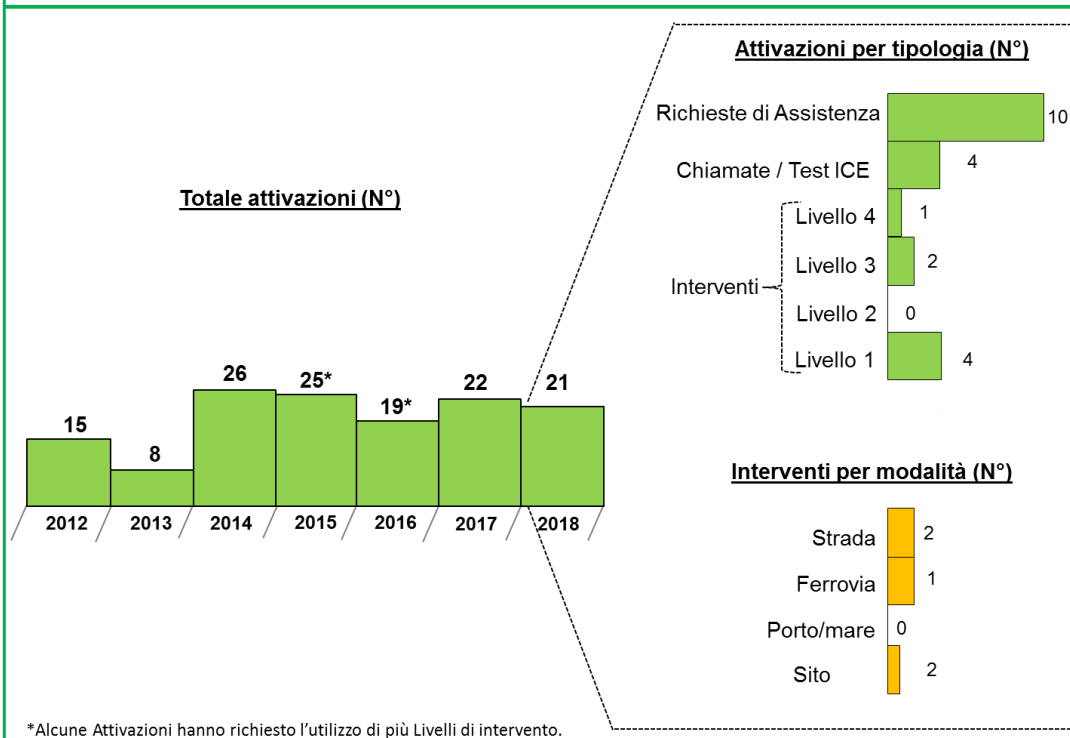
- gli "**Interventi**" sono le Richieste di Servizi per incidenti nel trasporto;
- le "**Chiamate**" sono le Richieste non legate a incidenti nel trasporto;
- le "**Richieste di Assistenza**" sono le Richieste di Servizi legate alle attività della Linea Verde;
- le "**Attivazioni**" sono la somma di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

È inoltre opportuno precisare che i quattro Livelli di Intervento forniti dal S.E.T. nel 2018 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;
- **il Livello 4**, che fornisce informazioni sanitarie sui prodotti Chimici dalla lettura della Scheda di Sicurezza, con eventuale invio della stessa ad un competente Centro Anti Veleni.

Come si rileva in **Tav.14**, nel 2018 il numero di attivazioni del S.E.T. è rimasto costante al 2017: in particolare, ha operato un totale di 7 “Interventi”, ha risposto a 4 “Chiamate / Test ICE” e ha eseguito 10 “Richieste di Assistenza”.

**Tav.14** – Andamento e analisi delle Attivazioni del S.E.T. (N°), nel 2018.

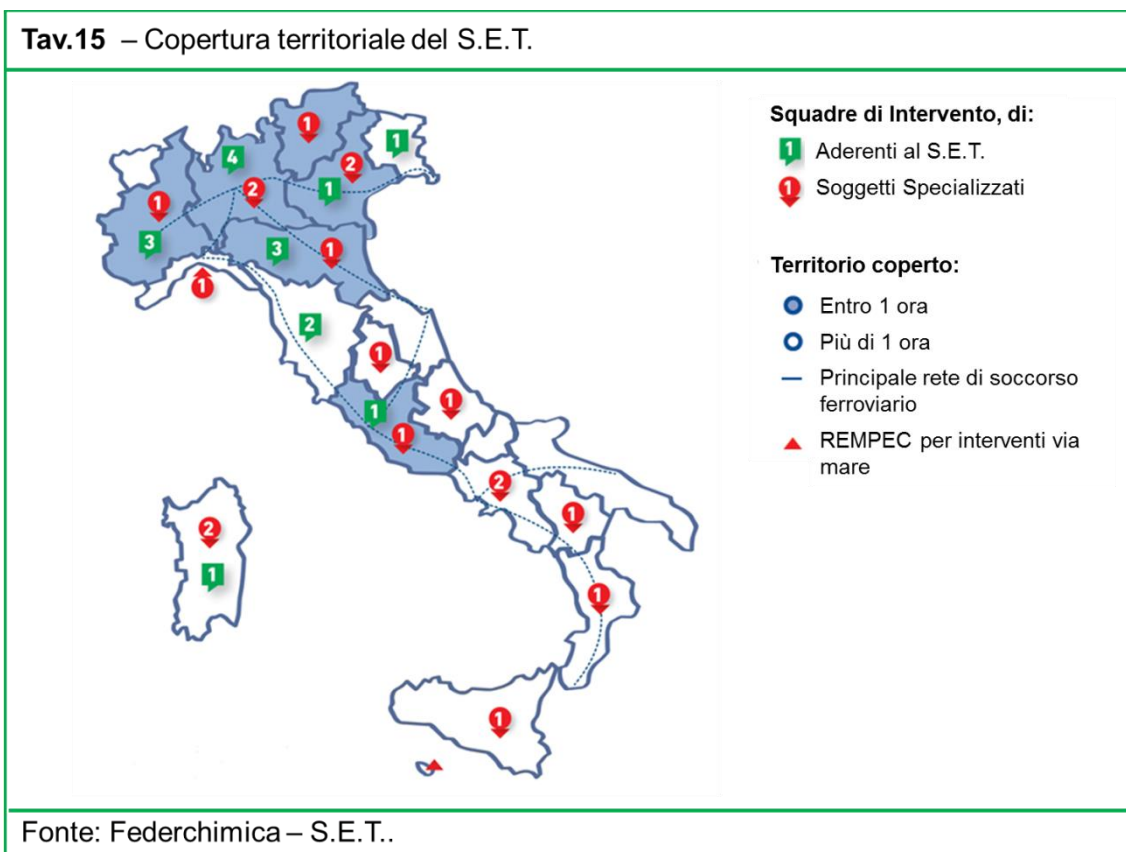


Fonte: Federchimica – S.E.T..

## Il Servizio e il territorio

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

Come evidenziato in **Tav.15**, la distribuzione territoriale delle Squadre S.E.T. è molto ben ripartita: sono in grado di coprire l'intero territorio Nazionale con tempi di Intervento contenuti.



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

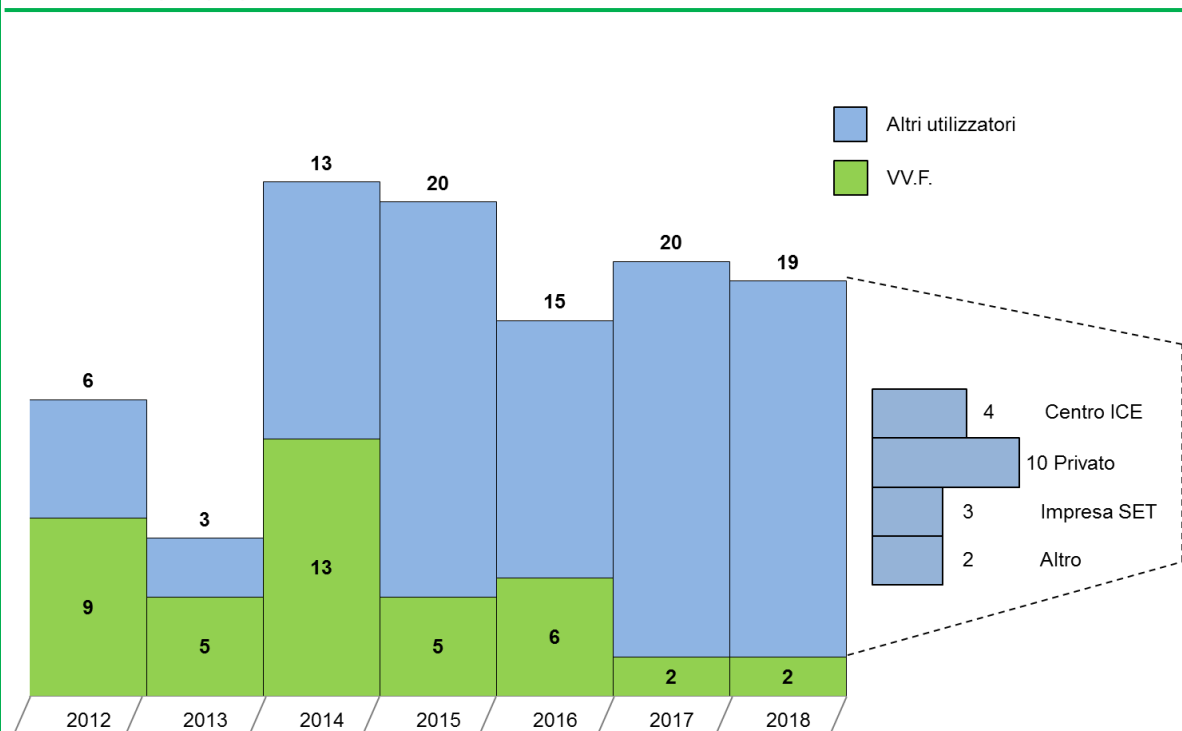
- prossimità geografica;
- competenza per prodotto o classe di pericolo;
- disponibilità di attrezzature adeguate.

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

## Le attivazioni S.E.T.

La **Tav.16** riporta le Attivazioni suddivise tra Vigili del Fuoco ed altri Utilizzatori, come Privati, Centri ICE ed Imprese S.E.T..

**Tav.16** – Andamento e analisi delle Attivazioni del S.E.T. (N°), per tipo di Utilizzatore, nel 2018.



Fonte: Federchimica – S.E.T..

## Le Regioni a Rischio Ambientale, utilizzano il S.E.T.

Un'ulteriore interessante analisi è resa in **Tav.17**: nel 2018 tra le Regioni a maggior "Rischio Ambientale" sono state registrate rispettivamente due attivazioni per la Lombardia e la Toscana; una Attivazione è stata registrata per Liguria, Veneto, Lazio, Campania, Piemonte e Trentino. che presentano un Rischio Ambientale medio.

**Tav.17** – Confronto delle regioni classificate per "Rischio Ambientale" e il numero di Attivazioni del S.E.T, nel 2018.

Regione	Indice di "Rischio Ambientale" (*) (2015)	N° Attivazioni S.E.T. (2018)	Δ rispetto al 2017
Lombardia	9.7	2	-1
Liguria	9.3	1	=
Veneto	7.3	1	+1
Lazio	5.7	1	=
Campania	5.6	1	+1
Toscana	4.5	2	+1
Marche	4.4	0	=
Emilia Romagna	4.2	0	-1
Puglia	3.8	0	=
Piemonte	3.6	1	=
Umbria	3.0	0	-1
Sicilia	3.0	0	=
Sardegna	3.0	0	=
Friuli Venezia...	2.5	0	=
Abruzzo	2.5	0	=
Molise	2.3	0	=
Calabria	1.9	0	=
Trentino	1.6	1	+1
Basilicata	0.8	0	=
Valle d'Aosta	0.8	0	=

(\*) Tonnellate merci pericolose trasportate / ettaro di superficie geografica

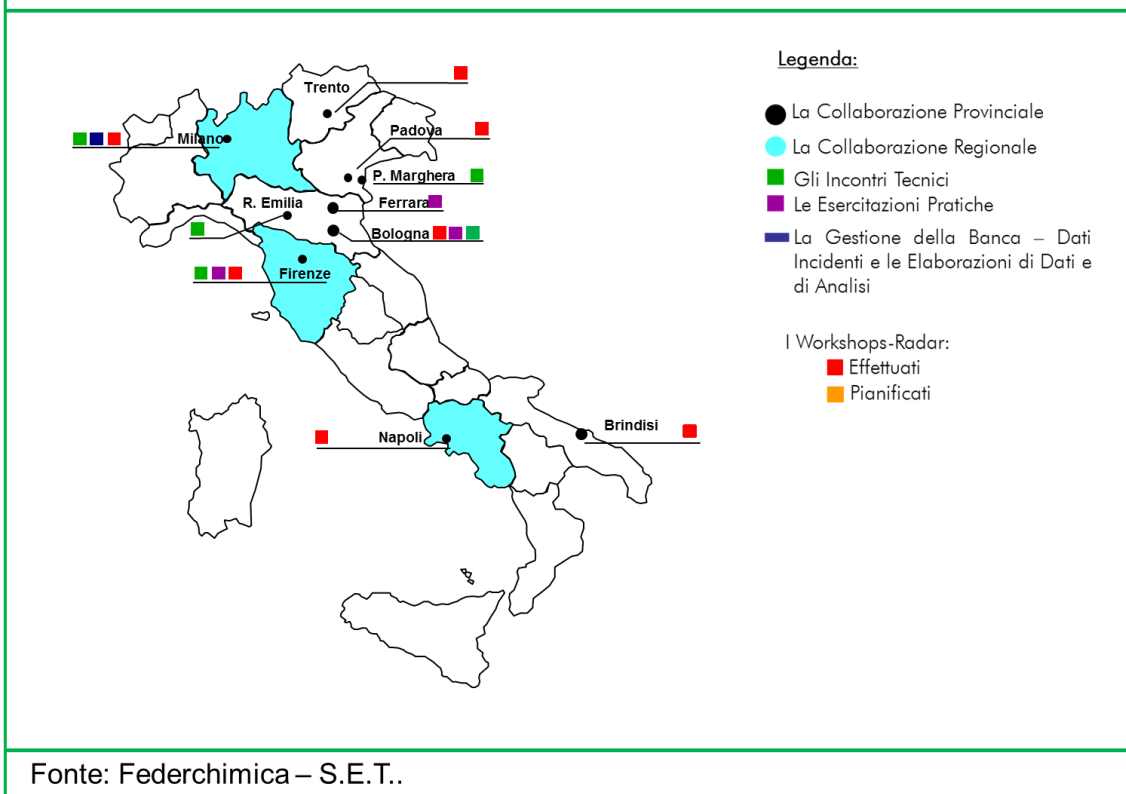
Fonte: Federchimica – S.E.T., ISTAT.

Le Regioni che hanno registrato più attivazioni sono quelle con cui sono state sviluppate iniziative di collaborazione territoriale nell'ambito de "L'iniziativa di cooperazione nazionale per il miglioramento continuo della Sicurezza Logistica Chimica", come la Lombardia.

Federchimica e il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco promuovono infatti 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 tutte le attività svolte dal 2012 al 2018.

## Conclusioni

L'analisi della Parte Terza del "12° Rapporto S.E.T. – Anno 2018" mette in evidenza che:

- il Servizio è rimasto invariato, come numero di attivazioni nel 2018 rispetto al 2017;
- la copertura territoriale delle Squadre di Emergenza S.E.T. in Italia è garantita con tempi rapidi di intervento;
- sono le Regioni con cui sono state avviate importanti iniziative territoriali di collaborazione ad attivare maggiormente il S.E.T..

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.

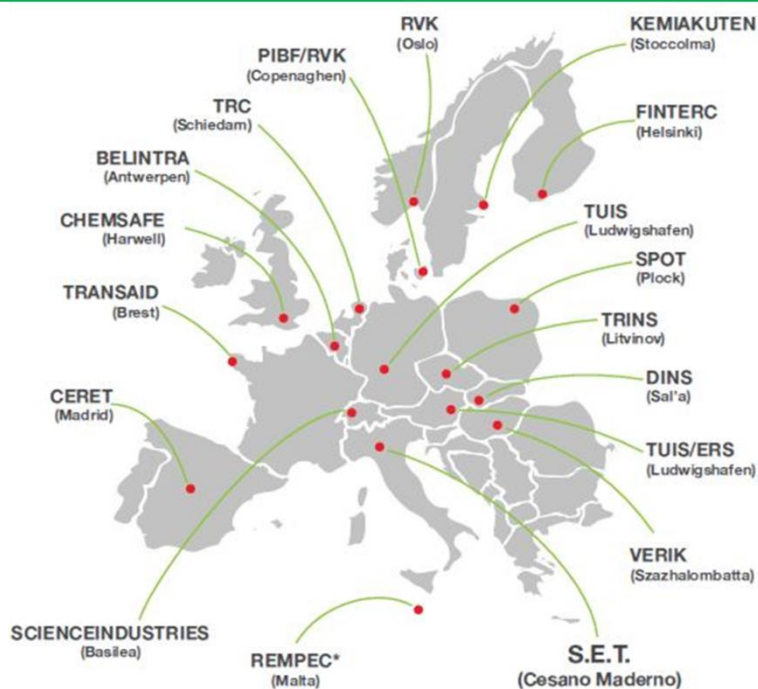
## Parte Quarta: i confronti internazionali di operatività

Per il 2018, il S.E.T., come emerge dal confronto con gli analoghi Servizi Europei ICE, ha registrato nei tre ring “test” di simulazione delle emergenze, condotti a livello internazionale, buone performance di servizio.

### La struttura e i collegamenti

Le simulazioni condotte annualmente coinvolgono tutti i Centri della rete ICE per saggiarne il livello di affidabilità quando chiamati a intervenire. Alla creazione della rete europea di Intervento ICE concorrono attualmente 17 Paesi (Tav.19). 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.

**Tav.19** – Centri di Risposta Nazionali per le emergenze nei trasporti (e rispettive località) dei Paesi aderenti all'ICE, nel 2018.



Fonte: Federchimica – S.E.T., Cefic.

## Interventi ICE

In **Tav.20** è riportato il numero di Interventi ICE registrati nei vari Paesi negli ultimi 5 anni. Per il 2018 i dati sono ancora parziali.

**Tav.20** – Interventi dei Centri ICE nei principali Paesi dell’Unione Europea.

Paese	Anni				
	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Germania</b>	850	796	669	906	-
<b>Olanda</b>	464	535	503	547	-
<b>Gran Bretagna</b>	198	207	198	276	301
<b>Austria</b>	39	41	33	0	30
<b>Rep. Ceca</b>	14	22	30	26	28
<b>Ungheria</b>	17	19	20	15	19
<b>Svezia</b>	19	16	10	15	10
<b>Italia</b>	16	15	6	5	6
<b>Polonia</b>	19	7	21	19	8
<b>Rep. Slovacca</b>	7	7	5	7	8
<b>Svizzera</b>	4	4	8	8	2
<b>Belgio</b>	39	24	16	0	-
<b>Francia</b>	17	12	14	18	-
<b>Norvegia</b>	0	0	0	10	10
<b>Spagna</b>	0	0	0	0	-
<b>Danimarca</b>	0	0	0	0	-
<b>Finlandia</b>	0	0	0	0	-
<b>Totale</b>	1703	1705	1533	1852	422

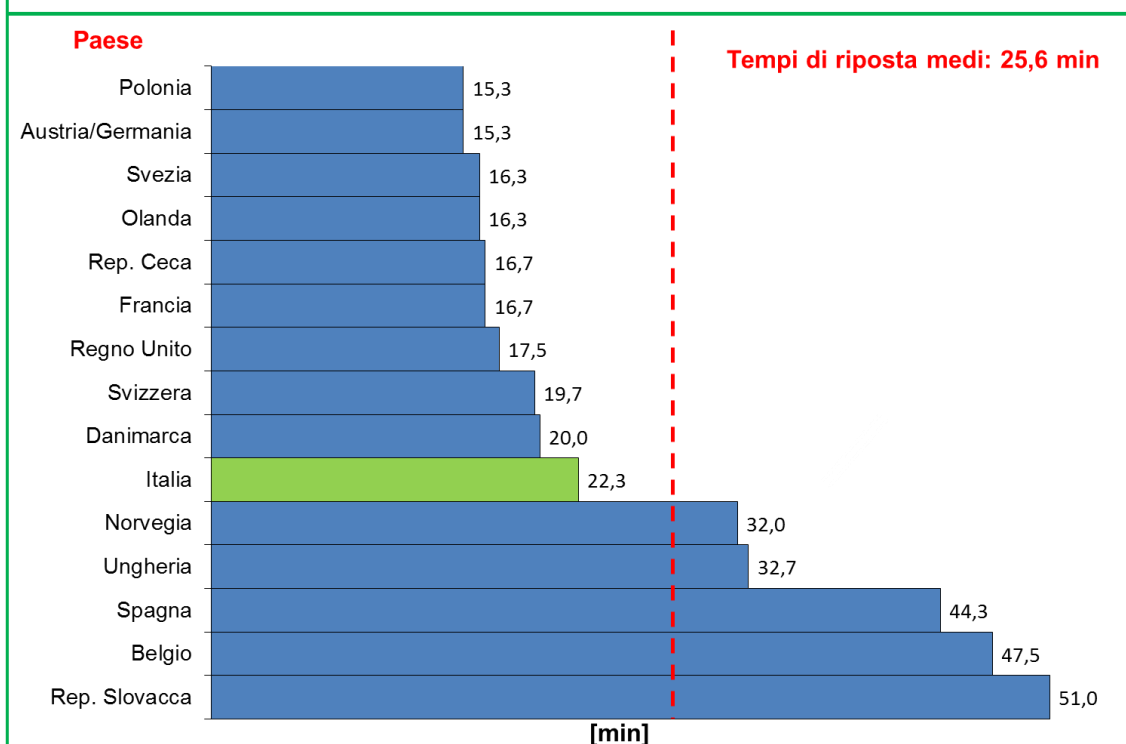
Fonte: Federchimica – S.E.T., Cefic.

## I Paesi e i tempi di risposta

Anche nel 2018, il S.E.T. è stato chiamato a confrontarsi con gli altri Operatori Europei ICE per verificarne le capacità di intervento in termini di qualità dei servizi e rapidità dei tempi di risposta. Sono stati eseguiti 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.

**Tav.21** – Tempi medi di risposta ai “Ring Test”, nel 2018.



Fonte: Cefic.

In **Tav.21** sono indicati i tempi medi di risposta dei vari Paesi, rilevati dai “Ring Test” effettuati nel 2018.

I tempi medi di risposta nel 2018 sono leggermente aumentati (+3 minuti) rispetto a quelli registrati nel 2017; in generale la media delle risposte della Rete ICE migliora ogni anno: i risultati ottenuti sono la conseguenza dell’ottimo operato di tutta la Rete, che riesce a garantire alte prestazioni in termini di tempo e qualità di informazioni.

Il S.E.T. è in grado di reagire con prontezza alle richieste, rispondendo con informazioni di qualità eccellente in occasione dei Ring Test in cui è stato impegnato durante le simulazioni con i Centri ICE degli altri Paesi.

### Conclusioni

Il S.E.T. è parte di una rete europea più ampia ed articolata, la Rete ICE. Gli standard di risposta e qualità devono soddisfare le severe richieste ICE e il Servizio Emergenze Trasporti, anche nel 2018, ha dimostrato di avere una buona capacità nel gestire le richieste di Intervento di Livello 1, che costituiscono la parte prevalente degli Interventi effettuati durante l'anno.



## **Allegati**

## I Soggetti che hanno attivato il S.E.T., nel 2018

In **Tav.22** sono riportate le attivazioni del S.E.T. da parte degli Utilizzatori, per incidenti nel trasporto di prodotti Chimici.

**Tav.22** – Elenco delle attivazioni del S.E.T. nel 2018 .

N°	ATTIVATORE	REGIONE	TIPOLOGIA DI ATTIVAZIONE					MOTIVO	
			Interventi				Chiamate		Richieste di Assistenza
			Liv. 1	Liv. 2	Liv. 3	Liv. 4			
1	Privato	Campania						✓	Attivazione Linea Verde
2	Privato	-						✓	Attivazione Linea Verde
3	Privato	-						✓	Attivazione Linea Verde
4	VVF	Toscana	✓						Richiesta Scheda Dati di Sicurezza
5	Privato	Lombardia						✓	Attivazione Linea Verde
6	Privato	Lazio						✓	Attivazione Linea Verde
7	Privato	Piemonte						✓	Attivazione Linea Verde
8	Centro ICE	Regno Unito					✓		ICE Test
9	VVF	Toscana	✓						Richiesta Scheda Dati di Sicurezza
10	Impresa SET	Lombardia	✓						Richiesta Scheda Dati di Sicurezza
11	Centro ICE	Olanda	✓						Richiesta Scheda Dati di Sicurezza
12	Privato	-						✓	Attivazione Linea Verde
13	Privato	-						✓	Attivazione Linea Verde
14	Impresa SET	Svizzera			✓				Richiesta Squadra per travaso
15	Privato	-						✓	Attivazione Linea Verde
16	Istituzione	Trentino Alto Adige					✓		Richiesta Informazioni
17	Impresa SET	Liguria			✓				Richiesta Squadra per travaso
18	Privato	-						✓	Attivazione Linea Verde
19	Medico	Veneto				✓			Richiesta Scheda Dati di Sicurezza
20	Centro ICE	Norvegia					✓		ICE Test
21	Centro ICE	Belgio					✓		ICE Test

Fonte: Federchimica - S.E.T.

## La Bibliografia

- “Annuario Statistico del Corpo Nazionale Vigili del Fuoco, 2018”;
- CEFIC;
- Confetra;
- EUROSTAT;
- Federchimica: “22° Rapporto Responsible Care”;
- Federchimica: “23° Rapporto Responsible Care”;
- Federchimica: “11° Rapporto S.E.T – 2017”;
- Federtrasporto;
- ISPRA: “Annuario dei dati Ambientali 2017”;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: “Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Anni 2016-2017”;
- European Environmental Agency;
- Polizia stradale.

## Altre informazioni

### Federchimica



Federchimica è la Federazione Nazionale dell'Industria Chimica a cui aderiscono circa 1.400 Imprese per un totale di 90.000 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

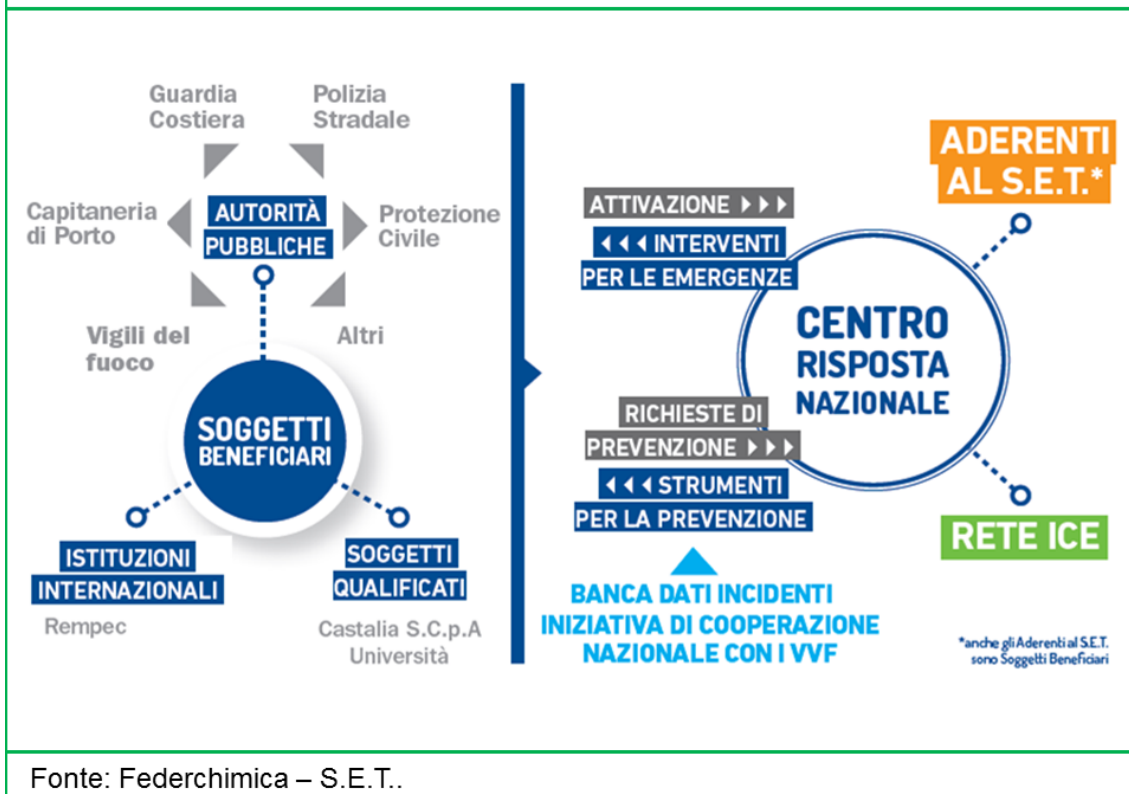


Il S.E.T. – Servizio Emergenze Trasporti – è stato costituito nel 1998 da Federchimica per fornire un supporto specialistico alle Autorità Pubbliche nella gestione di emergenze nell'ambito del trasporto di prodotti Chimici su strada, per Ferrovia e nel Mare Mediterraneo.

Come riportato nella **Tav.23** (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 quattro 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;
- Livello 4: Informazione e Interpretazione Sanitaria sui prodotti Chimici da lettura Scheda di Sicurezza e inoltra della stessa ad un competente Centro antiveleni.

Tav.23 – L’operatività del S.E.T..



Fonte: Federchimica – 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.

# I Soggetti del S.E.T.<sup>(1)</sup>

## ADERENTI

1. ADAMA Italia S.r.l.
2. AIR LIQUIDE Italia S.p.A.
3. ALIANCYS Italia S.r.l.
4. ALKEEMIA S.p.A.
5. ARCO SPEDIZIONI S.p.A.
6. ARKEMA S.r.l.
7. AssICC
8. BASELL POLIOLEFINE Italia S.r.l.
9. BASF Italia S.p.A.
10. BAYER S.p.A.
11. BLUE CUBE Chemicals Italy S.r.l.
12. BRACCO S.p.A.
13. CAPTRAIN Italia S.r.l.
14. CFS EUROPE S.p.A.
15. COVESTRO S.r.l.
16. CRAY VALLEY Italia S.r.l.
17. DOW Italia S.r.l.
18. DU PONT DE NEMOURS Italiana S.r.l.
19. EDAM SOLUZIONI AMBIENTALI S.r.l.
20. EIGENMANN & VERONELLI S.p.A.
21. ELANTAS Europe S.r.l.
22. ENDURA S.p.A.
23. ESSO Italiana S.r.l.
24. FEDERCHIMICA – ASSOGASLIQUIDI
25. HENKEL Italia Operations S.r.l.
26. HUBERGROUP Italia S.p.A.
27. IGM Resins Italia S.r.l.
28. INFINEUM Italia S.r.l.
29. ING. LUIGI CONTI VECCHI S.p.A.
30. INOVYN Produzione Italia S.p.A.
31. LAMBERTI S.p.A.

---

<sup>1</sup> Dati aggiornati al 04/06/2019

32. L.C.S. S.p.A.
33. MANICA S.p.A.
34. MAPEI S.p.A.
35. MERCITALIA RAIL S.r.l.
36. MERCITALIA SHUNTING & TERMINAL S.r.l.
37. MOMENTIVE PERFORMANCE MATERIALS SPECIALTIES S.r.l.
38. NUOVA SOLMINE S.p.A.
39. POLYNT S.p.A.
40. RAIL CARGO CARRIER - Italy S.r.l.
41. RAIL TRACTION COMPANY S.p.A.
42. RIVOIRA S.p.A.
43. SABO S.p.A.
44. SADEPAN CHIMICA S.r.l.
45. SANOFI S.p.A.
46. SASOL Italy S.p.A.
47. SBB CARGO Italia S.r.l.
48. S.I.A.D. S.p.A.
49. S.I.P.C.A.M. OXON S.p.A.
50. SOL S.p.A.
51. SOLVAY CHIMICA Italia S.p.A.
52. SOLVAY SPECIALTY POLYMERS Italy S.p.A.
53. SYNGENTA Italia S.p.A.
54. TAZZETTI S.p.A.
55. THOR SPECIALTIES S.r.l.
56. TX LOGISTIK AG – Filiale Italia
57. VERSALIS S.p.A.
58. VINAVID S.p.A.
59. YARA Italia S.p.A.
60. 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. Castalia S.C.p.A.
2. REMPEC



## Il Comitato “Coordinatori S.E.T.”<sup>(3)</sup>

### ADERENTI

Emanuela Sala	Adama Italia S.r.l.
Davide Italia	Air Liquide Italia S.p.A.
Stefano Bugada	Aliancys Italia S.r.l.
Alarico Tessari Venosta, Stefano Giacomazzo	Alkeemia S.p.A.
Mariapia Evangelista	Arco Spedizioni S.p.A.
Alessandro Fabris	Arkema S.r.l.
Claudia Osnaghi	AssICC
Filippo De Cecco	Assogasliquidi
Ernesto Sorghi	Basell Poliolefine Italia S.r.l.
Fabio Giani, Renato Frigerio	Basf Italia S.p.A.
Andrea Manuelli	Bayer S.p.A.
Massimo Checchi, Gianluca Vena	Blue Cube Chemicals Italy S.r.l.
Francesco Perone	Bracco S.p.A.
Roberta Corsini	CAPTRAIN Italia S.r.l.
	CFS Europe S.p.A.
Marco Rota	Covestro S.r.l.
Francesco Cavallari	Cray Valley Italia S.r.l.
Williams Messina	Dow Italia S.r.l.
Renzo Pedretti	Du Pont De Nemours Italiana S.r.l.
Oliviero Bistoletti, Alberto Bonafede	EDAM Soluzioni Ambientali S.r.l.
Paolo Carloni	Eigenmann & Veronelli S.p.A.

---

<sup>3</sup> Dati aggiornati al 04/06/2019

Michela Michelotti	Elantas Europe S.r.l.
Cristina Folli	Endura S.p.A.
Anna Fantini	Esso Italiana S.r.l.
Antonio Corvino	Henkel Italia Operations S.r.l.
Alessandro Moresco	Hubergroup Italia S.p.A.
Antonella Gandolfi	IGM Resins Italia S.r.l.
Luigi Ferracane	Infineum Italia S.r.l.
Roberto Dessi	Ing. Luigi Conti Vecchi S.p.A.
Luigi Mucci	Inovyn Produzione Italia S.p.A.
Maurizio Colombo	Lamberti S.p.A.
Vittorio Picarone	L.C.S. S.p.A.
Renato Rosà	Manica S.p.A.
Carlo Meregaglia	Mapei S.p.A.
Aldo Antonio Mari	Mercitalia Rail S.r.l.
Angelo Cantalupo	Mercitalia Shunting & Terminal S.r.l.
Antonella Nucida	Momentive Perf. Materials Spec. S.r.l.
Stefano Martini	Nuova Solmine S.p.A.
Massimo Vitali	Polynt S.p.A.
Francesco Nube	Rail Cargo Carrier - Italy S.r.l.
Domenico Patricelli	Rail Traction Company S.p.A.
	Rivoira S.p.A.
Simone Brambilla	SABO S.p.A.
Luca Spata	Sadepan Chimica S.r.l.
	Sanofi S.p.A.

Enrico Dallara, Francesca Mastrorilli	Sasol Italy S.p.A.
Giovanni Mezzogori	SBB Cargo Italia S.r.l.
Roberto Locatelli	S.I.A.D. S.p.A.
	S.I.P.C.A.M. - 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	Tazzetti S.p.A.
	Thor Specialties S.r.l.
Andres Di Monte	TX Logistik AG
Fabio Giovanni Atzei	Versalis S.p.A.
Carlo Meregaglia	Vinavil S.p.A.
Elena Manzoni	Yara Italia S.p.A.
Elisabetta Merlo	Zschimmer & Schwarz Italiana S.p.A.

### **SOGGETTI SPECIALIZZATI**

Serafino Barilani	AXSE S.r.l.
Nicola Veglia	Belfor Italia S.r.l.
Oliviero Bistoletti	EDAM Soluzioni Ambientali S.r.l.
Alberto Guidotti	Pragmatica Ambientale S.r.l.

### **PARTNERS**

Lorenzo Barone	Castalia S.C.p.A.
Gabino Gonzales	REMPEC

## I Centri di Risposta Europei ICE

PAESE	SISTEMA NAZIONALE	RIFERIMENTO E LUOGO	TELEFONO E FAX	EMAIL
Austria	TUIS	BASF Ludwigshafen	T 49-6216043333 F 49-6216092664	fire.department@ basf.com
Belgio	Belintra	BASF Antwerpen	T 32-3-5699232 F 32-35613232	alarmcentrale@b asf.com
Danimarca	PIBF/RVK	Danish Emergency Management Agency	T 45-45906000 F 45-45906060	kemi@brs.dk
Francia	Transaid	CEDRE Brest	T 33-298331010 F 33-298449138	intervention@ced re.fr
Germania	TUIS	BASF Ludwigshafen	T 49-6216043333 F 49-6216092664	fire.department@ basf.com
Gran Bretagna	Chemsafe	NCEC Harwell	T 44-1235 836 002 F 44-1235 753 656	ncecer@ricardo.c om
<b>Italia</b>	<b>SET</b>	<b>BASF Cesano Maderno</b>	<b>T 800180990 F 39-0287152267</b>	<b>set@set- emergenze.it</b>
Norvegia	RVK- Rådgivning ved kjemikalieuhell	Norwegian Coastal Administration	T 47-33034800	vakt@kystverket. no
Olanda	VGS-alert	Sitech (Chemelot)	T 31-464762222 F 31-464766440	info@vgs-alert.nl
Polonia	SPOT	SPOT	T +48 24 3657032 F +48 24 3655555	Pawel.strusinski @orlen.pl
Repubblica Ceca	TRINS	Unipetrol RPA Litvinov	T 420-476163111 F 420-476161708	dispecink.rpa@un ipetrol.cz,
Repubblica Slovacca	DINS	DUSLO Sa'ra	T 421-317754112 F 421-317754088	dispecer@duslo.s k
Spagna	CERET	Civil Protection Unit - Madrid	T 34-915373248 F 34-915373194	cenem@procivil. mir.es
Svezia	KEMIAKUTEN	Swedish Poison Information Centre - Stockholm	T 46-8337043 F 46-8327584	giftinformation@g ic.se
Svizzera	Chemiefachber atung	Industriefeuerwehr Regio Basel AG	T 41-614681515 F 41-614681510	az-wba@ifrb.ch
Ungheria	VERIK	MOL Szazhalombatta	T 36-23552205 F 36-23551909	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 Fax 02-34565.329 E-mail: <a href="mailto:f.belinghieri@federchimica.it">f.belinghieri@federchimica.it</a>
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 Fax 02-34565.329 E-mail: <a href="mailto:d.guidotti@federchimica.it">d.guidotti@federchimica.it</a>

Immagini: © Fotolia e Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco  
Stampato dal Centro Stampa Accademia S.p.A.  
nel mese di maggio 2019



20149 Milano  
Via Giovanni da Procida 11  
Tel. +39.02.34565.1  
Fax. +39.02.34565.310  
*federchimica@federchimica.it*

00186 Roma  
Largo Arenula 34  
Tel. +39.06.54273.1  
Fax. +39.06.54273.240  
*ist@federchimica.it*

1040 Bruxelles (Belgio)  
1, Avenue de la Joyeuse Entrée  
Tel. +32.2280.3292  
Fax. +32.2280.0094  
*delegazione@federchimica.eu*

[www.federchimica.it](http://www.federchimica.it)

