

Distributori fissi di carburanti liquidi

Testi coordinati degli articoli specifici del

DM 31 luglio 1934

Approvazione delle norme di sicurezza per la lavorazione, l'immagazzinamento, l'impiego o la vendita di oli minerali, e per il trasporto degli oli stessi

Circolare 10 febbraio 1969 n° 10 *Distributori stradali di carburanti*

DM 29 novembre 2002

Requisiti tecnici per la costruzione, l'installazione e l'esercizio dei serbatoi interrati destinati allo stoccaggio di carburanti liquidi per autotrazione, presso gli impianti di distribuzione

integrato con la

Circolare 05/11/2018 n. 2, prot. n. 15000

Linee guida per l'installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici

INDICE

Attività n 13 del DPR 01/08/2011 n. 151 – Criteri di assoggettabilità	3
Stato normativo	3
Note sull'assoggettabilità ai controlli di prevenzione incendi.....	5
Norme di riferimento per i distributori fissi di carburante liquidi	9
DM 31 luglio 1934 (articoli specifici)	9
Note al DM 31/07/1934.....	19
DM 16 maggio 1996.....	25
Note al DM 16/05/1996.....	38
DM 27 gennaio 2006.....	40
Note al DM 27/01/2006.....	43
Circolare 10 febbraio 1969, n. 10	45
Note alla circolare 10/02/1969 n. 10.....	51
DM 29 novembre 2002	57
Note al DM 29/11/2002.....	59
DM 27 dicembre 2017.....	63

Circolare n. 2 del 05/11/2018, prot. n. 15000 - Linee guida per l'installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici..... 66

Attività n 13 del DPR 01/08/2011 n. 151 – Criteri di assoggettabilità

Impianti fissi di distribuzione carburanti per l'autotrazione, la nautica e l'aeronautica; contenitori-distributori rimovibili di carburanti liquidi. **a) Impianti di distribuzione carburanti liquidi;** b) Impianti fissi di distribuzione carburanti gassosi e di tipo misto (liquidi e gassosi)

N.	ATTIVITÀ (DPR 151/2011)	CATEGORIA		
		A	B	C
13	Impianti fissi di distribuzione carburanti per l'autotrazione, la nautica e l'aeronautica; contenitori-distributori rimovibili di carburanti liquidi. a) Impianti di distribuzione carburanti liquidi ^{1, 2, 3, 4, 5, 6} b) Impianti fissi di distribuzione carburanti gassosi e di tipo misto (liquidi e gassosi)			
		Contenitori distributori rimovibili e non di carburanti liquidi fino a 9 mc con punto di infiammabilità superiore a 65 °C	Solo liquidi combustibili,	Tutti gli altri
				Tutti
Equiparazione con le attività di cui all'allegato ex DM 16/02/82				
7	Impianti di distribuzione di gas combustibili per autotrazione			
18	Impianti fissi di distribuzione di benzina, gasolio e miscele per autotrazione ad uso pubblico e privato con o senza stazione di servizio			
Principali differenze fra le attività di equiparazione La nuova attività unifica sostanzialmente le precedenti, vengono però distinti due gruppi: distributori di soli carburanti liquidi - gruppo a) - e distributori di carburanti gassosi e di tipo misti - gruppo b) - . La nuova attività fa esplicitamente riferimento anche ai distributori fissi per la nautica e l'aeronautica. La nuova attività richiama esplicitamente anche i contenitori-distributori rimovibili di carburanti liquidi.				

Stato normativo

Gli aspetti essenziali sono riportati, come per la maggior parte degli argomenti riguardanti gli oli minerali, nel DM 31/07/34; altra disposizione rilevante è la circolare n° 10 del 10/02/69.

Si ritiene utile riportare gli articoli più importanti del DM 31/07/34 relativi alle misure antincendio per i distributori di carburanti liquidi che sono: Titolo XVII; artt.: 10, 28, 29, 30, 41, 49, 64, 66, 71, 72, 78, 82.

¹ Vedasi, per cosa intendere per impianti fissi di distribuzione di benzina, gasolio o miscele per autotrazione, il punto 3) della [circolare n° 36 del 11/12/1985](#). N.d.R.

² Vedasi, in merito alle procedure da attuare in caso di: **a)** incremento di stoccaggio di carburanti; **b)** sostituzione di carburanti di categoria C con pari quantitativo di categoria A; **c)** installazione di nuovi erogatori; **d)** realizzazione di nuove strutture e locali a servizio dell'impianto, il [chiarimento prot. n° P1362/4113 sott. 149 del 11/12/2001](#). N.d.R.

³ Vedasi, in merito agli adempimenti amministrativi per l'eliminazione della benzina con piombo quale carburante per autotrazione, la [lettera circolare prot. n° P1396/4113 sott. 87 del 18/12/2001](#). N.d.R.

⁴ Vedasi, in merito alle procedure da attuare in caso di sostituzione di carburanti di categoria A con carburanti di categoria C, la [lettera circolare prot. n° P1517/4113 sott. 87 del 26/11/2002](#). N.d.R.

⁵ Vedasi, in merito a se considerare la temperatura di infiammabilità o la classificazione di cui al DM 31/07/34, per l'individuazione della categoria, B o C, dei distributori di carburanti liquidi di capacità geometrica fino a 9 mc, il [chiarimento prot. n° 8820 del 20/06/2013](#). N.d.R.

⁶ Vedasi, in merito all'esenzione all'assoggettabilità ai controlli di prevenzione incendi dei depositi di prodotti petroliferi fino a 6 m³, anche muniti di erogatore, in aziende agricole, il [DL 24/06/2014, n° 91 \(convertito con L. 11/08/2014, n° 116\)](#). N.d.R.

Anche in questo caso sono importanti, come per i depositi di oli minerali, gli aspetti legati alle autorizzazioni degli altri enti, in particolare l'autorizzazione comunale (prima di competenza delle regioni), ed il decreto prefettizio nel caso di distributori a servizio degli enti dello stato, tale aspetto non è trattato in questo documento.

Per completezza sono riportati anche decreti relativi a parti specifiche degli impianti di distribuzione:

- DM 16/05/1996 e DM 27/12/2017 relativi ai dispositivi di recupero dei vapori di benzina;
- DM 27/01/2006 relativo ai requisiti degli apparecchi, sistemi di protezione e dispositivi utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva;
- DM 26/11/2002 relativo ai requisiti tecnici per la costruzione, l'installazione e l'esercizio dei serbatoi interrati destinati allo stoccaggio di carburanti liquidi per autotrazione.

Il DL 24/06/2014, n° 91 (Come convertito con L. 11/08/2014, n° 116) ha decretato che, i depositi di prodotti petroliferi di capienza non superiore a 6 metri cubi, anche muniti di erogatore, non sono soggetti ai controlli di prevenzione incendi.

Il progressivo aumento del numero di veicoli elettrici ed il previsto aumento delle infrastrutture di ricarica di tali veicoli, hanno reso necessaria la valutazione del possibile rischio di incendio e/o di esplosione connesso connesso all'uso di tali infrastrutture, in particolare se installate nell'ambito di attività soggette al controllo dei vigili del fuoco.

Per tali motivi è stata emanata la Circolare 05/11/18, n. 2 - prot. n. 15000 con allegate le "Linee guida per l'installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici."

Per i contenitori distributori ad uso privato le misure antincendio sono riportate nel DM 22/11/2017 al quale si rimanda.

NB

Si deve porre cura alla lettura di alcune circolari e chiarimenti, riportate di seguito, emanate prima della pubblicazione del DPR 01/08/2011, n. 151, in quanto possono riportare argomenti superati dalla pubblicazione del DPR stesso. Alcune di esse sono state riportate per un confronto fra le procedure che si sono succedute.

Alcune circolari e chiarimenti potrebbero essere richiamate in più note in quanto interessano più aspetti del decreto, esse sono state riportate una sola volta richiamando i vari numeri delle note per contenere la dimensione del documento.

Esonero di responsabilità: nonostante si sia operato col massimo impegno per la realizzazione del presente lavoro, si declina ogni responsabilità per possibili errori e/o omissioni e per eventuali danni risultanti dall'uso delle informazioni contenute nello stesso.

Note sull'assoggettabilità ai controlli di prevenzione incendi

[\[1\]](#)

Circolare n. 36

Roma, 11 dicembre 1985

Prevenzione incendi: chiarimenti interpretativi di vigenti disposizioni e pareri espressi dal Comitato centrale tecnico scientifico per la prevenzione incendi su questioni e problemi di prevenzione incendi.

Pervengono a questo Ministero numerose istanze intese ad ottenere chiarimenti interpretativi di vigenti disposizioni di prevenzione incendi sia dal punto di vista tecnico che procedurale.

Al riguardo, per uniformità di indirizzo e per consentire una corretta interpretazione delle normative esistenti, tenendo conto anche della prossima scadenza del 31 dicembre 1985 per la presentazione delle istanze per l'ottenimento del nulla osta provvisorio, si forniscono di seguito i chiarimenti ad alcuni punti dell'elenco delle attività soggette ai controlli di prevenzione incendi allegato al D.M. 16 febbraio 1982 tenendo conto delle modificazioni intervenute con il D.M. 27 marzo 1985.

Per alcuni problemi specifici rientranti nell'ambito delle disposizioni contenute nell'art. 11 del D.P.R. n. 577/1982, è stato acquisito il parere del Comitato centrale tecnico scientifico per la prevenzione incendi (C.C.T.S.).

I Comandi provinciali dei vigili del fuoco, sia nella fase prevista dalla legge n. 818/1984, che nella fase definitiva per il rilascio del certificato di prevenzione incendi, si atterrano pertanto, ai chiarimenti e ai pareri di seguito riportati per l'espletamento della loro attività.

(... Omissis)

3) D.M. 16 febbraio 1982 (punto 18): Impianti fissi di distribuzione di benzina, gasolio e miscele per autotrazioni ad uso pubblico e privato con o senza stazione di servizio.

Chiarimento: Per impianti fissi di distribuzione di benzina, gasolio o miscele per autotrazione si intendono quelli definiti all'art. 82, D.M. 31 luglio 1934.

(... Omissis)

[\[2\]](#)

(Chiarimento)

PROT. n° P1362/4113 sott. 149

Roma, 11 dicembre 2001

OGGETTO: Modifiche su impianti distribuzioni carburanti per autotrazione (Att. n° 18 del D.M. 16 febbraio 1982). Procedure da attuare ai sensi del D.P.R. 12 gennaio 1998, n° 37. – Risposta a quesito. –

In relazione al quesito formulato dal Comando VV.F. in indirizzo si richiama in generale la disposizione dell'art. 5, comma 3, del D.P.R. 37/1998.

La citata disposizione prevede che, per ogni modifica degli impianti in oggetto indicati, la quale comporti una alterazione delle preesistenti condizioni di sicurezza antincendio, l'interessato è tenuto ad avviare nuovamente le procedure di cui agli articoli 2 e 3 del D.P.R. 37/1998 (esame progetto e sopralluogo per rilascio di un nuovo Certificato di prevenzione incendi).

Premesso quanto sopra, e fatto salvo quanto già chiarito con lettera-circolare P687/4113 sott. 87 del 22 giugno 1999 in merito alla installazione di sistemi di recupero vapori, le modifiche presso gli impianti in questione per le quali è necessario avviare le procedure del citato art. 5, comma 3, sono da correlare a:

- a) incremento di stoccaggio di carburanti;
- b) sostituzione di carburanti di categoria C con pari quantitativo di categoria A;
- c) installazione di nuovi erogatori;
- d) realizzazione di nuove strutture e locali a servizio dell'impianto.

Per i casi non ricadenti tra quelli sopra menzionati, si ritiene sufficiente una comunicazione al Comando VV.F., corredata da idonea documentazione tecnica

[3]

Lettera Circolare

Prot. n° P1396/4113 sott. 87

Roma, 18 dicembre 2001

OGGETTO: Eliminazione della benzina con piombo quale carburante per autotrazione – Precisazioni in materia di prevenzione incendi. –

In attuazione della Direttiva 98/70/CE a partire dal 1° gennaio 2002 anche in Italia non potrà più essere commercializzata la benzina con piombo.

Con Decreto-Legge 1 ottobre 2001, n. 356 (G.U. n. 228 del giorno 1 ottobre 2001), convertito con modificazioni in legge 30 novembre 2001, n. 418 (G.U. n. 279 del 30 novembre 2001), sono state individuate una serie di misure volte ad agevolare gli interventi necessari per assicurare dal giorno 1 gennaio 2001 l'eliminazione della benzina con piombo.

In particolare per quanto attiene agli interventi sulla rete distributiva carburanti, il decreto all'art. 1, comma 3, prevede che "il cambio di destinazione d'uso dei serbatoi e delle colonnine d'erogazione della benzina con piombo alla benzina senza piombo, non comporta alcun adempimento amministrativo a carico dei titolari delle autorizzazioni".

Ciò premesso anche per gli aspetti relativi alla prevenzione incendi non è dovuto alcuno adempimento.

Si precisa che le necessarie rettifiche da apportare al Certificato di Prevenzione Incendi dovranno essere effettuate solo all'atto del suo rinnovo.

[4]

Lettera Circolare

Prot. n° P1517/4113 sott. 87

Roma, 26 novembre 2002

OGGETTO: Impianti di distribuzione stradale di carburanti liquidi per autotrazione – Sostituzione di carburanti di categoria A con carburanti di categoria C – Chiarimenti sulle procedure da attuare ai sensi delle vigenti disposizioni di prevenzione incendi. –

Pervengono a questa Direzione quesiti in merito alle procedure da applicare in caso di sostituzione, presso gli impianti in oggetto, di carburanti di categoria A con analoghi quantitativi della categoria C.

La variazione in argomento, non determinando pregiudizi alle preesistenti condizioni di sicurezza antincendio, non comporta la necessità del ricorso alle procedure previste all'art. 5, comma 3, del D.P.R. n. 37/1998.

Ciò premesso, al fine di aggiornare gli atti del fascicolo, è sufficiente che l'interessato comunichi al competente Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco l'avvenuta sostituzione dei prodotti, allegando gli elaborati grafici della situazione preesistente e di quella modificata.

Inoltre, qualora si intendano utilizzare per l'erogazione di carburanti di categoria C apparecchi di distribuzione in precedenza adibiti all'erogazione di carburanti di categoria A, è necessario apportare modifiche finalizzate alla interdizione del circuito destinato al recupero vapori, prevedendo l'installazione di alcuni componenti aggiuntivi che fanno parte di un kit di modifica.

In tale circostanza, pertanto, dovrà essere acquisita agli atti della pratica una dichiarazione a firma dell'installatore attestante che gli interventi per la disattivazione del dispositivo di recupero vapori sono stati realizzati a regola d'arte, secondo le istruzioni fornite dal fabbricante del kit, integrata da una attestazione di esito positivo delle prove funzionali di verifica della tenuta del circuito idraulico interessato dalla trasformazione.

Si precisa, infine, che le rettifiche al certificato di prevenzione incendi dovranno essere effettuate all'atto del suo rinnovo.

[5]

(Chiarimento)
PROT. n° 0008820

Roma, 20 giugno 2013

OGGETTO: Attività n. 74 e n. 13 dell'Allegato I al D.P.R. 1° agosto 2011 n. 151. Riscontro

In riferimento al quesito pervenuto con la nota indicata a margine ed inerente l'argomento in oggetto, si rappresenta che in coerenza con gli esistenti indirizzi e norme, ai fini dell'assoggettabilità al D.P.R. 151/11, il serbatoio di un impianto di produzione di calore si considera parte integrante dello stesso.

Inoltre si rappresenta che, ai fini dell'assoggettabilità degli impianti fissi di distribuzione carburanti, gli stessi sono ascrivibili alle categorie B o C del D.P.R. 151/11 in relazione alle caratteristiche dei carburanti liquidi classificati come indicato nel Titolo II del D.M. 31/07/1934.

Parere della Direzione Regionale

Si trasmette, per doveroso seguito di competenza, il quesito formulato dal Comando VV.F. di Sondrio relativo alle attività in oggetto, richiamando in proposito il parere espresso nell'ambito del precedente quesito n. 797 (rif. Prot. 17565 del 06/11/2012 dell'ufficio scrivente).

Si resta in attesa delle determinazioni di codesta Direzione.

Parere del Comando

Premesso che pervengono a questo Comando da parte di tecnici operanti nel settore della prevenzione incendi richieste di chiarimento in merito alla corretta assoggettabilità ai controlli di prevenzione incendi relativamente alle attività in oggetto indicate e nello specifico:

1. Impianto per la produzione del calore alimentato a combustibile liquido (gasolio) – att. 74.

Premesso che il D.P.R. 151/2011 ha abrogato il D.M. 16.2.1982 e pertanto, si suppone, anche i successivi chiarimenti interpretativi, ossia, nel caso in esame, il ritenere il serbatoio di deposito a servizio dell'impianto comunque ricompreso nella ex attività 91;

vista la definizione di impianto termico riportata alla lettera i) del punto 1.1 del Titolo I dell'allegato al D.M. 28.04.2005 "*complesso comprendente: le condotte di adduzione del combustibile liquido, gli apparecchi e gli eventuali accessori destinati alla produzione del calore*" e che pertanto non comprende il deposito come parte integrante dell'impianto termico;

si chiede di volere chiarire se alla luce del nuovo regolamento il serbatoio a servizio dell'impianto termico è da considerarsi ricompreso nella nuova attività 74 o se il predetto deposito, qualora di capacità geometrica complessiva superiore a 1 mc., è da ricomprendere al punto 12 dell'allegato I al D. P.R. 151/2011.

2. Impianto di distribuzione carburanti liquidi – att. 13.

Premesso che le schede tecniche di gasolio ad uso autotrazione riportano un valore del punto di infiammabilità inferiore a 65° (generalmente 55°), si chiede di conoscere se l'attività di distribuzione carburanti liquidi per autotrazione, nel caso di capacità geometrica del serbatoio fino a 9 mc. e attesa la classificazione riportata al Titolo II - comma 1 del D.M. 31.07.1934, sia da ricomprendere al punto 13.2.B così come ritiene questo Comando.

[\[6\]](#)

Decreto Legge 24 giugno 2014 , n. 91

Disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea.

(Convertito, con modificazioni, con Legge 11/08/20141, n. 116 - Gazz. Uff. 20/08/2014. n. 192, SO n. 72/L)

¹ L'art. unico della legge di conversione riporta:

"Art. 1

1. Il decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, recante disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

TITOLO I
MISURE PER LA CRESCITA ECONOMICA

Capo I
DISPOSIZIONI URGENTI PER IL RILANCIO DEL SETTORE AGRICOLO

(omissis)

Art. 1 - bis
Disposizioni urgenti in materia di semplificazioni

1. Ai fini dell'applicazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione degli incendi, gli imprenditori agricoli che utilizzano depositi di prodotti petroliferi di capienza non superiore a 6 metri cubi, anche muniti di erogatore, ai sensi dell'articolo 14, commi 13-bis e 13-ter, del decreto legislativo 29 marzo 2004, n. 99, non sono tenuti agli adempimenti previsti dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151.
2. ...

(omissis)

Norme di riferimento per i distributori fissi di carburante liquidi

Per i distributori fissi di carburante liquidi le norme di riferimento sono:

- DM 31/07/1934;
- Circolare 10/02/1969 n. 10
- DM 16/05/1996: sistema di recupero dei vapori di benzina
- DM 29/11/2002: serbatoi interrati presso distributori di carburanti liquidi (serbatoi con intercapedine)
- DM 27/01/2006: sistemi di protezione e dispositivi utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva in attività soggette a controllo di prevenzione incendi e marcature CE colonnine distributrici
- LC 01/07/2009 n. 7203 relativa alle caratteristiche delle tubazioni interrate degli impianti di distribuzione
- Art. 49 del DPR 11/07/1980 n. 753
 - **Art. 49:** Lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di metri trenta dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia.
La norma di cui al comma precedente si applica solo alle ferrovie con esclusione degli altri servizi di pubblico trasporto assimilabili ai sensi del terzo comma dell'art. 1.
- DM 27/12/2017: Requisiti dei distributori degli impianti di benzina, attrezzati con sistemi di recupero vapori.

DM 31 luglio 1934 (articoli specifici)

Approvazione delle norme di sicurezza per la lavorazione, l'immagazzinamento, l'impiego o la vendita di oli minerali, e per il trasporto degli oli stessi

Le parti del DM 31/07/34 da considerare, oltre alla circolare 10/69, sono i seguenti:

Titolo XVII, artt. 10, 28, 29, 30, 41, 49, 64, 66, 71, 72, 78, 82.

Titolo I. Avvertenze generali

Punto XVII

XVII. I dispositivi di sicurezza (1°, 2° e 3° grado) per serbatoi fuori terra e interrati di combustibili liquidi; le autobotti distributrici e gli autoveicoli speciali (con i relativi rimorchi) per trasporto di oli minerali e loro derivati (essenzialmente per gli organi misuratori e per la costituzione interna dei serbatoi); i distributori stradali, fissi e a carrello, per liquidi infiammabili (specialmente benzina e miscele carburanti); i recipienti di tipi speciali per la distribuzione di liquidi infiammabili, nelle rivendite; gli apparecchi e le sostanze speciali per l'estinzione di incendi, dei quali si intende dotare gli stabilimenti o i depositi in cui si lavorano o si conservano sostanze pericolose di scoppio o di incendio (eccettuati gli ordinari macchinari ed attrezzi pompieristici), e cioè: apparecchi o estintori a liquido, ad anidride carbonica, a neve carbonica, a schiuma, a nebulizzazione, o di altri generi, di tipo fisso, o trainabile, o portatile, a pressione d'acqua oppure no, ecc.; ed i congegni speciali di chiusura dei recipienti da usare per le sostanze infiammabili, devono essere approvati dal Ministero dell'interno, sentita la commissione consultiva per le sostanze esplosive od infiammabili.¹

Alla stessa approvazione sono soggetti gli apparecchi per produzione di vapori di benzina e simili, per piccoli impianti fissi o trasportabili, per riscaldamento, illuminazione, ecc.

Gli apparecchi di cui sopra per l'estinzione di incendi, devono portare: l'anno in cui sono stati fabbricati, il nome del costruttore o il marchio di fabbrica legalmente depositato, nonché le istruzioni per l'uso dell'estintore, per la sua conservazione e per la ricarica

Potenzialità dei depositi e degli stabilimenti

¹ Vedasi, a proposito delle caratteristiche delle colonnine distributrici, dei dispositivi di self-service e dell'approvazione del Ministero dell'Interno:

- a. la [circolare n° 47, prot. n°8429/4113, del 11/04/1973](#);
- b. la [lettera circolare n° 11474/4113 del 07/09/1981](#);
- c. il [DM 05/02/1988 n° 53](#);
- d. l'art. 1 del [DM 24/02/1995](#);
- e. il [DM 16/05/1996](#) (relativo al sistema di recupero dei vapori di benzina);
- f. la [lettera circolare prot. n° P1332/4113 sott. 87 del 15/11/1999](#) (Impianti distributori carburanti per autotrazione completamente automatizzati e non presidiati). N.d.R.
- g. il [chiarimento prot. n° 4492 del 01/06/2005](#);
- h. il [DM 27/01/2006](#);
- i. il [DM 27/12/2017](#) (relativo al sistema di recupero dei vapori di benzina). N.d.R.

Art. 10

10. Le classi dei depositi sono le seguenti:

Categorie A e B:

Classe 1^a - Depositi con serbatoi fuori terra (o interrati); capacità totale superiore a 3500 mc. (benzina).

Classe 2^a - Depositi con serbatoi fuori terra (o interrati); capacità totale da 301 a 3500 mc. (benzina).

Classe 3^a - Depositi con serbatoi fuori terra (o interrati); capacità totale da 101 a 300 mc. (benzina).

Classe 4^a - Depositi con soli serbatoi interrati; capacità totale da 16 fino a 100 mc. (benzina).

Classe 5^a - Depositi di capacità totale da 16 fino a 75 mc. di merce imballata (benzina).

Classe 6^a - Serbatoi interrati per distributori di carburanti per autotrazione della capacità massima di litri 10.000 nell'abitato, e di litri 25.000 nelle strade fuori città, autostrade, aeroporti ed idroscali civili.²

Classe 7^a - Depositi di capacità da 2 a 15 mc. di merce imballata (benzina).

Categoria C:

Classe 8^a - Depositi con serbatoi fuori terra (o interrati), o magazzini di merce imballata; capacità totale superiore a 1000 mc. (oli combustibili).

Classe 9^a - Depositi con serbatoi fuori terra (o interrati), o magazzini di merce imballata; capacità totale da 25 a 1000 mc. (oli combustibili).

Classe 10^a - Serbatoi interrati per distributori di carburanti per autotrazione della capacità massima di litri 15.000 nell'abitato e di litri 25.000 nelle strade fuori città, autostrade, aeroporti ed idroscali civili (classe così sostituita dal D.M. 17/06/87, n. 280. N.d.R.).³

La capacità qui contemplata s'intende effettiva, in volume, dei liquidi infiammabili che possono essere contenuti nei serbatoi; cioè ad esclusione dello spazio vuoto occorrente per la dilatazione dei detti liquidi nei serbatoi, nonché degli spazi entro i medesimi occupati dall'acqua, dai dispositivi antincendio, dalle tubazioni e per i franchi di dilatazione e di sicurezza.

La capacità effettiva si ottiene, mediamente, dalla capacità geometrica dei serbatoi, defalcando le percentuali seguenti: 5 per cento per i serbatoi interrati, 10 per cento per quelli fuori terra.

Impianti elettrici

Art. 28

28. Gli impianti elettrici per illuminazione, forza motrice, ecc., devono soddisfare, oltre che alle norme generali in uso per l'elettrotecnica, anche alle seguenti condizioni speciali, le quali hanno lo scopo di evitare che un'eventuale scintilla o fiammata, possa provocare l'accensione di vapori infiammabili che fossero pervenuti nei locali.

a) Quadro di manovra. Ad eccezione degli stabilimenti dove esistono centrali elettriche, il quadro di manovra deve essere collocato in portineria o vicino alla medesima. Vi debbono far capo: la linea principale di entrata; quella dell'illuminazione; quella della forza motrice; e, possibilmente, i circuiti dei diversi locali, o gruppi di locali; il tutto comandato da interruttori con valvole bipolari indipendenti fra loro.

b) Linee aeree. È vietato passare con linee aeree superiormente ai locali nei quali si travasano o si trovano liquidi infiammabili; ovvero sulle autorimesse; come pure sui serbatoi fuori terra e sui relativi bacini di contenimento.

È pure vietato l'uso di conduttori nudi per le linee di attraversamento dei piazzali dei depositi nei quali si compiono normalmente operazioni di carico e scarico delle merci, o vi sia traffico abituale di veicoli trasportanti merce imballata. Tale divieto vale anche per le vicinanze dei locali e dei serbatoi di cui al precedente capoverso. Per l'attraversamento dei piazzali è consigliabile l'uso di cavi interrati.

c) Installazioni interne. Nei magazzini contenenti oli combustibili, lubrificanti e grassi, è ammesso l'uso dei tubi piombati, contenenti conduttori isolati (esclusi i cordoni binati); le valvole di sicurezza e gli interruttori bipolari, devono essere del tipo stagno e posti all'esterno dei locali.

Per i locali di travaso, i magazzini di liquidi infiammabili (benzina; miscele carburanti; petrolio), le autorimesse e gli altri locali pericolosi, si prescrive quanto segue:

1) i conduttori, fortemente isolati, devono essere contenuti, per tutta la loro lunghezza, entro tubi tipo Bergmann, di acciaio, tenendo presente che, nel caso di corrente alternata, entrambi i conduttori devono stare entro il medesimo tubo;

2) le valvole e gli interruttori bipolari posti all'esterno dei locali, devono essere del tipo stagno, con premitreccia e guarnizioni a tenuta di gas;

3) l'armatura deve avere il globo contenente la lampada ad incandescenza, a perfetta tenuta di gas;

4) le congiunzioni e le derivazioni dei conduttori devono essere fatte entro apposite scatole metalliche, raccordate a vite coi tubi e col premitreccia per i conduttori, e devono risultare impermeabili alla umidità e ai gas.

² Classe così sostituita dal D.M. 17/06/87, n. 280.

³ Vedasi, a proposito del quantitativo massimo stoccabile in un impianto di distribuzione stradale:

a. la [circolare n° 55, prot. n° 31066/4113, del 27/08/1968](#);

b. la [circolare n° 10, prot. n° 5119/4113, del 10/02/1969](#). N.d.R.

d) Motori elettrici. Nei locali di travaso dei liquidi infiammabili sono ammessi i motori di tipo completamente chiuso, senza reostato di avviamento, o con reostato di avviamento stagno, coi conduttori chiusi in tubo d'acciaio e raccordati a vite e con premitreccia al motore, in modo di risultare a tenuta di gas.

Gli interruttori e i reostati di avviamento non stagni devono essere situati all'esterno, e devono essere manovrati dall'interno mediante comandi attraversanti la parete e muniti di premitreccia.

Per le sole autorimesse è permesso l'uso del cavo isolato ed armato con rete metallica esterna.

e) Trasformatori. I trasformatori di qualsiasi tipo devono essere collocati in apposita cabina isolata, o in locale che non abbia alcuna comunicazione con altri.

Linee di trasporto dell'energia elettrica

Art. 29 (vedi anche il p. 9.2 della circolare 10/69)

29. Sopra gli stabilimenti e i depositi (comprese le zone di protezione), non devono passare linee elettriche ad alta tensione. Le linee aeree a bassa tensione (per illuminazione, per forza motrice, ecc.) devono diventare sotterranee all'entrata nel recinto.

Parafulmini

Art. 30

30. Ove, per l'estensione o posizione dei fabbricati, o quando per la configurazione topografica della regione in cui sorgono gli stabilimenti o i depositi di oli minerali, siano particolarmente da temere scariche elettriche atmosferiche, deve essere applicato un adatto sistema di protezione contro gli effetti di tali scariche.

Tale protezione deve essere attuata per i fabbricati nei quali si trovano i locali di travaso e i magazzini di liquidi infiammabili, di oli combustibili, di lubrificanti e grassi; per i camini in muratura delle caldaie; per le torri serbatoi d'acqua; e per tutti i locali ritenuti pericolosi, in conformità alle norme tecniche relative. Non occorre protezione per i distributori stradali di benzina e di miscele carburanti.

Per i serbatoi fuori terra, metallici e chiusi, è sufficiente una buona messa a terra.

I parafulmini devono essere verificati periodicamente. In tali verifiche si deve controllare che essi siano in piena efficienza, tanto come messa a terra, quanto come assenza di discontinuità nelle connessioni metalliche.

Le verifiche devono risultare da verbale del direttore dello stabilimento o del deposito.

Disposizioni particolari. Zona di protezione - distanze dai fabbricati esterni e da ferrovie, tramvie, ponti, monumenti, ecc.

Art. 41 (c. 1 e 2)

41. Rispetto alle ferrovie e alle tramvie in sede propria, devono essere osservate le distanze prescritte dalla [tabella](#). In nessun caso, però, tali distanze possono essere inferiori a 20 metri.

Per i distributori di benzina o di miscele e per quelli di residui, installati su strade ordinarie percorse da tramvie o da linee ferroviarie, la colonna distributrice deve essere disposta sul lato opposto della strada, possibilmente a non meno di 6 metri di distanza dalla rotaia più vicina. Il serbatoio del distributore deve trovarsi dalla medesima parte e il più lontano possibile dalla rotaia stessa (v. n. 78).

Per i depositi sorgenti nell'ambito dei porti devono essere osservate le distanze prescritte dalla tabella, rispetto ai fabbricati esterni; ma, nei riguardi dei binari ferroviari, deve essere adottata, in caso di deficienza di spazio, la soluzione più opportuna, sentita la commissione consultiva per le sostanze esplosive ed infiammabili. Inoltre, essi devono essere disposti in modo, rispetto ai depositi merci e agli altri impianti portuali che, in caso d'incendio, non possa propagarsi il fuoco a questi, né possano venire intercettate le rispettive uscite.

Per i ponti di grande importanza, i viadotti, le gallerie ferroviarie e i monumenti nazionali di eccezionale interesse, deciderà volta per volta l'autorità competente al rilascio dell'autorizzazione, sentiti gli organi preposti alla conservazione delle opere stesse, richiedendo, all'occorrenza, il parere della commissione consultiva per le sostanze esplosive ed infiammabili.

Sistemazioni interne

Art. 49 (c. 4)

49. Fra i serbatoi fuori terra deve intercedere una distanza uguale alla zona di protezione (numero 39), se essi sono disposti su più linee. Nei caso invece che siano situati sopra una sola linea, è sufficiente una distanza uguale alla metà della zona, stante il minor pericolo di propagazione del fuoco, la minore azione del vento e la maggior efficacia dell'azione di raffreddamento coll'acqua (attacco da più lati).

Salvo quanto è disposto ai numeri 55, 56 e 57 per gli stabilimenti (serbatoi di lavorazione), per i serbatoi fuori terra dei depositi, la distanza da osservare non può essere inferiore a m. 1,50.

Quest'intervallo è da considerare normale per i serbatoi di oli lubrificanti; a meno che si tratti di cassonetti di capacità non superiore a 30 metri cubi, nel quale caso si può scendere sino a 80 centimetri.

Fra i serbatoi interrati attigui, è sufficiente la distanza di m. 0,50.

Serbatoi interrati per liquidi delle categorie A, B E C ^{4,5}

Art. 64 ^{6,7}

64. I serbatoi per liquidi delle categorie A e B, devono essere metallici e, di massima, di forma cilindrica ad asse orizzontale.

Non è consigliabile ricorrere, per essi, all'impiego di una cassa di isolamento di cemento o di muratura.

Il serbatoio deve essere costruito con lamiere d'acciaio di buona qualità, dello spessore minimo di 5 millimetri, solidamente connesse, cosicché esso risulti a tenuta stagna sotto una pressione di prova di non meno di un chilogrammo per centimetro quadrato.

I giunti e i raccordi devono essere applicati soltanto sulle pareti dei passi d'uomo o sul loro coperchio.

La superficie esterna del serbatoio deve essere spalmata con sostanze antiossidanti, non solubili nell'acqua.

Il serbatoio deve poggiare sopra una platea di ghiaia, o sul fondo della fossa, ad una profondità tale da risultare con la sua generatrice superiore ad un metro dal livello del terreno soprastante, in modo che, in caso di incendio in prossimità, non possa prodursi sensibile aumento di temperatura nel liquido in esso contenuto. In qualche circostanza eccezionale è concesso salire sino a mezzo metro dal detto livello, ma allora occorre che la pressione di prova del serbatoio sia portata a 3 chilogrammi per centimetro quadrato. La terra intorno e sopra il serbatoio deve essere fortemente stipata per pressione.

I passi d'uomo devono essere racchiusi in un pozzetto di muratura, a pareti impermeabili, coperto da chiusino metallico, provvisto di serratura a chiave. I bordi del pozzetto devono essere tenuti più alti di almeno 10 centimetri del livello del terreno circostante, per evitare la penetrazione dell'acqua.

Al serbatoio deve essere applicato: un dispositivo di sicurezza di primo grado (meglio con fluido inerte o con saturazione), se trattasi di liquidi delle categorie A e B; un semplice tubo di sfogo dei vapori, se trattasi di residui distillati con punto di infiammabilità al disotto di 85° C.

È ammesso un tipo di serbatoio interrato cilindrico, ad asse verticale, con copertura a soletta piana sorreggente un congruo spessore di terra, costruito in cemento armato, foderato internamente di lamiera di ferro.

Possono altresì essere impiantati serbatoi a forma parallelepipedica, costituenti un sistema di cellule multiple e separate (alveare), costruiti in cemento armato, con rivestimento interno metallico o di altra natura, perfettamente aderente al fondo e alle pareti, ed aventi copertura piana di cemento armato, con almeno 50 centimetri di terra sopra. In caso di promiscuità di benzina e petrolio, i serbatoi dei due liquidi devono essere separati da cellule vuote. Il sistema deve essere integrato mediante dispositivi di sicurezza per il movimento dei liquidi.

Art. 66

66. Serbatoi interrati per liquidi infiammabili della categoria A (classe 6a). Essi sono normalmente collocati nelle piazze, nelle strade, sotto i marciapiedi, nei cortili e simili mai entro negozi, nelle cantine e nei sotterranei.

Di regola, la loro costruzione e il loro interrimento devono procedere con le norme del n. 64. Lo spessore della lamiera potrà essere al minimo di 4 millimetri per la minore delle capacità elencate al n. 10.

Nel caso che essi vengano a trovarsi in prossimità di gallerie ferroviarie o stradali, fognature, cantine e simili, fra il serbatoio e la superficie esterna dei detti manufatti deve intercedere una distanza di due metri; inoltre, la superficie dei manufatti, prospicienti il serbatoio, deve essere intonacata a cemento, oppure il serbatoio deve essere rinchiuso entro una cassa di isolamento.

Le prescrizioni di cui sopra riguardano i serbatoi di nuovo impianto; per quelli già esistenti, esse saranno applicate in occasioni di eventuali riparazioni che rendano necessario lo scoprimento del serbatoio.

Se il serbatoio viene invece a trovarsi in prossimità di gallerie predisposte per pubblici servizi, ovvero di cavi per trasporto di energia elettrica, di cavi telegrafici e telefonici, o di tubi del gas e simili, deve intercedere la distanza di un metro fra la superficie esterna del serbatoio e la galleria; oppure i cavi o i tubi. Inoltre, i tubi di aspirazione della benzina e di aereazione, che vanno dal pozzetto del serbatoio al distributore stradale, devono passare sopra i cavi o i tubi ed essere racchiusi, nel tratto corrispondente all'incrocio, in un manicotto di cemento retinato ripieno di materia isolante solida, oppure in un tubo metallico contenitore. In questi casi, presentandosi l'occasione che si debbano riparare cavi armati con tubi di piombo, è necessario che l'esercente del distributore prenda accordi con gli addetti alla riparazione e dia disposizioni per intercettare, durante il tempo della operazione, il transito di liquidi, aria e vapori di benzina, nelle tubazioni di comunicazione fra serbatoio e distributore.

⁴ Vedasi, in merito ai requisiti tecnici per la costruzione, l'installazione e l'esercizio dei serbatoi interrati destinati allo stoccaggio di carburanti liquidi per autotrazione, presso gli impianti di distribuzione, il [DM 29/11/2002](#). N.d.R.

⁵ Vedasi, in merito all'applicabilità del presente decreto ai nuovi serbatoi ed a quelli esistenti, il [chiarimento prot. n° P829/4113 sott. 119, del 31/07/2003](#). N.d.R.

⁶ Vedasi, sulla validità di tale articolo anche dopo l'entrata in vigore del DM 29/11/2002, al quale si rimanda, il [chiarimento prot. n° P771/4113 sott. 149 del 13/10/2005](#). N.d.R.

⁷ Vedasi, in merito alla periodicità, ed alle modalità, di prova a tenuta dei serbatoi interrati, il [chiarimento prot. n° 0014851-143/032101 01 4113 149 del 11/11/2011](#). N.d.R.

La cassa d'isolamento sopraindicata è d'obbligo nelle aree pubbliche delle città lagunari e nelle località abitate a sottosuolo molto umido. Essa, costruita in cemento o in muratura ed a tenuta stagna, deve presentare nel suo interno uno spazio libero, intorno al serbatoio, di cm. 20 in corrispondenza della parte inferiore, di cm. 60 ai lati e alle testate, e di un metro nella parte superiore rispetto al livello del suolo soprastante. Il fondo della cassa deve avere una pendenza longitudinale, in senso unico. Lo spazio fra serbatoio e cassa deve essere però riempito con sabbia, terra od altro materiale compatto e incombustibile.

Intorno al passo d'uomo deve essere costruito un pozzetto stagno in muratura, munito di chiusino metallico, a livello del suolo, con chiusura quasi stagna di protezione contro le intemperie, e con serratura a chiave.

I serbatoi in cassa d'isolamento devono essere messi elettricamente a terra, con una resistenza media non superiore a 50 ohm.

Ai serbatoi di questa specie deve essere applicato un dispositivo di sicurezza di primo grado, salvo l'eccezione di cui alla nota [4] della tabella del n. 39.

Art. 67

67. Serbatoi interrati, per residui distillati (classe 10^a). La costruzione e l'interramento di questi serbatoi devono procedere con norme analoghe a quelle precedentemente esposte.

Per i serbatoi di questa specie non sono necessari né il circuito chiuso per il movimento dei liquidi, né speciali dispositivi di sicurezza. È sufficiente un semplice tubo di sfogo dei vapori, disposto con le avvertenze di cui al terzo capoverso del numero seguente (vedasi anche n. 64).

Dispositivi di sicurezza

Art. 71

71. Gradi di sicurezza. Dall'esposizione che precede appare una certa rivalità nel valore protettivo dei vari dispositivi. Ma, per la pratica, è necessario combinare questa relatività con quella derivante dall'essere i serbatoi fuori terra, oppure interrati.

Si deve però tener conto che non tutti i sistemi si prestano all'impiego promiscuo.

Una sicurezza speciale offre la merce imballata, a motivo che, oltre al frazionamento del liquido, i recipienti non lasciano sfuggire né liquido né vapori, e che gli eventuali incendi generalmente non assumono carattere di gravità. Occorre però che i travasi non siano fatti negli ambienti di deposito.

I serbatoi fuori terra (generalmente di notevoli dimensioni) i quali non abbiano dispositivi speciali (ma soltanto gli sfiatatoi con reticella metallica) e che perciò sono meno sicuri degli altri, si chiamano ordinari.

I gradi di sicurezza risultano così definiti (vedasi tabella del n 39):

Sicurezza di 1° grado:

Serbatoi interrati, con fluido inerte; oppure con saturazione; o con doppia chiusura a liquido, immersa (valvola idraulica doppia) e saturazione.

Sicurezza di 2° grado:

Serbatoi interrati, con tubo di equilibrio.

Serbatoi fuori terra, con fluido inerte; oppure con coperchio galleggiante.

Magazzini di merce imballata nei recipienti ammessi per i trasporti ferroviari, e alle condizioni che manipolazioni e travasi si facciano in locale separato, che l'ingresso sia indipendente, ecc. (vedasi n. 12 e nota [3] della tabella).

Sicurezza di 3° grado:

Serbatoi fuori terra, con gassometro; ovvero con tubo di equilibrio; oppure con valvola automatica di pressione e depressione.

Art. 72

72. Travasi a circuito chiuso. Il circuito chiuso ha per scopo di impedire il contatto del liquido infiammabile coll'aria libera, per evitare la formazione di miscele tonanti e la dispersione di vapori che potrebbero divenire esplodibili o anche soltanto infiammabili.

Esso consiste nell'applicazione di un tubo flessibile che, partendo dal fondo del recipiente da vuotare (ad esempio carro-serbatoio ferroviario), convoglia la benzina al recipiente da riempire (ad esempio fusto o barile), e di un altro tubo, di diametro più piccolo, che da questo secondo recipiente conduce l'aria saturata alla parte superiore del primo (duomo del carro-serbatoio). Oltre ad impedire la formazione di miscele pericolose, si evita così anche il disperdimento del liquido, sul quale potrebbe cadere un corpo acceso ed infiammarne i vapori.

Del travaso a circuito chiuso della benzina e miscele carburanti, deve essere generalizzato l'impiego: per i serbatoi fuori terra per miscele (vedasi n. 58); ma, più particolarmente, per i veicoli da trasporto (carri-serbatoio ferroviari: autobotti, autocisterne e simili); per i serbatoi dei distributori stradali; per i recipienti speciali delle rivendite, quando si vuole seguire il rifornimento nell'interno dei locali (vedasi n. 84); ed anche per i semplici fusti, quando con questi, in mancanza di autobotti, si debba fare il rifornimento del serbatoio di distributori stradali.

Anche per il benzolo si deve impiegare, sempre che sia possibile, il circuito chiuso.

Mezzi terrestri di trasporto e di rifornimento

Art. 78

78. Norme di esercizio.⁸ Il personale addetto ai distributori stradali di liquidi infiammabili, deve possedere la conoscenza tecnica delle manovre di cui è incaricato, ed essere in grado di darsi ragione di quanto può accadere nell'impiego del distributore, e di provvedere prontamente in caso di accensione della benzina. Maggiori conoscenze devono essere possedute da chi riempie e conduce le autocisterne, gli autotreni cisterne, le autobotti distributrici, i carri-botte, o rimorchio-botte, e dal personale adibito allo scarico dei carri-serbatoio ferroviari.

a) Per i liquidi infiammabili trasportati alla rinfusa, si prescrive quanto in appresso.

Le operazioni di riempimento e di vuotamento dei veicoli a botte e di quelli a cisterna, devono essere effettuate a circuito chiuso, per evitare disperdimento di liquido o emanazione di vapori infiammabili. Le manovre di cui sopra devono essere affidate esclusivamente al conducente del veicolo, il quale ne è responsabile. Il conducente non può allontanarsi per alcun motivo dal veicolo, durante le operazioni suddette; in caso di forza maggiore, deve, prima di allontanarsi, chiudere la valvola interna del compartimento in corso di riempimento o di vuotamento. Egli deve fare allontanare chi fuma.

I bocchettoni o raccordi metallici delle due estremità del tubo flessibile di collegamento fra la bocca di erogazione della botte e il tubo o bocca di riempimento del serbatoio da rifornire, come pure quelli del tubo flessibile (o non flessibile) che unisce il duomo di ogni compartimento dell'autobotte al braccio snodato del deposito, e quelli del lungo tubo di minor diametro destinato a dare passaggio ai vapori che escono dal serbatoio e vanno alla botte che si vuota, devono essere collegati elettricamente fra loro; e, prima di iniziare le operazioni di riempimento o di vuotamento la botte dev'essere collegata elettricamente con la terra.

I detti collegamenti elettrici devono essere eseguiti mediante catenelle, avvolgimenti di fili metallici, saldature e simili di convenienti dimensioni e poste nell'interno o all'esterno del tubo. Essi devono essere mantenuti costantemente in efficienza. Può essere usato come terra anche il serbatoio da riempire, sempreché risulti provato il buon contatto del medesimo col suolo (resistenza media non superiore a 50 ohm).

È opportuno evitare il rifornimento dei serbatoi dei distributori stradali situati nelle piazze e nelle vie, durante le ore di maggior abituale affollamento, o in occasione di mercati, fiere, cortei, processioni e simili. È così dicasi delle constatazioni metriche sul contenuto dei serbatoi dei distributori stradali, le quali non si devono eseguire in ore di affollamento. In caso di impellente necessità di rifornimento, questo potrà eseguirsi, ma si dovrà disporre una fune intorno all'autobotte, a debita altezza dal suolo, per tenere discosto il pubblico.

Le autobotti distributrici e tutti gli autoveicoli per trasporto di oli minerali e loro derivati, nonché il benzolo e simili, devono essere oggetto di continue verifiche da parte degli utenti, per constatare gli effetti dell'ossidazione sulle lamiere di acciaio e di ferro, ma soprattutto gli effetti di fessuramento e di sconnessione che potrebbero verificarsi per invecchiamento delle lamiere di leghe leggere di alluminio.

Le botti e le cisterne debbono essere sottoposte a visita annuale degli organi dell'associazione nazionale per il controllo della combustione.

Il rifornimento con autobotti dei distributori di cui al n. 41, installati su strade ordinarie percorse da tramvie o da ferrovie, come pure il rifornimento degli autoveicoli, devono essere evitati o sospesi durante il passaggio dei treni o di locomotive o locomotori o automotrici (a fuoco, o elettriche) isolati.

Ogni veicolo a botte o a cisterna, come ogni veicolo carico di merce imballata, deve essere provvisto di estintori adatti a spegnere liquidi infiammabili, nella seguente misura: autocisterna e autotreno cisterna per liquidi infiammabili, due estintori a schiuma da 10 litri ciascuno; autobotte distributrice, un estintore da 10 litri; autocisterna e autotreno cisterna per nafta e oli, e tutti gli altri veicoli, un estintore da 5 litri.

Se trattasi di estintori al tetracloruro di carbonio, la loro capacità può essere ridotta rispettivamente a due e ad un litro. È ammesso l'impiego di altri apparecchi di estinzione di corrispondente efficacia (comma così modificato dall'art. 1 del D.M. 12/05/37.).

b) Nel caso di trasporti di merce imballata con autocarri o con veicoli comuni, si devono osservare le seguenti avvertenze. I veicoli devono avere sponde di altezza adeguata al tipo degli imballaggi, affinché il carico non corra il rischio di cadere, e non sporga all'esterno per non subire urti. I recipienti devono essere ben assestati, così che non possano spostarsi durante il trasporto. Il carico massimo, per la benzina e le miscele carburanti, non deve sorpassare: i 40 quintali sulla sola trattrice, nei trasporti entro la città; i 60 quintali nei trasporti fra stabilimenti e depositi percorrendo strade periferiche; per il petrolio in ogni caso, i 60 quintali.

La velocità di questi autocarri deve essere moderata, specialmente entro l'abitato e nelle voltate.

c) La promiscuità, sopra un medesimo veicolo chiuso, di recipienti contenenti liquidi infiammabili e sostanze che possono esplodere (ad esempio bombole di gas compressi o liquefatti; carburo di calcio e simili), è vietata.

⁸ Vedasi, sulla possibilità di realizzare impianti distributori carburanti per autotrazione completamente automatizzati e non presidiati, la [lettera circolare prot. n° P1332/4113 sott. 87, del 15/11/1999](#). N.d.R.

Sui veicoli aperti tale promiscuità è ammessa, a condizione che le diverse specie di materie pericolose siano separate fra loro mediante materiali incombustibili costituenti schermo separatore e che il veicolo sia provvisto di estintore da 5 litri per liquidi infiammabili, in perfetta efficienza.

Mezzi di Distribuzione

Art. 82^{9, 10}

82.¹¹ I mezzi di distribuzione degli oli minerali e dei loro derivati si possono distinguere a seconda che si tratti di merce nuda o di merce imballata. Nel primo caso, si hanno: distributori fissi (per benzina e miscele); distributori fissi (per residui distillati per motori a combustione interna); distributori fissi a doppia erogazione; distributori mobili (per benzina e miscele, o per oli lubrificanti); nel secondo caso, le diverse specie di recipienti ufficialmente riconosciuti, oppure ammessi.

Distributori fissi (per benzina e miscele). Costituiscono, insieme al proprio serbatoio interrato, il sistema più razionale e più sicuro per la diretta distribuzione al consumatore dei liquidi infiammabili.

I distributori non possono essere impiantati sulla soglia dei negozi e tanto meno nel loro interno. Di norma, si deve evitare altresì di collocarli davanti a magazzini, negozi ed ingressi di case, ma si devono mettere lateralmente ad essi. È preferibile non disporli entro le autorimesse; qualora però ciò venga giustificato da particolari circostanze locali, si devono osservare le norme di sicurezza relative alle autorimesse. I distributori devono dare il minor disturbo possibile al transito, e, nel caso di vicinanza a linee ferroviarie o tramviarie percorrenti strade ordinarie, devono essere collocati con le norme di cui al n. 41.

Per soffocare prontamente un inizio d'incendio il mezzo più pronto è quello della sabbia. Perciò ogni distribuzione deve ricevere in corredo un secchiello o bidone, con manico, contenente almeno 10 chilogrammi di sabbia fine ed umida. Per i distributori però che, trovandosi nelle immediate vicinanze di autorimesse, depositi, negozi di rivendita di infiammabili (da cui dipendano o coi quali abbiano rapporti), rappresentano un pericolo maggiore, si prescrive anche l'uso di un estintore efficiente per liquidi infiammabili, designato in precedenza e all'uopo accantonato nell'interno dell'ingresso dell'autorimessa, ecc.

La prima operazione da compiere, iniziando il lavoro, è quella di mettere a posto il recipiente con la sabbia e di assicurarsi, se del caso, che il predetto estintore sia al suo posto.

La distribuzione della benzina agli autoveicoli non deve avere luogo se non dopo l'arresto del motore e lo spegnimento dei fanali e degli altri mezzi di illuminazione non elettrica (specialmente se ad acetilene). Il personale addetto al distributore o quello dell'autoveicolo (passeggeri compresi), non deve fumare, né sul veicolo, né nelle immediate vicinanze del distributore, né deve essere permesso ad estranei che fumino di avvicinarsi. È vietato al personale addetto al distributore di effettuare il rifornimento se taluno contravviene a questa tassativa disposizione, oppure se esistono fiamme libere entro un raggio di 3 metri. Tutti questi divieti devono essere ricordati da apposito cartello, scritto in caratteri appariscenti e appeso al distributore, oppure da iscrizione dipinta, od ottenuta mediante decalcomania, direttamente sull'involucro del distributore.

Prima di raccordare il tubo flessibile alla bocca di scarico del distributore, è necessario assicurarsi che la guarnizione del suo attacco sia efficiente e bene a posto, per ovviare a sgocciolamento di benzina.

Finito il rifornimento al veicolo, il manovratore deve con le mani fare cadere nel serbatoio del medesimo tutta la benzina eventualmente rimasta nel tubo flessibile; poi deve togliere il bocchello di questo, e, tenendolo alto, per non fare sgocciolamento sul suolo, deve appenderlo all'apposito gancio.

Per i lavaggi delle diverse parti del distributore e dell'interno della colonna è vietato servirsi di benzina, petrolio e altri liquidi emananti vapori. Si deve pulire e lavare frequentemente il suolo, intorno alla base della colonna.

Occorre pure verificare ogni tanto che la rete metallica dell'estremità superiore del tubo di equilibrio o di saturazione del serbatoio, si mantenga in buono stato.

Distributori fissi (per residui distillati per motori a combustione interna). Devono essere impiantati e devono funzionare con norme analoghe a quelle dei distributori fissi per benzina e miscele, però con le semplificazioni di cui al n. 67.

Distributori fissi a doppia erogazione. Sono due distributori contigui, contenuti in un medesimo involucro. Possono servire per due differenti liquidi infiammabili, oppure per un liquido infiammabile e per un olio combustibile. Ognuno ha il proprio serbatoio interrato, con proprie tubazioni; e, per i liquidi infiammabili, il prescritto dispositivo di sicurezza. I due serbatoi sono disposti colle consuete norme, in ogni caso però, non più vicini di m. 0,50 l'uno rispetto all'altro.

È pure ammesso l'uso di due distinti serbatoi con un solo distributore, provvisto però di contatore doppio, il quale serve ad inserire l'una o l'altra numerazione a seconda che si tratti di uno o dell'altro dei due liquidi.

⁹ Vedasi, a tal proposito, la circolare n° 10, prot. n° 5119/4113 del 10/02/1969 in questo documento. N.d.R.

¹⁰ Vedasi, sulla possibilità di realizzare impianti distributori carburanti per autotrazione completamente automatizzati e non presidiati, la [lettera circolare prot. n° P1332/4113 sott. 87 del 15/11/1999](#). N.d.R.

¹¹ Vedasi, come integrazione a tale punto, la possibilità di utilizzo dei contenitori distributori mobili ad uso privato, il DM 22/11/2017 (precedentemente regolato dal DM 19/03/1990 e dal DM 12/09/2003) al quale si rimanda. N.d.R.

Distributori mobili (per benzina e miscele). Si distinguono in distributori su carrello, a serbatoio fisso, oppure a portafusti.

Capacità massima consentita: 300 litri. Devono essere muniti di ruote con freno per le discese e di blocco di stabilità per la distribuzione.

Questi distributori vanno considerati come semplici fusti. Occorre però curarne la sorveglianza di giorno e il sicuro ricovero di notte, precauzione questa che riveste particolare importanza nell'ambito del demanio marittimo. Essi devono essere disposti di preferenza sulle piazze, nelle strade larghe, nelle strade trasversali a marciapiede non troppo ristretto, all'ingresso di negozi del genere provvisti di larga porta, e simili.

Per essi valgono norme di esercizio e di predisposizione per gli incendi analoghe a quelle dei distributori fissi.

Se trattasi di semplice fusto da installare su carrello distributore, il fusto deve essere provvisto di tubo pescatore con doppia reticella tagliafiamma (una interna e una esterna), e di speciale tappo presentante una valvola di sfiato ed una valvola per l'ingresso dell'aria. È consentito l'uso di distributori volumetrici applicabili ai fusti.

Distributori mobili (per oli lubrificanti). Sono di capacità maggiore del precedente tipo a serbatoio, e sono generalmente divisi in compartimenti per le diverse qualità di oli di uso più comune.

Il serbatoio deve essere costituito da un involucro metallico, provvisto, per ogni compartimento, di pompa di travaso, o misuratrice.

È altresì permesso l'uso, in pubblico, di fusti di legno, con applicata la pompa di travaso o misuratrice.

TABELLA DELLE ZONE DI PROTEZIONE E DELLE DISTANZE DI RISPETTO DA OSSERVARE

Classe del deposito 1	Caratteristiche degli impianti 2	Categoria dei liquidi 3	Zona di protezione (metri) 4	Distanza di rispetto tra i fabbricati esterni e	
				Il perimetro serbatoi (metri) 5	Il perimetro dei magazzini di liquidi e dei locali di travaso (metri) 6
Classe 1 ^a	a) Depositi con serbatoi fuori terra: ordinari.....	{ Cat. A Cat B	20 10	75 50	25 15
	b) Depositi con serbatoi fuori terra: sicurezza di 3° grado	{ Cat. A Cat B	10 5	50 35	25 15
	c) Depositi con serbatoi fuori terra, oppure interrati; sicurezza di 2° grado	{ Cat. A Cat B	10 5	37,5 25	25 15
	d) Depositi con serbatoi interrati; sicurezza di 1° grado	{ Cat. A Cat B	5 5	25 15	25 15
Classe 2 ^a	a) Depositi con serbatoi fuori terra: ordinari.....	{ Cat. A Cat B	15 5	60 40	25 15
	b) Depositi con serbatoi fuori terra: sicurezza di 3° grado	{ Cat. A Cat B	10 5	37,5 25	25 15
	c) Depositi con serbatoi fuori terra, oppure interrati; sicurezza di 2° grado	{ Cat. A Cat B	10 5	25 15	25 15
	d) Depositi con serbatoi interrati; sicurezza di 1° grado	{ Cat. A Cat B	5 5	15 10	25 15
Classe 3 ^a	a) Depositi con serbatoi fuori terra: ordinari.....	{ Cat. A Cat B	10 5	50 25	15 10
	b) Depositi con serbatoi fuori terra: sicurezza di 3° grado	{ Cat. A Cat B	5 5	15 10	15 10
	c) Depositi con serbatoi fuori terra, oppure interrati; sicurezza di 2° grado	{ Cat. A Cat B	5 5	10 7	15 10
	d) Depositi con serbatoi interrati; sicurezza di 1° grado	{ Cat. A Cat B	3 3	5 4	15 10
Classe 4 ^a	Depositi con serbatoi interrati; sicurezza di 1° grado (1).....	Cat. A e B	2	3	5 (2)
Classe 5 ^a	Depositi di merce imballata; sicurezza di 2° grado (5)	Cat. A e B	5	(Non esistono serbatoi)	15 (3)
Classe 6 ^a	Serbatoi interrati per distributori di benzina e miscele; sicurezza di primo grado (4)	Cat. A	---	---	(Non esistono né magazzini né locali di travaso)
Classe 7 ^a	Depositi di merce imballata; sicurezza di 2° grado (5)	Cat. A e B	---	(Non esistono serbatoi)	5 (3)
Classe 8 ^a	Depositi con serbatoi fuori terra, o interrati, oppure magazzini di merce imballata (6)	Cat. C	3	4	5
Classe 9 ^a	Depositi con serbatoi fuori terra, o interrati, oppure magazzini di merce imballata (6)	Cat. C	1,50	2	3
Classe 10 ^a	Serbatoi interrati per distributori di residui distillati.....	Cat. C	---	---	(Non esistono né magazzini né locali di travaso)

(1) I serbatoi interrati dei depositi della classe 4^a non possono avere capacità superiore a 50 mc.

(2) La distanza di 5 metri si riferisce solamente al locale di travaso, stante la esigua quantità di merce imballata costituente l'aliquota ammessa dal n. 12.

(3) Nell'interno dei depositi delle classi 5^a e 7^a (misti di merce imballata), come pure per il quantitativo di merce imballata consentita per i depositi delle classi 1^a, 2^a, 3^a, e 4^a, non sono ammesse operazioni di travaso, se non in locale separato da muri, con tagliafuoco alto un metro, ingresso indipendente e senza comunicazione veruna coi locali adibiti a magazzino, nemmeno nel caso preveduto dalla lettera f) del n. 22. Il travaso deve farsi con un solo fusto per volta, e soltanto in recipienti ammessi ai trasporti ferroviari. È tollerato il deposito temporaneo, nel locale di travaso, di merce imballata, però nel limite totale massimo di due giornate di lavoro di preparazione. Queste prescrizioni non riguardano gli oli combustibili e lubrificanti della categoria C.

(4) I serbatoi per distributori di benzina, di capacità non superiore a 3500 litri, già installati con semplice tubo di equilibrio (sicurezza di 2° grado), possono rimanere in uso. I nuovi serbatoi, di qualsiasi capacità, devono invece avere dispositivi di sicurezza di 1° grado.

© **ILPOMPIERE.IT**. Developed by Francesco **Amitrano** www.ilpompiere.it

(5) Qualora in un deposito di merce imballata (classe 5^a o 7^a) si vogliono installare serbatoi interrati con le caratteristiche della classe 4^a, i magazzini di merce imballata conservano le proprie distanze, mentre i serbatoi aggiunti si devono collocare alle distanze e con le norme prescritte per la classe 4^a.

(6) Nell'ambito del demanio marittimo, e nelle vicinanze di abitazioni, le distanze delle colonne 4, 5, 6, diventano: per la classe 8^a, rispettivamente di metri 5, 6, 8 e per la classe 9^a di metri 3, 4, 5.

Note al DM 31/07/1934

[1 a.]

Circolare n. 47

Div. Prev. - Sez. I
Prot. n° 8429/4113

Roma, 11 aprile 1973

OGGETTO: Distributori automatici di carburanti con funzionamento a gettone o a moneta.

Ai fini dell'uniforme applicazione delle norme vigenti riguardanti la disciplina dei distributori automatici di carburante per autotrazione, si informano le SS.LL. del chiarimento dato dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato ad un quesito posto dalla Prefettura di Firenze, concernente l'applicabilità della norma contenuta nell'art. 15 del D.P.R. 27 ottobre 1971, n. 1269, anche nel caso di modifica degli impianti di distribuzione di carburanti a mezzo dell'applicazione di speciali dispositivi automatici self-service.

Al riguardo il predetto Dicastero, nel confermare l'applicabilità della norma dell'art. 15 citato, ha precisato che, ove trattasi di dispositivi già approvati dal Servizio metrico centrale e nel caso che la modifica richiesta non comporti l'aumento della potenzialità dell'impianto, per il rilascio della relativa autorizzazione è sufficiente il solo parere favorevole dei Comandi provinciali dei Vigili del Fuoco.

Inoltre, con richiamo a quanto già stabilito con circolare n. 68 del 23 settembre 1970, si fa presente che l'autorizzazione sarà concessa solo per gli apparecchi di "tipo approvato" ai sensi del Titolo I, punto XVII del D.M. 31 luglio 1934.

[1 b.]

Lettera circolare n. 11474/4113

Roma, 07 settembre 1981

OGGETTO: Aree di servizio autostradali - Installazione lettori di banconote per erogazione carburanti a self-service.

Il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato al fine di snellire le procedure in materia di installazione nell'ambito delle aree autostradali dei dispositivi self-service sulle colonnine per la distribuzione automatica di carburante, tenuto conto del parere favorevole espresso da questo Ministero, dal Ministero delle finanze e dall'ANAS, ha ritenuto sufficiente ai fini delle installazioni dei detti dispositivi self-service i soli controlli di prevenzione incendi eseguiti dai competenti Comandi provinciali dei Vigili del Fuoco.

Ciò premesso i Comandi in indirizzo dopo aver acquisito le domande relative alle installazioni predette per il tramite del Ministero dell'industria, del commercio ed artigianato disporranno le normali visite di sopralluogo e ove rispondenti le installazioni stesse alle vigenti disposizioni in materia, rilasceranno il prescritto certificato di prevenzione incendi.

[1 c.]

Decreto 5 febbraio 1988, n. 53.

Norme di sicurezza antincendi per impianti stradali di distribuzione di carburanti liquidi per autotrazione, di tipo self-service a pre-determinazione e pre-pagamento.

Articolo 1

Gli impianti stradali di distribuzione di carburanti liquidi per autotrazione, di tipo self-service a pre-determinazione e pre-pagamento, dovranno essere dotati, entro due anni dalla pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale del presente decreto, di un dispositivo di sicurezza contro la perdita accidentale di carburanti dai tubi di erogazione.

Tale dispositivo deve effettuare, ad ogni richiesta di erogazione, la verifica automatica della pressione all'interno della tubazione di erogazione provvedendo al blocco del gruppo motore-pompa, qualora il valore rilevato sia inferiore ad 1 bar e dovrà entrare in funzione entro 2 secondi.

Gli impianti elettrici devono essere a sicurezza in conformità di quanto stabilito dalla legge n. 186 del 1° marzo 1968.

Il dispositivo di sicurezza di cui trattasi deve essere «di tipo approvato» dal Ministero dell'interno ai sensi di quanto previsto dal titolo I, n. XVII, del decreto ministeriale 31 luglio 1934.

Articolo 2

Gli organismi preposti ai controlli dei predetti impianti dovranno verificare quanto indicato al precedente articolo in occasione degli adempimenti di competenza.

[\[1 d.\]](#)

Decreto 24 febbraio 1995

Modificazioni al decreto ministeriale 31 luglio 1934 di approvazione delle norme di sicurezza per la lavorazione, l'impiego e la vendita di olii minerali, e per il trasporto degli olii stessi.

Art. 1.

1. L'approvazione dei dispositivi di sicurezza e degli altri apparecchi, di cui all'art. 1, titolo I, punto XVII, del decreto ministeriale 31 luglio 1934, ivi compresi i distributori stradali, fissi e mobili, di ogni tipo di carburante per autotrazione, é rilasciata dal Ministero dell'interno tramite gli organi centrali del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, nel rispetto della normativa vigente e sulla base di certificazione di prova emesse dal centro studi ed esperienze o da laboratori privati autorizzati ai sensi del decreto ministeriale 26 marzo 1985.

2. I prodotti a tecnologia innovativa, compresi nei settori di cui al precedente comma 1, sono approvati dal Ministero dell'interno tramite gli organi centrali del Corpo Nazionale dei vigili del fuoco, previo parere del Comitato Centrale Tecnico Scientifico di prevenzione incendi di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 577.

Art. 2.

1. Le deroghe previste dall'art. 1, titolo VIII, punto 101, del decreto ministeriale 31 luglio 1934 potranno essere concesse dal Ministero dell'interno tramite gli organi centrali del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, sentito il Comitato Centrale Tecnico Scientifico di prevenzione incendi di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 577, secondo le procedure di cui al successivo art. 21.

[\[1 f.\]](#); [\[8\]](#); [\[10\]](#)

Lettera Circolare

Prot. n° P1332/4113 sott. 87

Roma, 15 novembre 1999

OGGETTO: Impianti distributori carburanti per autotrazione completamente automatizzati e non presidiati - Ammissibilità ai fini della prevenzione incendi. -

Operatori del settore petrolifero hanno rappresentato a questa Amministrazione l'ipotesi di realizzare impianti fissi di distribuzione carburanti per autotrazione, limitatamente ai prodotti gasolio, benzina e miscele, completamente automatizzati in quanto del tipo self-service prepagamento ed il cui funzionamento, durante tutto l'arco delle 24 ore, è privo di personale destinato al servizio su piazzale ed al servizio di cassa.

Poiché la vigente normativa di sicurezza non prevede ipotesi ostative al riguardo, si ritiene che la realizzazione e l'esercizio di tali impianti possa essere ammessa a condizione che vengano osservate tutte le disposizioni vigenti sugli impianti distributori del tipo self-service e che l'installazione sia integrata con sistemi di gestione e controllo a distanza da attuarsi secondo le più recenti tecnologie.

Inoltre dovrà essere installata presso l'impianto idonea cartellonistica per fornire all'utenza la necessaria informazione sul corretto e sicuro utilizzo dell'impianto, nonché sulle azioni da mettere in atto in caso di possibili malfunzionamenti od emergenze (incendi, accidentali sversamenti di carburanti, etc.).

I Comandi Provinciali dei Vigili del Fuoco terranno presente quanto sopra riportato nel rilascio dei pareri preventivi sui progetti e nell'espletamento dei sopralluoghi di verifica ai fini del rilascio del Certificato di Prevenzione Incendi.

[1 g.]

(Chiarimento)
PROT. n° 4492

Roma, 01 giugno 2005

OGGETTO: Distributori di carburante con dispositivo elettronico per l'identificazione degli automezzi, installato sulla pistola erogatrice.

In riferimento alla nota di Codesto Ufficio del 14.04.2005, Prot. N. 4059 VII 2/1 Quesito n. 557, relativa ai distributori di carburanti. in oggetto indicati, si comunica che con il recepimento della Direttiva 94/9/CE ATEX è stata superata, a partire dal 1° Luglio 2003, l'approvazione di tipo prevista dal Decreto Ministeriale 31 Luglio 1934 Titolo I - punto XVII per gli apparecchi e sistemi di protezione destinati ad essere utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva, nonché per i dispositivi necessari o utili per il funzionamento sicuro degli stessi, installati al di fuori di dette atmosfere.

Resta inteso che per i suddetti apparecchi, sistemi di protezione e dispositivo si dovranno comunque osservare tutte le prescrizioni previste delle leggi, regolamenti e direttive a questi applicabili.

Si soggiunge, inoltre, per utile informazione che è in corso di emanazione un decreto del Ministero dell'Interno recante "Requisiti degli apparecchi, sistemi di protezione e dispositivi utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva, ai sensi della Direttiva 94/9/CE, presenti nelle attività soggette ai controlli antincendio", che potrà fornire ulteriori chiarimenti sull'argomento.

[3 a.]

Circolare n. 55

Serv. AA.GG. Uff. A.L.D.
Prot. n° 31066/4113

Roma, 27 agosto 1968

OGGETTO: Distributori stradali di carburante. Potenzialità dei serbatoi.¹

Da alcuni Comandi provinciali VV.F. è stato formulato il quesito se debba essere posto un limite, e quale, al numero e alla capacità complessiva dei serbatoi interrati degli impianti di distribuzione automatica di carburanti.

La questione è sorta principalmente, se non esclusivamente, per le stazioni di servizio installate nelle grandi strade ed autostrade, dove è più sentita l'esigenza, anche sotto il profilo della sicurezza, di consentire una programmazione dei rifornimenti a scadenze fisse quanto più possibile distanziate nel tempo.

Le perplessità sono sorte in relazione all'art. 10 del D.M. 31 luglio 1934 con cui sono state approvate le norme di sicurezza per la lavorazione, l'immagazzinamento, l'impiego e la vendita di olii minerali o per il trasporto degli olii stessi, norme che, com'è noto, sono state emanate da questo Ministero in applicazione dell'art. 23 del R.D.L. 2 novembre 1933, n. 1741.

Gli artt. 9 e 10 del D.M. 31 luglio 1934 distinguono i depositi degli olii minerali in dieci classi, in relazione alla natura dei liquidi che contengono, al grado di pericolosità che presentano e alla potenzialità degli impianti che li costituiscono. Per ragioni di affinità nelle caratteristiche di pericolosità dei liquidi e nell'esercizio dei depositi, le benzine e i petroli sono stati riuniti in un solo gruppo, costituito dalle categorie A (benzine) e B (petroli) e ordinato in 7

¹ Vedi adesso il [DM 29/11/2002](#). N.d.R.

classi, mentre gli olii combustibili e gli olii lubrificanti formano un gruppo a sé, costituito dalle classi (8, 9 e 10) della categoria C.

Tralasciando di considerare questo secondo gruppo, che non ha rilevanza ai fini della risoluzione del quesito che è stato posto, si rileva che le 7 classi del 1° Gruppo sono costituite: a) le prime 4, dai depositi con serbatoi con capacità totale decrescente (con riferimento alla benzina) da oltre 3.500 mc fino a 100 mc; b) la 5^a e la 7^a classe dai depositi di merce imballata (benzina) di capacità totale decrescente da 75 a 2 mc; c) la 6^a classe dai serbatoi interrati per distributori di benzina di capacità (singola) variabile da un minimo di 3.500 litri a un massimo di 25.000 litri, a seconda dell'ubicazione.

Come si vede, i serbatoi per distributori di benzina sono stati considerati come aventi caratteristiche proprie, distinte da quelle che contrassegnano i depositi delle prime 4 classi, che a loro volta si differenziano dai depositi di merce imballata della 5^a e della 7^a classe.

Mentre, infatti, per le prime 4 classi il parametro è dato dalla capacità totale dei serbatoi (uno o più) che costituiscono il deposito, per la sesta classe la capacità che è presa in considerazione è quella del singolo serbatoio, che non può superare i 25.000 litri.

Quello testé citato è l'unico limite che il Regolamento ministeriale pone circa la potenzialità dei distributori stradali di carburanti. Nessuna limitazione, invece, è posta al numero e alla capacità complessiva dei serbatoi interrati appartenenti a una stessa stazione di servizio. Né sembra legittimo, in considerazione delle diverse caratteristiche che contraddistinguono i depositi veri e propri dagli impianti per la distribuzione automatica di carburanti, trarre dall'ordine di classificazione di cui all'art. 10 del D.M. 31 luglio 1934 argomento per limitare, ad es. a 100 mc, la capacità complessiva dei serbatoi interrati per distributori di benzina in relazione alla capacità prevista per i depositi della classe quarta.

Questo Ministero è, pertanto, dell'avviso che nel sistema normativo vigente sia consentito alle SS.LL. di dare il nulla-osta di competenza anche per impianti di distribuzione stradale di carburanti di capacità complessiva superiore ai 100 mc.

Ovviamente in sede di esame dei singoli progetti per la costruzione degli impianti di cui trattasi, le SS.LL. valuteranno con particolare cura tutti gli aspetti della situazione concreta, avendo particolare riguardo alla ubicazione e al distanziamento reciproco delle "colonnine" e ad ogni altra misura di sicurezza che, tenuto conto del contingente di carburante immagazzinato, si renda necessaria in relazione alla situazione del luogo, all'intensità del traffico e al possibile simultaneo rifornimento di più automezzi.

[5]

(Chiarimento)

PROT. n° P829/4113 sott. 119

Roma, 31 luglio 2003

OGGETTO: Normativa di prevenzione incendi da applicare ai serbatoi a servizio degli impianti di distribuzione carburanti liquidi. Chiarimenti.

Con riferimento al quesito concernente l'oggetto si forniscono i seguenti chiarimenti.

Per i serbatoi interrati di nuova installazione, destinati allo stoccaggio di carburanti liquidi per autotrazione presso gli impianti di distribuzione, si applicano le disposizioni emanate con decreto del Ministero dell'Interno 29 novembre 2002.

Per i serbatoi preesistenti, restano in vigore le disposizioni di prevenzione incendi precedentemente emanate, con particolare riguardo a quelle di cui al D.M. 31 luglio 1934 e successive modifiche ed integrazioni.

L'intervenuta abrogazione del decreto del Ministero dell'Ambiente 24 maggio 1999, n. 246, fa decadere l'obbligo di osservarlo, fermo restando che gli adeguamenti operati in conformità al medesimo non inficiano, ai fini della sicurezza antincendio, la regolarità delle installazioni, purché non in contrasto con la richiamata normativa oggi in vigore.

[6]

(Chiarimento)

PROT. n° P771/4113 sott. 149

Roma, 13 ottobre 2005

OGGETTO: Distributori stradali di carburanti. Quesito.

In relazione al quesito indicato in oggetto, si conferma la validità sia del D.M. 29 novembre 2002 sia del D.M. 31 luglio 1934, art. 64.

Pertanto, i serbatoi interrati di cui al D.M. 29 novembre 2002, devono essere costruiti in modo da osservare anche la profondità di interrimento indicata dal citato art. 64.

[7]

(Chiarimento)

PROT. n° 0014851

143/032101.01.4113.149

Roma, 11 novembre 2011

OGGETTO: Richiesta in merito alle tecnologie ed alle modalità di prova di tenuta idraulica periodica nei serbatoi e nelle tubazioni presenti negli impianti di distribuzione di prodotti petroliferi per uso autotrazione (distributori stradali di gasoli e benzine). Riscontro

In riferimento al quesito pervenuto con la nota indicata a margine ed inerente l'argomento in oggetto, si rappresenta che:

1. per i serbatoi esistenti, privi del sistema di rilevamento in continuo, in analogia a quanto stabilito dal DM 29/11/2002 per le nuove installazioni e nello spirito sotteso dall'abrogato art. 11 del DM 24/05/1999 n. 246, si ritiene auspicabile una verifica di tenuta da effettuarsi ogni anno; corre l'obbligo evidenziare che tale previsione tuttavia, attiene le competenze dell'autorità preposta alla tutela dell'ambiente. Le modalità di prova per i controlli in argomento ed i relativi requisiti richiesti devono essere riferibili a metodi riconosciuti a livello internazionale o nazionale, quali ad esempio, quelli riportati nei Manuali UNICHIM "Prove di tenuta sui serbatoi interrati", nel rispetto delle condizioni di applicabilità ed eventuali limitazioni ivi indicate;
2. i serbatoi interrati, nelle nuove installazioni devono essere progettati ed installati in conformità alla regola dell'arte applicabile ed assicurare gli obiettivi di sicurezza indicati all'art. 2 comma 1 del D.M. 29/11/2002 ed essere al contempo realizzati nelle tipologie costruttive dettagliatamente descritte al comma 2 dello stesso articolo. Considerato che le modalità costruttive adottate, in applicazione del D.M. 29/11/2002, per i serbatoi di nuova installazione negli impianti di distribuzione carburanti, assicurano il conseguimento dell'obiettivo di sicurezza che era sotteso dalla prova di tenuta in pressione dei serbatoi prevista dal decreto del 1934, si ritiene che detta prova possa essere omessa al momento dell'installazione di detti serbatoi e non più ripetuta nel tempo. Resta comunque fermo il rispetto delle indicazioni normative di cui all'art.3 del D.M. 29/11/2002;
3. per quanto concerne la certificazione delle apparecchiature adottate per l'esecuzione delle prove, essendo le stesse utilizzate in atmosfera potenzialmente esplosiva, devono essere dotate di marcatura CE e da quant'altro richiesto da D.P.R. 126/1998.

Parere della Direzione Regionale

Si inoltra il quesito del Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Vicenza relativo alla tematica in oggetto.

Per quanto attiene al merito del chiarimento, questa Direzione ritiene che per il punto 1) una verifica periodica della tenuta dei serbatoi e tubazioni possa essere richiesta, ad esempio a ciascun rinnovo del CPI.

Per i punti 2) e 3) non si ritiene di esprimere un parere, eventualmente considerando che le prove in pressione proposte all'art. 64 del DM 31/7/1934, così come peraltro le tecnologie costruttive dei serbatoi, esprimevano il livello tecnologico dell'epoca, ritendosi possibile accogliere avanzamenti tecnologici e sistemi innovativi per la tenuta, rimanendosi al parere della competente Direzione Centrale per la Prevenzione e la Sicurezza Tecnica per gli aspetti normativi/certificativi.

Parere del Comando

Nell'ambito delle attività istituzionali di verifica del mantenimento delle condizioni di sicurezza degli impianti di cui all'oggetto, esistenti sul territorio di questa Provincia, vengono richieste prove di tenuta idraulica dei serbatoi interrati e delle tubazioni in pressione degli impianti di cui all'oggetto, con particolare considerazione del fatto che i serbatoi sono protetti dalla corrosione soltanto mediante rivestimenti protettivi esterni. Nella maggior parte dei casi, si tratta di serbatoi e tubazioni interrate realizzati prima dell'entrata in vigore del DM 29.11.2002. e quindi privi di sistemi di contenimento e rilevamento delle perdite,

Vengono liberamente proposte da alcune aziende del settore, tecnologie di verifica di tenuta di serbatoi ed impianti che utilizzano principi diversi rispetto alla prova in pressione da effettuarsi secondo le modalità previste dal DM 31.07.1934 art 64 in funzione del tipo d'installazione del serbatoio stesso.

A titolo di esempio viene con maggior frequenza effettuata la cd "prova ad ultrasuoni" che consiste nell'applicare una depressione dell'ordine di circa 100 mbar all'interno del serbatoio isolato dall'impianto, ed effettuare un'analisi del

rumore ultrasonico prodotto dall'ingresso di aria da eventuali fori presenti nel serbatoio, mediante il posizionamento di alcune sonde anche eventualmente immerse nel liquido.

Posta la rilevanza dell'argomento in esame si richiede di conoscere da Codesta Area:

1. Se sia lecito richiede ai fini di sicurezza antincendio una verifica periodica di tenuta di serbatoi e tubazioni su impianti privi di sistemi di rilevamento continuo. E se sì con quale periodicità.
2. Se vi sia corrispondenze fra le prova in pressione a nuovo prevista dal DM 31.07.1934 art 64 ed altri sistemi proposti, posto che questo Comando non è a conoscenza se le varie tecnologie di prova proposte siano state normalizzate da organismi competenti italiani o europei al fine di accettazione di ogni diversa modalità di prova proposta utilizzando tecnologie specifiche.
3. Se le modalità di prova proposte, ed i relativi strumenti, vista la loro complessità intrinseca siano soggetti a certificazione, controllo e taratura.

Si rimane in attesa di un cortese riscontro.

MINISTERO DELL'AMBIENTE

DM 16 maggio 1996.

Requisiti tecnici di omologazione e di installazione e procedure di controllo dei sistemi di recupero dei vapori di benzina prodotti durante le operazioni di rifornimento degli autoveicoli presso gli impianti di distribuzione carburanti.^{1,2}

il Ministro dell'ambiente:
di concerto con
i Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del lavoro e della previdenza sociale, dell'interno, della sanità, dei trasporti e della navigazione e delle finanze:

Visto il decreto ministeriale 31 luglio 1934 recante: «Approvazione delle norme di sicurezza per la lavorazione, l'immagazzinamento, l'impiego o la vendita di olii minerali, e per il trasporto degli olii stessi»;

Visto il decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626;

Visto l'art. 3, comma 6, del decreto-legge 25 marzo 1996, n. 165;

Decreta:

Art. 1.

Il presente decreto stabilisce, ai fini della salvaguardia ambientale, sanitaria e di sicurezza i requisiti tecnici di omologazione³ e di installazione e le procedure di controllo dei sistemi di recupero dei vapori di benzina prodotti durante le operazioni di rifornimento degli autoveicoli presso gli impianti di distribuzione carburanti.⁴

Art. 2.

Ai fini del presente decreto si intende per:

benzina: qualunque distillato di petrolio corrispondente ai seguenti codici doganali: NC 27100026-27100027-27100029-27100032-27100034-27100036;

impianto di distribuzione carburanti: ogni installazione in cui la benzina viene erogata ai serbatoi degli autoveicoli da serbatoi di stoccaggio;

impianto nuovo: si intende quello realizzato con concessione rilasciata dopo il 30 giugno 1996 e da installare su sito precedentemente non utilizzato quale impianto di distribuzione automatica di carburante;

distributore: apparecchio finalizzato all'erogazione di benzina. Può essere dotato di idonea unità di pompaggio in grado di aspirare da serbatoi di stoccaggio, oppure può essere collegato ad un sistema di pompaggio centralizzato. Se inserito in un impianto di distribuzione di carburanti in rapporto con il pubblico, deve essere dotato di idoneo dispositivo per l'indicazione ed il calcolo delle quantità erogate; il distributore, inserito in un impianto di distribuzione di carburanti privato, può essere sprovvisto di detti dispositivi;

sistema di recupero dei vapori - Fase I: insieme dei dispositivi e delle procedure atti a prevenire l'emissione in atmosfera di composti organici volatili durante i travasi di benzine dai veicoli di trasporto (carri serbatoio ferroviari, autobotti, autocisterne e simili) ai serbatoi a servizio di impianti di distribuzione. I sistemi di recupero vapori - Fase I - definiti anche con il termine di travasi a ciclo chiuso, sono disciplinati dalle prescrizioni di cui all'art. 72 - titolo V del decreto ministeriale 31 luglio 1934 nonché della direttiva 94/63/CE;

sistema di recupero dei vapori - Fase II: insieme dei dispositivi e delle procedure atti a prevenire l'emissione in atmosfera di composti organici volatili durante i rifornimenti di benzina di autoveicoli a motore. Tale insieme di procedure e di dispositivi, di seguito indicato più brevemente come sistema di recupero dei vapori, comprende pistole di erogazione predisposte per il recupero dei vapori, tubazioni flessibili coassiali o gemellate, ripartitori per la separazione della linea dei vapori dalla linea di erogazione del carburante, collegamenti interni ai distributori, linee

¹ Vedasi, in merito agli adempimenti di prevenzione incendi, la [lettera circolare prot. n° P687/4113 sott. 87 del 22/06/1999](#). N.d.R.

² Vedasi, in relazione ai requisiti dei distributori degli impianti di benzina, attrezzati con sistemi di recupero vapori, il [DM 27/12/2017](#). N.d.R.

³ Vedasi, per l'approvazione di tipo del complesso "colonnina"-sistema di recupero dei vapori:

a. la [lettera circolare prot. n° NS2510 4113 sott. 1 del 08/06/1995](#);

b. la [lettera circolare prot. n° NS2511 4113 sott. 1 del 08/06/1995](#). N.d.R.

⁴ Vedasi, sulla necessità di applicazione di tali dispositivi anche per imbarcazione ed aeromobili, il [chiarimento prot. n° P379/4113 sott. 149, del 08/07/2004](#). N.d.R.

interrate per il passaggio dei vapori verso i serbatoi, nonché tutte le apparecchiature e i dispositivi atti a garantire il funzionamento degli impianti in condizione di sicurezza ed efficienza;

efficienza del sistema di recupero: il rapporto percentuale tra il peso dei vapori di benzina recuperati e il peso degli stessi che risulterebbe rilasciato nell'ambiente in assenza del sistema di recupero;

pompa di erogazione: macchina idraulica atta all'estrazione della benzina dal serbatoio di stoccaggio verso il distributore, ai fini dell'erogazione;

rapporto V/L: rapporto tra il volume di vapori di benzina ed aria recuperati (V) e il volume di benzina erogato (L);

serbatoio di stoccaggio: serbatoio idoneo all'immagazzinamento dei carburanti negli impianti di distribuzione;

testata contometrica: dispositivo per l'indicazione e il calcolo delle quantità di benzina erogata, la cui adozione è obbligatoria per distributori inseriti in un impianto di distribuzione dei carburanti in rapporto con il pubblico;

dispositivi componenti il sistema di recupero dei vapori:

pompa del vuoto: macchina idraulica atta a creare una depressione che facilita il passaggio dei vapori di benzina dal serbatoio del veicolo verso il serbatoio di stoccaggio;

circolatore idraulico: dispositivo atto a creare una depressione che facilita il passaggio dei vapori di benzina dal serbatoio del veicolo verso il serbatoio di stoccaggio;

ripartitore: dispositivo atto a separare la linea di erogazione del carburante dalla linea di recupero dei vapori, dal quale tali linee si dipartono distintamente;

tubazione di erogazione: tubo flessibile di distribuzione della benzina;

tubazione coassiale: tubo flessibile costituito da due tubi concentrici per il passaggio rispettivamente della benzina erogata e dei vapori recuperati;

tubazioni gemellate: sistema costituito da due tubi flessibili distinti per il passaggio rispettivamente del carburante erogato e dei vapori recuperati;

pistola erogatrice: apparecchio per il controllo del flusso del carburante durante una operazione di erogazione.

Art. 3.

1. Ai fini dell'omologazione dei dispositivi componenti il sistema di recupero dei vapori, l'efficienza media del sistema di recupero non deve essere inferiore all'80%, raggiunto con un valore medio del rapporto V/L compreso tra 0,95 e 1,05. Il raggiungimento del valore di efficienza viene comprovato da una prova effettuata sul prototipo. Sino alla emanazione di una specifica regola tecnica da parte degli organi competenti, in via provvisoria l'efficienza deve essere determinata con prove effettuate con sistemi di misura utilizzando il metodo volumetrico-gravimetrico del TUV Rheinland, oppure con altro di dimostrata equivalenza, rilevando le perdite di vapori di benzina globali, incluse quelle degli sfiati dai serbatoi interrati. (Comma così sostituito dal comma 1 dell'art. 3 del DM 27/01/2006. N.d.R.).

2. La certificazione comprovante l'efficienza del prototipo viene rilasciata da un laboratorio italiano od estero a ciò abilitato. L'omologazione dei dispositivi componenti il sistema di recupero dei vapori è rilasciata dal Ministero dell'interno al quale il fabbricante deve presentare apposita domanda. La domanda deve essere corredata della documentazione necessaria alla identificazione dei dispositivi componenti il sistema di recupero dei vapori e dalla certificazione di prova di cui al precedente comma 1. (Comma così sostituito dal comma 1 dell'art. 3 del DM 27/01/2006. N.d.R.).

3. I dispositivi legalmente riconosciuti nei Paesi appartenenti all'Unione europea, che soddisfino ai requisiti di cui al precedente comma 1, possono essere immessi in commercio in Italia, per essere impiegati nel campo di applicazione disciplinato dal presente decreto. A tal fine, deve essere presentata apposita istanza diretta al Ministero dell'interno, corredata della documentazione necessaria alla identificazione del dispositivo di recupero vapori e delle relative certificazioni di prova rilasciate o riconosciute dalle competenti autorità. Documentazione e certificazioni devono essere accompagnati da traduzione in lingua italiana. (Comma così sostituito dal comma 1 dell'art. 3 del DM 27/01/2006. N.d.R.).

4. Il Ministero dell'ambiente procederà, tramite conferenza di servizi ai sensi dell'art. 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, a fornire interpretazioni sull'applicazione del presente decreto nonché a procedere all'aggiornamento dello stesso in relazione a specifiche necessità o all'evoluzione della tecnica.

Art. 4.

1. Decorso il termine di cui all'art. 12, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1998, n. 126, i sistemi recupero vapore immessi in commercio in Italia devono essere provvisti di omologazione ai sensi del presente decreto e di certificazione ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1998, n. 126. (Articolo così sostituito dal comma 2 dell'art. 3 del DM 27/01/2006. N.d.R.).

Art. 5.

1. I distributori per l'erogazione dei liquidi di categoria A e B devono essere provvisti di:

a) marcatura CE e relativa dichiarazione di conformità ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1998, n. 126. Tale marcatura CE deve attestare il distributore come costruito in maniera idonea in conformità all'analisi di rischio effettuata dal fabbricante ai sensi di tutte le direttive comunitarie e norme applicabili.

Si considerano costruiti come sopra specificato, ai sensi della direttiva n. 94/9/CE e del decreto del Presidente della Repubblica n. 126/1998, secondo anche le altre direttive e norme applicabili citate anche in premessa, per l'installazione nelle attività soggette ai controlli di prevenzione incendi di cui al punto n. 18 dell'allegato al decreto del Ministro dell'interno 16 febbraio 1982, i distributori per l'erogazione di liquidi di categoria A e B con marcatura CE di categoria 2 essendo la zona interna al distributore, di norma, classificata ai fini della sicurezza come zona 1.

L'utilizzo di una diversa categoria dev'essere oggetto di un appropriato riferimento specifico nel documento di valutazione del rischio, ai fini del controllo del Comando provinciale dei Vigili del fuoco competente per territorio;

b) dispositivi per il recupero vapori omologati da parte del Ministero dell'interno, ovvero riconoscimento ai sensi dell'art. 3, comma 3, del presente decreto, solo per i distributori per liquidi di categoria A;

c) collaudo in sede locale dell'intero impianto da parte della relativa commissione, ovvero della commissione interministeriale preposta agli impianti siti sulla rete autostradale, ove previsto.

(Comma così sostituito dal comma 1 dell'art. 4 del DM 27/01/2006 e successivamente abrogato dal comma 1 dell'art. 5 del DM 27/12/2017. N.d.R.).

2. Gli impianti già esistenti dovranno essere provvisti di:

a) approvazione di tipo ai fini della sicurezza antincendi,

rilasciata a suo tempo dal Ministero dell'interno ai sensi del decreto ministeriale 31 luglio 1934, del distributore nella versione originaria sprovvista del dispositivo per il recupero dei vapori;

b) omologazione dei dispositivi per il recupero dei vapori da parte del Ministero dell'interno ovvero riconoscimento ai sensi dell'art. 3, comma 3, del presente decreto;

c) certificazione rilasciata dal fabbricante, attestante la conformità al prototipo omologato dei dispositivi componenti i sistemi di recupero dei vapori prodotti in serie.

Il certificato di conformità attesta la capacità del sistema di recupero dei vapori prodotto in serie di rispettare, se correttamente installato, il valore di efficienza richiesto al comma 1 dell'art. 3, quando sia rispettato il valore V/L, con le relative tolleranze, rilevate in sede di prova prototipo omologato;

d) l'installatore del sistema di recupero dei vapori rilascia al concessionario una dichiarazione attestante che l'installazione del sistema stesso è stata effettuata seguendo le istruzioni fornite dal fabbricante, integrata da un'attestazione di esito positivo delle prove funzionali, con verifica del rapporto V/L di cui al comma 1 dell'art. 3 eseguite all'atto della presa in carico del sistema da parte del concessionario;

e) notifica, da parte del concessionario, alle autorità competenti dell'avvenuta installazione del sistema di recupero dei vapori, senza che ciò comporti a priori, l'interruzione dell'attività di erogazione. La notifica dovrà essere completa di documentazione comprovante il rispetto del decreto ministeriale 31 luglio 1934 in materia di sicurezza antincendio.

Art. 6.

1. Per tutti gli impianti viene istituito il registro di impianto, che dovrà essere custodito dall' esercente.

2. Nel registro di impianto dovranno essere riportati tutti gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria effettuati sulla stazione di distribuzione; a seguito di qualsiasi intervento che comporti sostituzioni di componenti, l'installatore dovrà produrre una dichiarazione scritta dalla quale risulti che i componenti sostituiti sono conformi a quelli del tipo approvato; tale atto dovrà essere allegato al registro di impianto e ne costituirà parte integrante.

3. Il controllo funzionale e la verifica del rapporto V/L di cui al comma 1 dell'art. 3, devono essere eseguiti con periodicità annuale a cura e sotto la responsabilità dell' esercente.

I risultati devono essere riportati sul registro di impianto di cui al comma 1 del presente articolo.

ALLEGATO A

REQUISITI TECNICI DI INSTALLAZIONE E DI COSTRUZIONE DEI SISTEMI DI RECUPERO DEI VAPORI A CORREDO DI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE DI CARBURANTI LIQUIDI

Art. 1.

Generalità.

Il termine sistema di recupero dei vapori - Fase I indica l'insieme dei dispositivi e delle procedure atti a prevenire l'emissione in atmosfera di composti organici volatili durante i travasi di carburanti liquidi dai veicoli di trasporto (carri serbatoio ferroviari, autobotti, autocisterna e simili) ai serbatoi di stoccaggio a servizio di impianti di distribuzione. I sistemi di recupero dei vapori - Fase I, definiti anche con il termine di

travasi a ciclo chiuso, sono disciplinati dalle prescrizioni di cui all'art. 72 - Titolo V del decreto ministeriale 31 luglio 1934.

Il termine sistema di recupero dei vapori - Fase II indica l'insieme dei dispositivi e delle procedure atti a prevenire l'emissione in atmosfera di composti organici volatili durante i rifornimenti di veicoli a motore. Tale insieme di procedure e di dispositivi, di seguito indicato più brevemente come sistema di recupero dei vapori, comprende pistole di erogazione predisposte per il recupero dei vapori, tubazioni flessibili coassiali o gemellate, ripartitori coassiali per la separazione della linea dei vapori dalla linea di erogazione del carburante, collegamenti interni ai distributori, linee interrato per il passaggio dei vapori dai distributori verso i serbatoi di stoccaggio, nonché tutte le apparecchiature e i dispositivi atti a garantire il funzionamento degli impianti in condizioni di sicurezza e di efficienza.

Art. 2.

Classificazione dei sistemi di recupero dei vapori.

In base al principio di funzionamento i sistemi di recupero dei vapori di benzine sono classificati in:

- a) sistemi di recupero dei vapori a circolazione naturale;
- b) sistemi di recupero dei vapori a circolazione forzata.

a) Sistemi di recupero dei vapori a circolazione naturale . La pressione esistente nel serbatoio del veicolo, e la depressione che si crea nel serbatoio di stoccaggio quando si estrae da essa il carburante, determinano il passaggio dei vapori dal serbatoio del veicolo verso il serbatoio durante il rifornimento. I sistemi di recupero dei vapori che operano in base a questo principio, senza l'impiego di pompe a vuoto, aspiratori o altri dispositivi atti a facilitare la circolazione dei vapori, vengono definiti sistemi di recupero dei vapori a circolazione naturale.

b) Sistemi di recupero dei vapori a circolazione forzata . Tali sistemi prevedono l'impiego di dispositivi che, in aggiunta alla differenza di pressione che si determina tra il serbatoio del veicolo e il serbatoio di stoccaggio, facilitano il passaggio dei vapori dal serbatoio del veicolo al serbatoio durante il rifornimento. In base al tipo di dispositivo impiegato tali sistemi vengono classificati in:

- b.1) sistemi assistiti da pompe;
- b.2) sistemi a circolatore idraulico.

b.1) Sistemi assistiti da pompe . Tali sistemi prevedono l'impiego di una o più pompe del vuoto atte a creare una depressione che facilita il passaggio dei vapori stessi dal serbatoio del veicolo verso i serbatoi di stoccaggio. Sulla base del numero e della disposizione delle pompe a vuoto impiegate, tali sistemi vengono classificati in:

- b.1. 1) sistemi dedicati;
- b.1. 2) sistemi centralizzati.

b.1.1) Sistemi dedicati . Tali sistemi prevedono l'impiego di almeno una pompa del vuoto installata nel corpo di ciascun distributore, e messa in funzione all'atto dell'erogazione del carburante. Il sistema deve avere requisiti tali da garantire la proporzionalità del volume di vapore recuperato in funzione del volume di carburante erogato, secondo quanto prescritto dalle vigenti norme in materia.

La pompa del vuoto deve essere dotata di idonei dispositivi tagliafiamma posti sulla mandata e sull'aspirazione; il motore della pompa del vuoto deve avere grado di protezione adeguato alla zona di pericolo in cui è ubicato.

b.1.2) Sistemi centralizzati . Tali sistemi prevedono l'impiego di un'unica pompa del vuoto centralizzata asservita a più distributori, installata lungo la linea di ritorno dei vapori e messa in funzione all'atto dell'erogazione del carburante. Il sistema deve avere requisiti tali da garantire la proporzionalità del volume di vapore recuperato in funzione del volume di carburante erogato, secondo quanto prescritto dalle vigenti norme in materia. La pompa del vuoto deve essere dotata di idonei dispositivi tagliafiamma posti sulla mandata e sull'aspirazione il motore della pompa del vuoto deve avere grado di protezione adeguato alla zona di pericolo in cui è ubicato.

b.2) Sistemi a circolatore idraulico . Tali sistemi prevedono l'impiego di un circolatore idraulico (pompa a getto, aspiratore Venturi o altro dispositivo) al fine di ottenere una depressione atta a facilitare il passaggio dei vapori dal serbatoio del veicolo ai serbatoi durante la fase del rifornimento. Il circolatore idraulico può essere installato presso il distributore o presso la pompa di erogazione del carburante, e deve avere requisiti tali da garantire la proporzionalità del volume di vapore recuperato in funzione del volume di carburante erogato, secondo quanto prescritto dalle vigenti norme in materia; la mandata del circolatore idraulico deve essere dotata di idoneo dispositivo tagliafiamma.

Art. 3.

Pistole erogatrici.

Le pistole erogatrici da impiegarsi nei distributori dotati di sistema per il recupero dei vapori devono avere requisiti tali da garantire l'esercizio dell'impianto in condizioni di sicurezza e di efficienza. Esse devono essere provviste di un condotto separato per il passaggio dei vapori; di valvola di ritegno per mantenere chiuso il circuito dei vapori tra due successive operazioni di erogazione; di idonei dispositivi atti a garantire l'arresto dell'erogazione per serbatoio pieno e per caduta a terra della pistola.

Se l'impianto è dotato di sistema di recupero dei vapori di benzina a circolazione naturale le pistole di erogazione devono garantire una tenuta con il bocchettone di carico del serbatoio del veicolo.

Art. 4.

Tubazioni flessibili coassiali o gemellate.

Nei distributori dotati di sistema per il recupero dei vapori è consentito l'impiego di tubazioni flessibili coassiali o gemellate.

Le tubazioni flessibili coassiali sono costituite da due tubi concentrici per il passaggio rispettivamente del carburante erogato e dei vapori recuperati.

Le tubazioni flessibili gemellate sono costituite da due tubi distinti per il passaggio rispettivamente del carburante erogato e dei vapori recuperati.

Per le tubazioni di cui sopra si prescrive una lunghezza massima esterna al distributore di 500 cm.

Art. 5.

Ripartitori coassiali.

Al fine di separare la linea di erogazione del carburante dalla linea di recupero dei vapori è necessario installare un idoneo ripartitore coassiale, dal quale si dipartono distintamente la linea di erogazione del carburante e la linea di recupero dei vapori.

Se il distributore è dotato di tubazioni flessibili coassiali il ripartitore coassiale può essere installato all'interno o all'esterno del corpo del distributore; se il distributore è dotato di tubazioni flessibili gemellate il ripartitore coassiale deve essere installato sulla pistola erogatrice.

Art. 6.

Collegamenti interni al distributore.

Il collegamento tra il distributore e le tubazioni interrate del sistema di recupero dei vapori di benzine può essere costituito da un tronco di tubazione flessibile o rigido.

Art. 7.

Linee interrate di ritorno dei vapori. Configurazioni.

Le linee interrate di ritorno dei vapori di benzine, nel percorso che va dai distributori ai serbatoi di stoccaggio, possono assumere le seguenti configurazioni:

- a) linee dedicate (una per ogni distributore): collegano ciascun distributore ad un singolo serbatoio di stoccaggio;
- b) linee centralizzate (a servizio di più distributori): collegano tutti i distributori ad uno o più serbatoi di stoccaggio per mezzo di una rete comune di tubazioni.

Art. 8.

Dispositivo segnalazione anomalie.

Sulla linea di ritorno dei vapori deve essere installato un gruppo di controllo del funzionamento, che provvede a segnalare visivamente l'anomalia del sistema recupero vapori benzine.

In tal caso il gestore dell'impianto è tenuto a prendere idonei provvedimenti e ad annotare gli interventi come riportato all'art. 6 del presente decreto.

Art. 9.

Collegamento delle linee di ritorno dei vapori con i serbatoi di stoccaggio.

È consentito immettere i vapori recuperati nella parte superiore dei serbatoi di stoccaggio, senza gorgogliamento, in quanto all'interno della linea di recupero dei vapori la concentrazione della fase vapore si mantiene superiore al limite superiore di esplosività per la benzina. All'ingresso della linea di ritorno dei vapori di ogni serbatoio deve essere inoltre installato un idoneo dispositivo tagliafiamma.

Al fine di evitare che il carburante rifluisca nella linea di recupero dei vapori in caso di sovrariempimento dei serbatoi di stoccaggio, si prescrive l'installazione di idonei dispositivi.

Qualora l'impianto di distribuzione di carburanti sia asservito ad un sistema di più serbatoi di stoccaggio, questi possono essere collegati fra loro in corrispondenza della linea di ritorno dei vapori tramite un collettore comune, a condizione che contengano tutte benzine con o senza piombo.

Art. 10.

Tubazioni appartenenti alle linee interrate di ritorno dei vapori.
Requisiti costruttivi e funzionali.

I requisiti costruttivi delle tubazioni appartenenti alle linee interrate di ritorno dei vapori sono identici a quelli richiesti per le tubazioni per l'adduzione del carburante: i materiali impiegati devono essere compatibili con le caratteristiche fisico-chimiche dei carburanti immagazzinati, devono possedere un'adeguata capacità, robustezza e durata per poter sopportare le pressioni di esercizio, lo stato di tensione strutturale e l'aggressione chimica a cui possono essere sottoposte; devono inoltre assicurare un libero passaggio e nel contempo garantire una bassa resistenza al flusso dei vapori.

Art. 11.

Tubazioni appartenenti alle linee interrate di ritorno dei vapori.
Posa in opera.

Le tubazioni appartenenti alle linee interrate di ritorno dei vapori devono seguire il percorso effettivo più breve che va dai distributori ai serbatoi, con una pendenza uniforme minima del 2% verso i serbatoi stessi.

Art. 12.

Protezione dalla corrosione.

Tutti gli elementi metallici appartenenti alla linea di ritorno dei vapori devono essere adeguatamente protetti dalla corrosione.

Art. 13.

Impianti elettrici.

Gli impianti elettrici negli impianti di distribuzione di carburanti liquidi devono essere realizzati secondo quanto prescritto dalla legge 1° marzo 1968, n. 186.

Le tubazioni e tutti gli altri elementi appartenenti alla linea di erogazione del carburante e alla linea di ritorno dei vapori, se di tipo non metallico, devono essere corredati di certificazione prodotta dal costruttore che ne attesti l'antistaticità.

ALLEGATO B

ESAMI E PROVE DI LABORATORIO

Art. 1.

Esame costruttivo del distributore.

1.1. Scopo.

La prova è finalizzata all'individuazione delle caratteristiche costruttive e funzionali del distributore in esame.

1.2. Contenuto dell'esame costruttivo.

I dati caratteristici del distributore in esame saranno riportati sulla scheda delle prove di laboratorio, e dovranno comprendere:

- a) le dimensioni di ingombro del distributore (in millimetri);
- b) la conformazione del distributore (singolo, doppio, monofronte, bifronte);
- c) la configurazione del distributore (parallelepipedo, cilindrico ecc.);
- d) il numero delle pistole che è possibile collegare al distributore;
- e) il tipo e lo spessore del fasciame del distributore.

Art. 2.

Esame costruttivo dell'impianto elettrico.

2.1. Scopo. La prova è finalizzata all'individuazione dei dati caratteristici di ogni singolo componente elettrico ed elettronico del distributore in esame, valutandone l'idoneità all'impiego ai fini antincendi.

2.2. Contenuto dell'esame dell'impianto elettrico. I dati caratteristici dei componenti dell'impianto elettrico del distributore in esame saranno riportati sulla scheda delle prove di laboratorio, e dovranno comprendere:

- a) le caratteristiche del motore della pompa di circolazione del carburante (tipo, esecuzione, custodia, potenza, n.ro giri/min., estremi delle certificazioni acquisite);

- b) le caratteristiche dell'interruttore del motore della pompa di circolazione del carburante (tipo, esecuzione, estremi delle certificazioni acquisite);
- c) le caratteristiche del motore della pompa a vuoto del circuito di recupero vapori, se presente (tipo, esecuzione, custodia, potenza, n.ro giri/min., estremi delle certificazioni acquisite);
- d) le caratteristiche dell'interruttore del motore della pompa a vuoto, se presente (tipo, esecuzione, estremi delle certificazioni acquisite);
- e) le caratteristiche dell'elettrovalvola di intercettazione del carburante (tipo, esecuzione, estremi delle certificazioni acquisite);
- f) le caratteristiche del sensore di calore, se presente (tipo, esecuzione, estremi delle certificazioni acquisite);
- g) le caratteristiche del sensore di pressione (tipo, esecuzione, estremi delle certificazioni acquisite);
- h) le caratteristiche dell'impianto di illuminazione (tipo, esecuzione, custodie, grado di protezione, zona di posa in opera, estremi delle certificazioni acquisite);
- i) le caratteristiche delle scatole di connessione (tipo, esecuzione, grado di protezione, zona di posa in opera, estremi delle certificazioni acquisite);
- l) le caratteristiche delle morsettiere (tipo, zona di posa in opera);
- m) le caratteristiche dei cavi elettrici e dei pressacavi (tipo, esecuzione, zona di posa in opera, estremi delle certificazioni acquisite).

Art. 3.

Esame dell'impianto idraulico.

3.1. Linea di erogazione del carburante.

3.1.1. Scopo.

La prova è finalizzata all'individuazione dei dati caratteristici di ogni singolo componente della linea di erogazione del carburante per il distributore in esame, valutandone l'idoneità all'impiego ai fini antincendi.

3.1.2. Contenuto dell'esame dell'impianto idraulico.

I dati caratteristici dei componenti della linea di erogazione del carburante saranno riportati sulla scheda delle prove di laboratorio, e dovranno comprendere:

- a) le caratteristiche della pompa di circolazione del carburante (tipo, materiali, prevalenza, estremi delle certificazioni acquisite);
- b) le caratteristiche delle tubazioni (tipo, diametri, materiali, estremi delle certificazioni acquisite);
- c) le caratteristiche della pistola erogatrice (tipo, esecuzione, numero delle posizioni di apertura, estremi delle certificazioni acquisite);
- d) le caratteristiche dello sfiato del sistema di disareazione, se presente (ubicazione, tipo e materiale del tagliafiamma, estremi delle certificazioni acquisite);
- e) le caratteristiche del rivelatore di erogazione (tipo, materiale, ubicazione);
- f) le caratteristiche della valvola di sicurezza a fusione e distacco (tipo, materiale, ubicazione, estremi delle certificazioni acquisite), se presente.

3.2. Linea di recupero dei vapori.

3.2.1. Scopo.

La prova è finalizzata all'individuazione dei dati caratteristici di ogni singolo componente della linea di recupero dei vapori per il distributore in esame, valutandone l'idoneità all'impiego ai fini antincendi.

3.2.2. Contenuto dell'esame dell'impianto idraulico.

I dati caratteristici di ogni singolo componente della linea di recupero dei vapori saranno riportati sulla scheda delle prove di laboratorio, e dovranno comprendere:

- a) la descrizione del principio di funzionamento (a circolazione naturale, a circolazione forzata mediante pompa a vuoto, a circolazione forzata tramite eiettore idraulico, etc.);
- b) le caratteristiche della pompa a vuoto del circuito di recupero vapori, se presente (tipo, materiale, prevalenza, ubicazione, estremi delle certificazioni acquisite);
- c) le caratteristiche dell'iniettore idraulico del circuito di recupero vapori, se presente (tipo, materiale, ubicazione);
- d) le caratteristiche del ripartitore coassiale (tipo, diametri, materiali, ubicazione);
- e) le caratteristiche delle tubazioni (tipo, diametri, materiali, estremi delle certificazioni acquisite);
- f) le caratteristiche della valvola di sicurezza a fusione e distacco (tipo, materiale, ubicazione, estremi delle certificazioni acquisite), se presente;
- g) le caratteristiche del sensore di pressione, se presente (tipo, ubicazione, estremi delle certificazioni acquisite).

Art. 4.

Esame della testata contometrica.

4.1. Scopo.

La prova è finalizzata all'individuazione delle caratteristiche costruttive e di funzionamento della testata contometrica, valutandone l'idoneità all'impiego ai fini antincendi.

4.2. Contenuto dell'esame della testata contometrica.

I dati caratteristici della testata contometrica saranno riportati sulla scheda delle prove di laboratorio, e dovranno comprendere:

- a) il tipo (meccanica o elettronica);
- b) le caratteristiche della custodia (materiale, esecuzione, ubicazione, estremi delle certificazioni acquisite);
- c) le caratteristiche del generatore d'impulsi (tipo, esecuzione, grado di protezione, ubicazione, estremi delle certificazioni acquisite).

Art. 5.

Prova di funzionamento.

5.1. Scopo.

La prova è finalizzata all'individuazione dell'idoneità all'impiego ai fini antincendi e della regolarità di funzionamento del distributore in esame.

5.2. Apparecchiatura di prova.

Il distributore in esame viene posizionato su apposito banco di prova, simulante le effettive condizioni di esercizio, costituito dai seguenti elementi:

- serbatoio di stoccaggio comprensivo di passo d'uomo e indicatore di livello, fissato a idonea struttura di sostegno;
- piattaforma per il posizionamento del distributore;
- dispositivo simulante il bocchettone e la tubazione di carico del veicolo, compatibile con le pistole erogatrici utilizzate nei sistemi di recupero vapore e collegato in ciclo chiuso al serbatoio di stoccaggio.

Il liquido da impiegarsi nelle prove dovrà essere compatibile con le caratteristiche del circuito idraulico del sistema di distribuzione.

5.3. Descrizione della prova.

La prova viene eseguita secondo la seguente procedura:

- a) collegare il distributore al circuito idraulico ed alla linea per l'alimentazione elettrica;
- b) mettere in funzione il distributore simulando 10 operazioni di rifornimento per ciascuna delle posizioni di apertura della pistola erogatrice, per un'erogazione complessiva di 1000 litri di carburante.

La prova si considera superata se durante tali operazioni il distributore ha mostrato un funzionamento regolare.

L'esito della prova deve essere riportato sulla scheda delle prove di laboratorio.

Art. 6.

Misura delle caratteristiche del circuito idraulico.

6.1. Linea di erogazione del carburante liquido.

6.1.1. Scopo.

La prova è finalizzata a misurare il valore delle grandezze idrauliche caratteristiche della linea di erogazione del carburante per il distributore in esame, sia durante la fase dell'erogazione stessa, sia negli istanti precedenti e successivi, durante i quali la pistola erogatrice rimane chiusa.

6.1.2. Descrizione della prova.

La prova viene eseguita secondo la seguente procedura:

per distributori che impiegano tubazioni flessibili coassiali:

- a) collegare il distributore al circuito idraulico ed alla linea per l'alimentazione elettrica;
- b) rimuovere la pistola erogatrice dalla tubazione flessibile coassiale;
- c) collegare l'estremità libera della tubazione coassiale alla linea di misura, costituita da un primo ripartitore coassiale, a sua volta collegato a due linee distinte per il passaggio del liquido carburante e dei vapori; sulla linea per il passaggio del liquido carburante è installato un idoneo gruppo di misura delle pressioni e delle portate;
- d) collegare le due linee per il passaggio del liquido e del vapore ad un secondo ripartitore coassiale, a sua volta collegato ad un breve tronco di tubazione flessibile coassiale;
- e) collegare la pistola di erogazione all'estremità libera del suddetto tronco di tubazione flessibile coassiale;
- f) regolare il by-pass della pompa di circolazione del carburante al valore massimo consentito di portata;

g) introdurre la pistola di erogazione nel dispositivo di carico;

h) far funzionare il distributore simulando 10 operazioni di rifornimento per ciascuna delle posizioni di apertura della pistola erogatrice.

Nel corso delle operazioni di cui al punto h) devono essere rilevate le seguenti grandezze:

portata massima di erogazione a pistola completamente aperta (in litri/minuto);

pressione di erogazione a pistola completamente aperta (in bar);

pressione massima all'atto della chiusura della pistola (colpo d'ariete) (in bar);

portata minima di erogazione (se la pistola è dotata di più posizioni di apertura) (in litri/minuto).

Per ciascuna delle grandezze precedentemente elencate deve essere effettuata la media dei valori rilevati nelle 10 operazioni di rifornimento, il valore risultante andrà riportato sulla scheda delle prove di laboratorio;

per distributori che impiegano tubazioni flessibili gemellate:

a) collegare il distributore al circuito idraulico ed alla linea per l'alimentazione elettrica;

b) rimuovere il ripartitore coassiale e la pistola erogatrice dalle tubazioni flessibili gemellate;

c) collegare l'estremità libera della tubazione di erogazione alla linea di misura, costituita da idoneo gruppo di misura delle pressioni e delle portate;

d) collegare nuovamente il ripartitore coassiale e la pistola di erogazione all'estremità libera della linea per il passaggio del carburante in uscita dalla linea di misura ed alla linea di recupero dei vapori;

e) regolare il by-pass della pompa di circolazione del carburante al valore massimo consentito di portata;

f) introdurre la pistola di erogazione nel dispositivo di carico;

g) far funzionare il sistema di distribuzione simulando 10 operazioni di rifornimento per ciascuna delle posizioni di apertura della pistola erogatrice.

Nel corso delle operazioni di cui al punto g) devono essere rilevate le seguenti grandezze:

portata massima di erogazione a pistola completamente aperta (in litri/minuto);

pressione di erogazione a pistola completamente aperta (in bar);

pressione massima all'atto della chiusura della pistola (colpo d'ariete) (in bar);

portata minima di erogazione (se la pistola è dotata di più posizioni di apertura) (in litri/minuto).

Per ciascuna delle grandezze precedentemente elencate deve essere effettuata la media dei valori rilevati nelle 10 operazioni di rifornimento, i valori risultanti andranno riportati sulla scheda delle prove di laboratorio.

6.2. Linea di recupero dei vapori.

6.2.1. Scopo.

La prova è finalizzata a misurare il valore delle grandezze idrauliche caratteristiche della linea di recupero dei vapori per il distributore in esame durante la fase dell'erogazione.

6.2.2. Descrizione della prova.

La prova viene eseguita secondo la seguente procedura:

per distributori che impiegano tubazioni flessibili coassiali:

a) collegare il distributore al circuito idraulico ed alla linea per l'alimentazione elettrica;

b) rimuovere la pistola erogatrice dalla tubazione flessibile coassiale;

c) collegare l'estremità libera della tubazione coassiale alla linea di misura, costituita da un primo ripartitore coassiale, a sua volta collegato a due linee distinte per il passaggio del liquido carburante e dei vapori; sulla linea per il passaggio dei vapori è installato un idoneo gruppo di misura delle pressioni e delle portate;

d) collegare le due linee per il passaggio del liquido e del vapore ad un secondo ripartitore coassiale, a sua volta collegato ad un breve tronco di tubazione flessibile coassiale;

e) collegare la pistola di erogazione all'estremità libera del suddetto tronco di tubazione flessibile coassiale;

f) regolare il by-pass della pompa di circolazione del carburante al valore massimo consentito di portata;

g) introdurre la pistola di erogazione nel dispositivo di carico;

h) far funzionare il distributore simulando 10 operazioni di rifornimento per ciascuna delle posizioni di apertura della pistola erogatrice.

Nel corso delle operazioni di cui al punto h) devono essere rilevate le seguenti grandezze:

portata massima dei vapori a pistola completamente aperta (in litri/minuto);

pressione dei vapori a pistola completamente aperta (in bar);

portata minima dei vapori (se la pistola è dotata di più posizioni di apertura) (in litri/minuto);

depressione massima sulla linea di aspirazione dei vapori (in bar).

Per ciascuna delle grandezze precedentemente elencate deve essere effettuata la media dei valori rilevati nelle 10 operazioni di rifornimento, i valori risultanti andranno riportati sulla scheda delle prove di laboratorio;

per distributori che impiegano tubazioni flessibili gemellate:

a) collegare il distributore al circuito idraulico ed alla linea per l'alimentazione elettrica;

b) rimuovere il ripartitore coassiale e la pistola erogatrice dalle tubazioni flessibili gemellate;

- c) collegare l'estremità libera della tubazione di recupero dei vapori alla linea di misura, costituita da idoneo gruppo di misura delle pressioni e delle portate;
- d) collegare nuovamente il ripartitore coassiale e la pistola di erogazione all'estremità libera della linea di recupero dei vapori in uscita dalla linea di misura e alla linea per il passaggio del carburante;
- e) regolare il by-pass della pompa di circolazione del carburante al valore massimo consentito di portata;
- f) introdurre la pistola di erogazione nel dispositivo di carico;
- g) far funzionare il sistema di distribuzione simulando 10 operazioni di rifornimento per ciascuna delle posizioni di apertura della pistola erogatrice.

Nel corso delle operazioni di cui al punto g) devono essere rilevate le seguenti grandezze:

- portata massima dei vapori a pistola completamente aperta (in litri/minuto);
- pressione dei vapori a pistola completamente aperta (in bar);
- portata minima dei vapori (se la pistola è dotata di più posizioni di apertura) (in litri/minuto);
- depressione massima sulla linea di aspirazione dei vapori (in bar).

Per ciascuna delle grandezze precedentemente elencate deve essere effettuata la media dei valori rilevati nelle 10 operazioni di rifornimento, i valori risultanti andranno riportati sulla scheda delle prove di laboratorio.

Art. 7. Rapporto V / L

ove: V è il volume dei vapori recuperati durante il rifornimento; L è il corrispondente volume del carburante erogato.

I valori di V e L vengono calcolati sulla base delle portate misurate nelle prove di cui ai punti 6.1. e 6.2.

Il rapporto del sistema deve rientrare nei limiti stabiliti dal presente decreto. Se la misura viene effettuata aspirando aria nel circuito di recupero dei vapori, deve essere applicato un idoneo coefficiente correttivo.

Art. 8. Prove di tenuta in pressione del circuito idraulico.

8.1. Linea di erogazione del carburante.

8.1.1. Scopo.

La prova è finalizzata alla verifica della tenuta degli elementi costitutivi della linea di erogazione del carburante per il distributore in esame, per una pressione pari almeno a 1,2 volte quella massima misurata all'atto della chiusura della pistola di erogazione (media dei valori riscontrati su 10 operazioni di rifornimento), e comunque non inferiore a 5 bar.

8.1.2. Descrizione della prova.

La prova viene eseguita secondo la seguente procedura:

per distributori che impiegano tubazioni flessibili coassiali:

- a) rimuovere la pistola erogatrice dalla tubazione flessibile coassiale;
- b) chiudere l'estremità libera della tubazione flessibile coassiale mediante idoneo tappo metallico filettato, munito di valvola di sfiato per permettere la fuoriuscita dell'aria presente all'interno;
- c) collegare la linea di erogazione del carburante a monte del distributore ad una pompa di idonee caratteristiche, dotata di strumento per la misura delle pressioni, posta in aspirazione sul serbatoio di stoccaggio contenente il liquido di prova;
- d) far fuoriuscire l'aria presente all'interno della tubazione flessibile coassiale agendo sulla suddetta valvola di sfiato;
- e) inviare, tramite la pompa di cui al punto c) , il liquido di prova nella linea di erogazione del carburante, incrementando gradualmente la pressione fino al valore massimo prefissato, e mantenere la pressione a questo valore per 10 minuti primi.

La prova si considera superata se durante le operazioni di cui al punto e) nessun elemento della linea di erogazione del carburante, compresa la tubazione flessibile coassiale, ha mostrato tra filamenti del liquido di prova o abbassamenti di pressione.

L'esito della prova deve essere riportato sulla scheda delle prove di laboratorio;

per distributori che impiegano tubazioni flessibili gemellate:

- a) rimuovere il ripartitore coassiale e la pistola erogatrice dalle tubazioni flessibili gemellate;
- b) chiudere le estremità libere di ciascuna delle tubazioni flessibili gemellate mediante idoneo tappo metallico filettato, munito di valvola di sfiato per permettere la fuoriuscita dell'aria presente all'interno;
- c) collegare la linea di erogazione del carburante a monte del distributore ad una pompa di idonee caratteristiche, dotata di strumento per la misura delle pressioni, posta in aspirazione sul serbatoio di stoccaggio contenente il liquido di prova;
- d) far fuoriuscire l'aria presente all'interno delle tubazioni flessibili gemellate agendo sulle valvole di sfiato presenti sui tappi filettati;

e) inviare, tramite la pompa di cui al punto c) , il liquido di prova nella linea di erogazione del carburante, incrementando gradualmente la pressione fino al valore massimo prefissato, e mantenere la pressione a questo valore per 10 minuti primi.

La prova si considera superata se durante le operazioni di cui al punto e) nessun elemento della linea di erogazione del carburante, compresa la tubazione flessibile di erogazione, ha mostrato trafiletti del liquido di prova o abbassamenti di pressione.

L'esito della prova deve essere riportato sulla scheda delle prove di laboratorio.

8.2. Linea di recupero dei vapori.

8.2.1. Scopo.

La prova è finalizzata a verificare la tenuta degli elementi costitutivi della linea di recupero dei vapori per il distributore in esame, per una pressione pari a 1,2 volte quella massima fornita dal dispositivo del vuoto, e comunque non inferiore a 1 bar.

8.2.2. Descrizione della prova.

La prova viene eseguita secondo la seguente procedura:

per distributori che impiegano tubazioni flessibili coassiali:

- a) rimuovere la pistola erogatrice dalla tubazione flessibile coassiale;
- b) chiudere l'estremità libera della tubazione flessibile coassiale mediante idoneo tappo metallico filettato, munito di valvola di sfiato per permettere la fuoriuscita dell'aria presente all'interno;
- c) collegare la linea di recupero dei vapori a valle del distributore ad una pompa di idonee caratteristiche, dotata di strumento per la misura delle pressioni, posta in aspirazione sul serbatoio di stoccaggio contenente il liquido di prova;
- d) far fuoriuscire l'aria presente all'interno della tubazione flessibile coassiale, agendo sulla valvola di sfiato presente sul tappo metallico filettato;
- e) inviare, tramite la pompa di cui al punto c) , il liquido di prova nella linea di recupero dei vapori, incrementando gradualmente la pressione fino al valore massimo prefissato, e mantenere la pressione a questo valore per 10 minuti primi.

La prova si considera superata se durante le operazioni di cui al punto e) nessun elemento della linea di recupero dei vapori, compresa la tubazione flessibile coassiale, ha mostrato trafiletti del liquido di prova o abbassamenti di pressione.

L'esito della prova deve essere riportato sulla scheda delle prove di laboratorio;

per distributori che impiegano tubazioni flessibili gemellate:

- a) rimuovere il ripartitore coassiale e la pistola erogatrice dalle tubazioni flessibili gemellate;
- b) chiudere le estremità libere di ciascuna delle tubazioni flessibili gemellate mediante idoneo tappo metallico filettato, munito di valvola di sfiato per permettere la fuoriuscita dell'aria presente all'interno;
- c) collegare la linea di recupero dei vapori a valle del distributore ad una pompa di idonee caratteristiche, dotata di strumento per la misura delle pressioni, posta in aspirazione sul serbatoio di stoccaggio contenente il liquido di prova;
- d) far fuoriuscire l'aria presente all'interno delle tubazioni flessibili gemellate agendo sulle valvole di sfiato presenti sui tappi metallici filettati;
- e) inviare, tramite la pompa di cui al punto c) , il liquido di prova nella linea di recupero dei vapori, incrementando gradualmente la pressione fino al valore massimo prefissato, e mantenere la pressione a questo valore per 10 minuti primi.

La prova si considera superata se durante le operazioni di cui al punto e) nessun elemento della linea di erogazione del carburante, compresa la tubazione flessibile di erogazione, ha mostrato trafiletti del liquido di prova o abbassamenti di pressione.

L'esito della prova deve essere riportato sulla scheda delle prove di laboratorio.

Art. 9.

Prova di tenuta in depressione della linea di recupero dei vapori.

9.1. Scopo.

La prova è finalizzata a verificare la tenuta degli elementi costitutivi della linea di recupero dei vapori per il distributore in esame, per una depressione pari a 1,2 volte quella massima fornita dal dispositivo del vuoto, e comunque non inferiore in valore assoluto a 300 millibar.

9.1.2. Descrizione della prova.

La prova viene eseguita secondo la seguente procedura:

per distributori che impiegano tubazioni flessibili coassiali:

- a) rimuovere la pistola erogatrice dalla tubazione flessibile coassiale;

- b) chiudere l'estremità libera dalla tubazione flessibile coassiale mediante idoneo tappo metallico filettato, munito di valvola di sfiato per permettere la fuoriuscita dell'aria presente all'interno;
- c) collegare la linea di recupero dei vapori a valle del distributore ad una pompa aspirante di idonee caratteristiche, dotata di dispositivo per la misura delle depressioni;
- d) far fuoriuscire l'aria presente all'interno della tubazione flessibile coassiale agendo sulla valvola di sfiato presente sul tappo metallico filettato;
- e) mettere in depressione la linea di recupero dei vapori tramite la pompa di cui al punto c) , incrementandone gradualmente la depressione fino al valore prefissato.

La prova si considera superata se, dopo 10 minuti primi, nessun elemento della linea di recupero dei vapori ha mostrato variazioni di pressione rispetto al valore prefissato.

L'esito della prova deve essere riportato sulla scheda delle prove di laboratorio;
per distributori che impiegano tubazioni flessibili gemellate:

- a) rimuovere il ripartitore coassiale e la pistola erogatrice dalle tubazioni flessibili gemellate;
- b) chiudere l'estremità libera di ciascuna delle tubazioni flessibili gemellate mediante idoneo tappo metallico filettato, munito di valvola di sfiato per permettere la fuoriuscita dell'aria presente all'interno;
- c) collegare la linea di recupero dei vapori a valle del distributore ad una pompa aspirante di idonee caratteristiche, dotata di dispositivo per la misura delle depressioni;
- d) far fuoriuscire l'aria presente all'interno delle tubazioni flessibili gemellate, agendo sulle valvole di sfiato presenti sui tappi metallici filettati;
- e) mettere in depressione la linea di recupero dei vapori tramite la pompa di cui al punto c) , incrementando gradualmente la depressione fino al valore prefissato.

La prova si considera superata se, dopo 10 minuti primi, nessun elemento della linea di recupero dei vapori ha mostrato variazioni di pressione rispetto al valore prefissato.

L'esito della prova deve essere riportato sulla scheda delle prove di laboratorio.

Art. 10.

Prove sulla pistola erogatrice.

10.1. Prova di apertura spontanea.

10.1.1. Scopo.

La prova è finalizzata a verificare la tenuta della valvola di ritegno del carburante interna alla pistola di erogazione, per pressioni crescenti.

10.1.2. Descrizione della prova.

La prova viene eseguita secondo la seguente procedura:

- a) collegare la linea di erogazione a monte del distributore ad una pompa di idonee caratteristiche, dotata di strumento per la misura delle pressioni, posta in aspirazione sul serbatoio di stoccaggio contenente il liquido di prova;
- b) inviare, tramite la pompa di cui al punto a) , il liquido di prova alla pistola erogatrice che viene tenuta chiusa, incrementando gradualmente la pressione fino ad un massimo di 20 bar.

La prova si considera superata se, durante le operazioni di cui al punto b) , si verifica uno dei seguenti casi:

- la pistola erogatrice rimane chiusa;
- la pistola erogatrice si apre solo per un valore di pressione non inferiore a 1,2 volte la pressione massima misurata all'atto della chiusura della pistola di erogazione (media dei valori riscontrati su 10 operazioni di rifornimento), e comunque non inferiore a 5 bar.

L'esito della prova deve essere riportato sulla scheda delle prove di laboratorio.

10.2. Prova di caduta.

10.2.1. Scopo.

La prova è finalizzata a verificare la resistenza meccanica della pistola erogatrice.

10.2.2. Descrizione della prova.

La prova viene eseguita secondo la seguente procedura: la pistola erogatrice deve essere lasciata cadere al suolo (pavimentazione stradale asfaltata) da un'altezza di almeno 1,5 metri, per 5 volte consecutive.

A seguito di esame visivo effettuato dopo la caduta, la pistola erogatrice non deve presentare ammaccature, rotture o altre alterazioni tali da pregiudicarne il corretto funzionamento.

A tale scopo la pistola erogatrice deve essere nuovamente risottoposta alla prova di apertura spontanea descritta al punto 9.1.

L'esito della prova deve essere riportato sulla scheda delle prove di laboratorio.

Art. 11.

Prova di continuità elettrica.

11.1. Scopo.

La prova è finalizzata alla verifica della continuità elettrica tra la pistola di erogazione e la struttura metallica del distributore in esame.

11.2. Descrizione della prova.

La prova viene eseguita secondo la seguente procedura:

tramite l'utilizzazione di idonea strumentazione di misura, deve essere accertata la continuità elettrica tra la pistola di erogazione e la struttura metallica del distributore in esame.

L'esito della prova deve essere riportato sulla scheda delle prove di laboratorio.

Art. 12.

Verificare sulla testata contometrica (se di tipo elettronico).

12.1. Scopo.

La prova è finalizzata alla verifica del corretto funzionamento della testata contometrica per il distributore in esame, e del relativo generatore di impulsi.

La testata contometrica, oltre alle funzioni di indicazione delle quantità erogate e, se l'impianto è in rapporto con il pubblico, di calcolo dei relativi importi, svolge funzioni di controllo del funzionamento del distributore e, in caso di mal funzionamento, deve provocare l'arresto dell'erogazione.

Le condizioni di arresto da verificare sono le seguenti: mancanza di alimentazione generale;

mal funzionamento del generatore d'impulsi;

alimentazione non corretta del generatore d'impulsi;

errore aritmetico;

basso livello nella cisterna di stoccaggio del carburante;

dispositivo di visualizzazione danneggiato;

prezzo unitario nullo;

mancata erogazione per 30 secondi;

mancato funzionamento del sistema di recupero dei vapori se interfacciato con la testata contometrica.

12.2. Descrizione della prova.

La prova viene eseguita secondo la seguente procedura:

per il distributore in esame devono essere simulate altrettante situazioni di guasto corrispondenti a ciascuna delle condizioni elencate al punto 12.1. verificando di volta in volta l'arresto del funzionamento del gruppo motore-pompa di erogazione.

L'esito della prova deve essere riportato sulla scheda delle prove di laboratorio.

Note al DM 16/05/1996

[1]

Lettera Circolare

Prot. n° P687/4113 sott. 87

Roma, 22 giugno 1999

OGGETTO: Installazione di sistemi di recupero vapori presso impianti di distribuzione carburanti già esistenti.
Chiarimenti in merito agli adempimenti di prevenzione incendi. -

Il decreto del Ministero dell'ambiente 20 gennaio 1999, n. 76, (G.U. del 29 marzo 1999, n. 73) stabilisce le modalità ed i termini per la graduale applicazione dell'obbligo di attrezzare con dispositivo di recupero vapori di benzina gli impianti preesistenti di distribuzione carburanti.

Pervengono a questo Ufficio, sia da Comandi Provinciali VV.F., sia da Associazioni del settore, quesiti volti a chiarire se gli interventi eseguiti per l'installazione dei suddetti sistemi di recupero vapori, vadano considerati quali modifiche dell'impianto e pertanto comportino l'obbligo di avviare nuovamente le procedure di prevenzione incendi ai sensi dell'art. 5, comma 3, del D.P.R. n. 37/98.

Al riguardo si precisa che la problematico trova risposta, per gli impianti già esistenti, nelle disposizioni riportate all'art. 5, comma 2, del decreto del Ministero dell'ambiente 16 maggio 1996 (G.U. 5 luglio 1996, n. 156) ove, alla lettera e), è previsto che il concessionario dell'impianto notifichi alle autorità competenti l'avvenuta installazione del sistema di recupero vapori, senza che ciò comporti a priori, l'interruzione dell'attività di erogazione. La notifica dovrà essere completa della documentazione prevista alle lettere a), b), c), e d) del comma citato, al fine di comprovare anche il rispetto del decreto del Ministero dell'interno 31 luglio 1934 in materia di sicurezza antincendio.

Pertanto, qualora non intervengano altre modifiche inerenti gli elementi pericolosi dell'impianto o variazioni delle capacità di stoccaggio dei carburanti, i Comandi Provinciali VV.F. sono tenuti alla sola acquisizione, agli atti del fascicolo, della documentazione di cui sopra.

[2 a.]

Lettera Circolare

Prot. N NS2510
4113 sott. 1

Roma, 08 giugno 1995

OGGETTO: Impianti di distribuzione di carburanti con colonnine allestite con dispositivo per il recupero dei vapori.

Alcune società di distribuzione di carburanti hanno posto la questione delle approvazioni degli impianti di distribuzione con particolare riguardo al sistema di recupero dei vapori.

Si precisa in merito che il dispositivo di recupero vapori preso singolarmente non è soggetto all'approvazione di tipo cui e invece soggetta la colonnina erogatrice completa del dispositivo stesso.

Si rammenta altresì che la configurazione generale dell'impianto, quale assemblaggio di vari componenti, era cui alcuni dispositivo per i quali necessita l'approvazione di tipo (colonnine erogatrici, dispositivi di ciclo chiuso etc.) non è subordinata ad approvazione da parte di questo Ministero, ma rientra nelle competenze dei tecnici progettisti e del controllo delle locali commissioni in sede di sopralluogo per il collaudo e per il rilascio del CPI.

[2 b.]

Lettera Circolare

Prot. N. NS2511
4113 sott. 1

Roma, 08 giugno 1995

OGGETTO: Impianti di distribuzione di carburanti con colonnine allestite con dispositivo per il recupero dei vapori.

É noto che le colonnine di erogazione degli impianti di distribuzione di carburanti per autotrazione, devono essere di tipo approvato dal Ministero dell'Interno ai sensi del titolo I, punto XVII, del D.M. 31 luglio 1934.

Risulta, peraltro, che, negli ultimi tempi, da parte dei titolari di impianti di distribuzione si é provveduto ad installare, sugli erogatori conformi all'approvazione ministeriale, dispositivi finalizzati al recupero di sostanze gassose emesse in fase di rifornimento.

Appare evidente che a seguito di tale accorgimento le apparecchiatura in questione non conservano più la conformità ai corrispondenti prototipi che, a suo tempo, sono stati sottoposti alle prove di laboratorio per controllarne la sicurezza dal punto di vista della prevenzione incendi.

Tanto premesso e nella considerazione che le iniziative di cui sopra appaiono finalizzate esclusivamente all'ottemperanza alle disposizioni di cui al titolo VII del Decreto Legislativo 19 settembre 1994, n. 626 «Protezione da agenti cancerogeni», (artt. 60 segg.) con conseguente esclusione di qualsiasi intenzione volta ad eludere la vigente normativa di prevenzione incendi, si è del parere che - al fine di evitare la dismissione dell'esercizio di distribuzione di carburante per mancata approvazione delle colonnine dotate del dispositivo di cui sopra - le SS.LL. possano consentire la prosecuzione dell'attività a condizione che:

- 1) le colonnine di cui trattasi siano comunque in possesso di approvazione di tipo;
- 2) il dispositivo aggiuntivo per il recupero dei vapori sia conforme alle norme di sicurezza di cui al D.M. 31.7.1934 (caratteristiche dell'impianto elettrico in linea con la Legge 1.3.1968 n. 186 etc.);
- 3) il complesso delle colonnine corredato del dispositivo 2) garantisca il rispetto delle norme di sicurezza di cui al D.M. 31.7.1934.

Quanto sopra in attesa che questo Ministero, al termine delle sperimentazioni in atto presso il laboratorio del CSE, emetta le approvazioni di tipo corrispondenti.

Si rende comunque noto che con provv. n. 15316 dell'8 ottobre 1992 questo Ministero ha già rilasciato approvazione di tipo relativa al dispositivo atto a consentire il recupero dei vapori di carburante, emessi in fase di erogazione, da installare nei distributori stradali di carburanti della stessa società produttrice.

[3]

(Chiarimento)

PROT. n° P379/4113 sott. 149

Roma, 08 luglio 2004

OGGETTO: Adeguamento degli erogatori di benzina, per uso marina ed aviazione, alla legge n° 413/97. -
Quesito. -

Con riferimento alla richiesta di chiarimenti, pervenuta con nota di prot. n° 192/VII/2/1 si condividono le considerazioni del Comando Provinciale di Pavia circa la necessità che i distributori in argomento vengano dotati dei dispositivi di recupero dei vapori in virtù delle disposizioni contenute nel D.L.gs 626/94.

Parere del Comando

Si trasmette la richiesta dell'Ing. XXXX volta a conoscere se gli impianti di distribuzione di benzina a servizio di imbarcazioni o aereomobili debbano essere dotati di dispositivi di recupero vapori.

A tal proposito il tecnico ha allegato il parere del Ministero dell'Ambiente – Servizio Inquinamento Atmosferico e Acustico e le Industrie a Rischio – prot. 143/DG/DIA2/2000 del 23/06/2001 nella quale si ritiene che i citati distributori siano esentati dall'obbligo dell'installazione dei dispositivi di recupero vapori.

Si precisa che il caso specifico è relativo ad un aeroporto di piccole dimensioni per cui il distributore è assimilabile a quelli di tipo stradale.

A parere dello scrivente Comando, l'obbligatorietà dell'installazione di tali dispositivi sussiste in virtù dell'art. 60-quinques del D.Lgs 626/94, come aggiunto dell'art. 2 del D.Lgs 2/02/2002 n. 25, che alla lettera d) riporta che i rischi derivanti da agenti chimici pericolosi devono essere eliminati o ridotti al minimo mediante "riduzione al minimo della durata e dell'intensità dell'esposizione"; in tal senso il dispositivo di recupero vapori assolve a tale funzione.

¹ Deve essere "23/06/2000". N.d.R.

MINISTERO DELL'INTERNO

DM 27 gennaio 2006

Requisiti degli apparecchi, sistemi di protezione e dispositivi utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva, ai sensi della direttiva n. 94/9/CE, presenti nelle attività soggette ai controlli antincendio.

Art. 1.

1. Ai fini dell'espletamento dei controlli di prevenzione incendi, nelle attività con rischio derivante da atmosfere potenzialmente esplosive, deve essere fornita da parte del datore di lavoro la documentazione tecnica di seguito specificata.

2. La documentazione, di cui al comma 1, viene acquisita agli atti del Comando provinciale dei Vigili del fuoco competente per territorio e deve attestare l'idoneità dei prodotti di cui all'art. 1, commi 1, 2 e 3, del decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1998, n. 126, per lo specifico uso nel luogo di utilizzo e/o di lavoro, in conformità anche del gruppo e della categoria del prodotto nonché di tutte le indicazioni fornite dal fabbricante e necessarie per il funzionamento sicuro degli stessi, conformemente alla destinazione.

Art. 2.

1. Decorso il termine di cui all'art. 12, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1998, n. 126, tutti gli apparecchi, sistemi di protezione e dispositivi di cui all'art. 1, commi 1, 2 e 3, del decreto del Presidente della Repubblica n. 126 del 1998 e soggetti all'approvazione di tipo ai sensi del decreto ministeriale 31 luglio 1934, titolo I, punto XVII e successive modificazioni, del decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1971, n. 208, capo IV, art. 12, comma 1, nonché dell'allegato al decreto del Ministro dell'interno 24 maggio 2002, punto 2.7.5, devono essere dotati di marcatura CE e di quant'altro richiesto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 126/1998 stesso.

2. La messa in servizio dei prodotti di cui al comma precedente è ammessa dopo la data prevista dall'art. 12, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1998, n. 126, purché già immessi in commercio entro tale data.

Art. 3.

1. I commi 1, 2 e 3 dell'art. 3 del decreto del Ministro dell'ambiente 16 maggio 1996, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 156 del 5 luglio 1996, recante «Requisiti tecnici di omologazione e di installazione e procedure di controllo dei sistemi di recupero dei vapori di benzina prodotti durante le operazioni di rifornimento degli autoveicoli presso gli impianti di distribuzione carburanti» sono sostituiti dai seguenti:

«Art. 3. - 1. Ai fini dell'omologazione dei dispositivi componenti il sistema di recupero dei vapori, l'efficienza media del sistema di recupero non deve essere inferiore all'80%, raggiunto con un valore medio del rapporto V/L compreso tra 0,95 e 1,05. Il raggiungimento del valore di efficienza viene comprovato da una prova effettuata sul prototipo. Sino alla emanazione di una specifica regola tecnica da parte degli organi competenti, in via provvisoria l'efficienza deve essere determinata con prove effettuate con sistemi di misura utilizzando il metodo volumetrico-gravimetrico del TUV Rheinland, oppure con altro di dimostrata equivalenza, rilevando le perdite di vapori di benzina globali, incluse quelle degli sfianti dai serbatoi interrati.

2. La certificazione comprovante l'efficienza del prototipo viene rilasciata da un laboratorio italiano od estero a ciò abilitato. L'omologazione dei dispositivi componenti il sistema di recupero dei vapori è rilasciata dal Ministero dell'interno al quale il fabbricante deve presentare apposita domanda. La domanda deve essere corredata della documentazione necessaria alla identificazione dei dispositivi componenti il sistema di recupero dei vapori e dalla certificazione di prova di cui al precedente comma 1.

3. I dispositivi legalmente riconosciuti nei Paesi appartenenti all'Unione europea, che soddisfino ai requisiti di cui al precedente comma 1, possono essere immessi in commercio in Italia, per essere impiegati nel campo di applicazione disciplinato dal presente decreto. A tal fine, deve essere presentata apposita istanza diretta al Ministero dell'interno, corredata della documentazione necessaria alla identificazione del dispositivo di recupero vapori e delle relative certificazioni di prova rilasciate o riconosciute dalle competenti autorità. Documentazione e certificazioni devono essere accompagnati da traduzione in lingua italiana.».

2. L'art. 4 del decreto del Ministro dell'ambiente 16 maggio 1996, di cui al comma 1, è sostituito dal seguente:

«Art. 4. - 1. Decorso il termine di cui all'art. 12, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1998, n. 126, i sistemi recupero vapore immessi in commercio in Italia devono essere provvisti di omologazione ai sensi del presente decreto e di certificazione ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1998, n. 126.».

Art. 4.

1. Il comma 1 dell'art. 5 del decreto del Ministro dell'ambiente 16 maggio 1996, di cui all'art. 3, è sostituito dal seguente:

«1. I distributori per l'erogazione dei liquidi di categoria A e B devono essere provvisti di:

a) marcatura CE e relativa dichiarazione di conformità ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1998, n. 126. Tale marcatura CE deve attestare il distributore come costruito in maniera idonea in conformità all'analisi di rischio effettuata dal fabbricante ai sensi di tutte le direttive comunitarie e norme applicabili.

Si considerano costruiti come sopra specificato, ai sensi della direttiva n. 94/9/CE e del decreto del Presidente della Repubblica n. 126/1998, secondo anche le altre direttive e norme applicabili citate anche in premessa, per l'installazione nelle attività soggette ai controlli di prevenzione incendi di cui al punto n. 18 dell'allegato al decreto del Ministro dell'interno 16 febbraio 1982, i distributori per l'erogazione di liquidi di categoria A e B con marcatura CE di categoria 2 essendo la zona interna al distributore, di norma, classificata ai fini della sicurezza come zona 1.¹

L'utilizzo di una diversa categoria dev'essere oggetto di un appropriato riferimento specifico nel documento di valutazione del rischio, ai fini del controllo del Comando provinciale dei Vigili del fuoco competente per territorio;

b) dispositivi per il recupero vapori omologati da parte del Ministero dell'interno, ovvero riconoscimento ai sensi dell'art. 3, comma 3, del presente decreto, solo per i distributori per liquidi di categoria A;

c) collaudo in sede locale dell'intero impianto da parte della relativa commissione, ovvero della commissione interministeriale preposta agli impianti siti sulla rete autostradale, ove previsto.».

Art. 5.

1. In attuazione a quanto previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1998, n. 126, e dalla direttiva 94/9/CE, i distributori per l'erogazione gas di petrolio liquefatto (G.P.L.) devono essere provvisti di:

a) marcatura CE e relativa dichiarazione di conformità ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1998, n. 126.

Tale marcatura CE deve attestare il distributore come costruito in maniera idonea in conformità all'analisi di rischio effettuata dal fabbricante ai sensi di tutte le direttive comunitarie e norme applicabili.

Si considerano costruiti come sopra specificato, ai sensi della direttiva n. 94/9/CE e del decreto del Presidente della Repubblica n. 126/1998, secondo anche le altre direttive e norme applicabili citate anche in premessa, per l'installazione nelle attività soggette ai controlli di prevenzione incendi di cui al punto 7 dell'allegato al decreto del Ministro dell'interno 16 febbraio 1982, i distributori per l'erogazione di gas di petrolio liquefatto (G.P.L.) con marcatura CE di categoria 2 essendo la zona interna al distributore, di norma, classificata ai fini della sicurezza come zona 1.²

L'utilizzo di una diversa categoria dev'essere oggetto di un appropriato riferimento specifico nel documento di valutazione del rischio, ai fini del controllo del Comando provinciale dei Vigili del fuoco competente per territorio;

b) collaudo in sede locale dell'intero impianto da parte della relativa commissione, ovvero della commissione interministeriale preposta agli impianti siti sulla rete autostradale, ove previsto.

2. Il punto 2.7.5 «Apparecchi di distribuzione automatici» del titolo II «Modalità costruttive» dell'allegato al decreto del Ministro dell'interno 24 maggio 2002, recante «Norme di prevenzione incendi per la progettazione, costruzione ed esercizio degli impianti di distribuzione stradale di gas naturale per autotrazione», come modificato dal decreto del Ministro dell'interno 28 giugno 2002, recante «Rettificazione dell'allegato al decreto ministeriale 24 maggio 2002, recante norme di prevenzione incendi per la progettazione, costruzione ed esercizio degli impianti di distribuzione stradale di gas naturale per autotrazione» è sostituito dal seguente:

«2.7.5. Apparecchi di distribuzione automatici. I distributori per l'erogazione di gas naturale devono essere provvisti di:

a) marcatura CE e relativa dichiarazione di conformità ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1998, n. 126.

Tale marcatura CE deve attestare il distributore come costruito in maniera idonea in conformità all'analisi di rischio effettuata dal fabbricante ai sensi di tutte le direttive comunitarie e norme applicabili.

Si considerano costruiti come sopra specificato, ai sensi della direttiva n. 94/9/CE e del decreto del Presidente della Repubblica n. 126/1998, secondo anche le altre direttive e norme applicabili citate anche in premessa, per l'installazione nelle attività soggette ai controlli di prevenzione incendi di cui al punto 7 dell'allegato al decreto del Ministro dell'interno 16 febbraio 1982, i distributori per l'erogazione di gas naturale con marcatura CE di categoria 2 essendo la zona interna al distributore, di norma, classificata ai fini della sicurezza come zona 1.³

¹ Vedasi, per estensione, in merito alla possibilità di utilizzo di apparecchiature idonee all'utilizzo in zona 2 anziché 1, il [chiarimento prot. n. 0002660-979 del 22/02/2012](#). N.d.R.

² Vedasi, per estensione, in merito alla possibilità di utilizzo di apparecchiature idonee all'utilizzo in zona 2 anziché 1, il [chiarimento prot. n. 0002660-979 del 22/02/2012](#). N.d.R.

³ Vedasi, in merito alla possibilità di utilizzo di apparecchiature idonee all'utilizzo in zona 2 anziché 1, il [chiarimento prot. n. 0002660-979 del 22/02/2012](#). N.d.R.

L'utilizzo di una diversa categoria dev'essere oggetto di un appropriato riferimento specifico nel documento di valutazione del rischio ai fini del controllo del Comando provinciale dei Vigili del fuoco competente per territorio;

b) collaudo in sede locale dell'intero impianto da parte della relativa commissione, ovvero della commissione interministeriale preposta agli impianti siti sulla rete autostradale, ove previsto.

Il collegamento dell'apparecchio di distribuzione alla linea di adduzione del gas deve essere effettuato tramite una valvola di eccesso di flusso.

Prima della pistola di erogazione gas al veicolo deve essere inserita una valvola di non ritorno. L'impianto di scarico in atmosfera deve essere in grado di resistere alle sollecitazioni meccaniche prodotte dal gas effluente alla pressione di esercizio.

L'estremità superiore del condotto di scarico in atmosfera deve essere situata ad una distanza dal piano di calpestio non minore di 2,50 m e protetta da dispositivo taglia fiamma inossidabile.

I distributori devono essere collegati elettricamente a terra secondo quanto prescritto al punto 2.9.

Ogni apparecchio di distribuzione deve fare capo ad un dispositivo di intercettazione posto alla radice dell'apparecchio stesso.

Al fine di impedire l'erogazione a pressione superiore a 220 bar, su ciascun punto di erogazione degli apparecchi di distribuzione deve essere inserito:

un sistema di controllo automatico della pressione che interagisca con la testata contometrica,

oppure

un sistema di equivalente efficacia e non manomissibilità.

Sulla base di specifiche norme tecniche armonizzate il Ministero dell'interno emanerà disposizioni per l'esercizio di impianti di distribuzione di gas naturale per autotrazione del tipo self-service.

Tali impianti devono essere in ogni caso presidiati da personale addetto durante l'orario di apertura al pubblico.».

3. I distributori o i gruppi erogatori fissi, per la sola erogazione dei liquidi di categoria C (gasolio), nel caso di installazione degli stessi al di fuori delle zone in cui possono formarsi atmosfere esplosive, devono essere provvisti di:

a) marcatura CE dei componenti ai sensi delle direttive applicabili nonché di approvazione di tipo ai sensi del decreto ministeriale 31 luglio 1934, titolo I, punto XVII, non rientrando tali distributori o gruppi erogatori fissi nel campo di applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1998, n. 126, e della direttiva 94/9/CE, né per la classificazione delle zone ad essi interne né per quelle esterne in cui saranno installati; l'eventuale marcatura CE e relativa dichiarazione di conformità ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1998, n. 126, e della direttiva 94/9/CE sostituisce, a tutti gli effetti, la suddetta approvazione di tipo;

b) collaudo in sede locale dell'intero impianto da parte della relativa commissione, ovvero della commissione interministeriale preposta agli impianti siti sulla rete autostradale, ove previsto.

4. I contenitori-distributori mobili, definiti dal decreto del Ministro dell'interno 19 marzo 1990, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 76 del 31 marzo 1990, recante «Norme per il rifornimento di carburanti, a mezzo di contenitori-distributori mobili, per macchine in uso presso aziende agricole, cave e cantieri» ad uso privato per l'erogazione di liquidi di sola categoria C (gasolio), nel caso di installazione degli stessi al di fuori delle zone in cui possono formarsi atmosfere esplosive, devono essere provvisti di marcatura CE dei componenti ai sensi delle direttive applicabili nonché di approvazione di tipo ai sensi del decreto ministeriale 31 luglio 1934, titolo I, punto XVII, non rientrando tali contenitori-distributori mobili nel campo di applicazione del decreto del Presidente della Repubblica 23 marzo 1998, n. 126, e della direttiva n. 94/9/CE, né per la classificazione delle zone ad essi interne né per quelle esterne in cui saranno installati. (Comma abrogato dalla lett. c) del comma 1 dell'art. 6 del DM 22/11/2017. N.d.R.)

Art. 6.

Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Note al DM 27/01/2006

[\[1\]](#); [\[2\]](#); [\[3\]](#)

(Chiarimento)

PROT. n° 0002660
979/032101.01.4105.092B

Roma, 22 febbraio 2012

OGGETTO: Formulazione quesito in merito alla marcatura CE “Atex” di due distributori di gas naturale compresso, marca Dresser Italia S.r.L., installati nella nuova stazione di rifornimento stradale con carburanti liquidi e gassosi sita in Reggio Emilia, via XXXXX - ex Attività 7 e 18 del DM 16 febbraio 1982.

In riferimento al quesito pervenuto con la nota indicata a margine ed inerente l’argomento in oggetto, si concorda con il parere espresso al riguardo da codesta Direzione Regionale VV.F.

Parere della Direzione Regionale

Con riferimento al quesito trasmesso dal Comando Prov.le VV.F. di Reggio Emilia con nota prot. n. 6176 del 7/06/11, che si allega in copia, relativo all’oggetto, si comunica che esso è stato esaminato dal CTR nella seduta n. 192/D del 9/11/2011.

Vista la documentazione allegata alla richiesta e considerata la natura del quesito avanzato, il CTR ritiene opportuno richiedere a codesta Direzione Centrale Prevenzione e Sicurezza Tecnica il competente parere, esprimendo altresì le proprie considerazioni in merito nei termini che seguono:

- la responsabilità dell’elaborazione del documento di valutazione dei rischi ed in particolare dei rischi di esplosione grava sul datore di lavoro, ai sensi dell’art. 290 del D.Lgs. 81/08. Il documento preso in considerazione dal Comando non risulterebbe essere stato elaborato dallo stesso datore di lavoro, che pertanto non potrebbe essere gravato da responsabilità conseguenti;
- il datore di lavoro è obbligato a classificare i luoghi in zone in base all’allegato XLIX, che prevede che esso “può” utilizzare le norme CEI EN. I requisiti obbligatori nella valutazione sono solo quelli indicati nell’art. 290. Pur in assenza di norme armonizzate, la Guida CEI 31-35/A seconda edizione appendice GD 11 individua, seppure quale esempio, la zona intorno la colonnina quale zona 2. È anche vero che l’esempio dei distributori di metano non è più presente nella terza edizione, ma non si conoscono ragioni o eventi che possano far ritenere non sufficienti i livelli di sicurezza previsti nella seconda edizione e presumibilmente presenti in molti impianti già esistenti;
- il documento prodotto e valutato dal Comando non è il DVRE ma la documentazione tecnica del prodotto elaborata ai sensi dell’Allegato VIII al DPR 126/98. La vigilanza sui prodotti compete all’ex MICA ai sensi dell’art. 9 del citato decreto, per cui eventuali dubbi sulla conformità del prodotto ai requisiti essenziali del prodotto, adeguatamente documentati, andrebbero manifestati al suddetto ente. L’affermazione secondo cui la categoria non è ritenuta idonea, non risulta dimostrata né supportata da prove a sostegno di tale tesi e non fa riferimento a punti specifici della documentazione tecnica. In ogni caso appare che il produttore abbia già considerato il caso più sfavorevole, come auspicato dal Comando, dal momento che seppure alcune caratteristiche del prodotto avrebbero potuto dar luogo alla categoria 1 o 2, si è comunque optato, a favore della sicurezza, per la marcatura in categoria 3 rendendo pertanto idoneo il prodotto solo per zone 2;
- la classificazione risultante (zona 2) deve essere adeguatamente esplicitata e giustificata nel documento sulla protezione contro le esplosioni ed in particolare nella parte prevista dall’art. 294, comma 2. Considerato in particolare che l’unico riferimento normativo (non deterministico) è il DM 27/1/2006 e non ci sono altri riferimenti normativi vigenti, il datore di lavoro (SCAT e non DRESSER) dovrebbe elaborare tale documento nella maniera più accurata possibile facendo riferimento nel dettaglio alla specifica installazione.

Quanto sopra si rende noto per le valutazioni e determinazioni di competenza codesta Direzione e si resta in attesa di conoscerne gli esiti.

Parere del Comando

In data 29.11.2010, il membro AUSL (settore sicurezza impianti) della Commissione tecnica riunitasi per il collaudo dell’impianto carburanti riportato in oggetto, riscontrava la presunta difformità delle colonnine di distribuzione di gas metano, ritenute non idonee ai fini dell’installazione in zone a rischio di esplosione. Più nel dettaglio, il tecnico affermava che essendo la zona pericolosa presente all’interno del distributore, di norma classificata di tipo 1 – ai sensi dell’art. 5, comma 2, del D.M. 27.01.2006 - necessariamente, la categoria di protezione dell’apparecchiatura doveva essere di tipo “II 2G”. Nel caso specifico, invece, le colonnine installate nell’impianto in questione erano di tipo “II 3G”.

A seguito di tale osservazione, la Commissione subordinava l'attivazione dell'impianto di erogazione, alla presentazione di idonea documentazione finalizzata a dimostrare l'idoneità delle colonnine a gas metano di tipo "II 3G".

Successivamente, dal punto di vista autorizzativo, la questione si risolveva rapidamente in quanto, volontariamente, il titolare dell'attività faceva sostituire le colonnine installate, con nuove colonnine erogatrici di tipo "II 2G".

D'altro canto, la ditta produttrice delle apparecchiature richiedeva allo scrivente Comando un parere tecnico sulla controversia sommariamente descritta, alla luce di quanto riportato nel già citato art. 5 del D.M. 27.01.2006. L'art. 5 infatti, prevede, per i distributori di gas metano, l'utilizzo di una diversa categoria di protezione solo se oggetto di una specifica valutazione del rischio ai fini del controllo del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco competente per territorio.

A seguito di specifica richiesta espressa con nota n. 815 del 25.01.2011, questo Comando ha visionato il documento di valutazione del rischio di esplosione dell'apparecchiatura erogatrice.

Dalla disamina del documento del rischio di esplosione sono emerse alcune perplessità a riguardo; allo stato attuale, tali perplessità non consentono di formulare un parere definitivo da evadere nei confronti della ditta istante.

Al fine di superare le difficoltà riscontrate, si prega codesta Direzione di voler esaminare la documentazione che si allega alla presente nota e di esprimere un proprio parere finalizzato a sciogliere la riserva attuale.

Ad ogni buon fine, lo scrivente Comando elenca di seguito le proprie osservazioni e una sintesi di massima sull'argomento trattato.

1. *Si conferma, all'interno del documento di valutazione del rischio, la mancanza di un chiaro e specifico riferimento teso a superare il "vincolo" previsto dal D.M. 27 gennaio 2006, all'art 5, comma 2, così come già anticipato da questo Comando al punto 1 della precedente nota prot. n. 3165 del 28.03.2011.*
2. *All'interno delle colonna "4" dell'allegato al D.V.R.E., le frequenze di avvenimento degli eventi d'innescio, incluse le misure protettive adottate, sono state sostanzialmente tutte "azzerate". Tale valutazione, a parere dello scrivente Comando, appare oltremodo favorevole al Costruttore dell'apparecchio erogatore e, quindi, a svantaggio della sicurezza in generale.*
3. *Questo Comando ritiene che, in favore della sicurezza, la categoria risultante dell'intera apparecchiatura, in assenza di specifici elementi di tipo statistico o di dati suffragati da prove di laboratorio, debba essere stabilita considerando il caso più sfavorevole di ogni singola caratterizzazione individuale. Pertanto, nel caso specifico, la categoria dell'intera apparecchiatura sarebbe la "II 1 G" più onerosa e restrittiva della "II 2 G" a sua volta più restrittiva della "II 3 G". Tale passaggio non è del tutto chiaro nell'allegato D.V.R.E..*

Sintesi del Comando di Reggio Emilia

In relazione a quanto sopra riportato, lo scrivente Comando ritiene che, nel complesso, la valutazione del rischio esplosione prodotta, sia non del tutto idonea a giustificare l'adozione, da parte del costruttore, di una categoria di protezione inferiore a quella ritenuta "standard" dal legislatore secondo l'art. 5, comma 2, del D.M. 27 gennaio 2006.

Si rimane in attesa di un cortese riscontro per quanto di competenza e si segnala l'argomento per eventuali comunicazioni ad altri Enti e/o organismi di settore in merito alla libera circolazione del prodotto sul mercato.

MINISTERO DELL'INTERNO

Circolare 10 febbraio 1969, n. 10

Ispett. Tecn./Div. II – Sez. I/Prev.
Prot. N. 5119/4113

Roma, 10 febbraio 1969

OGGETTO: Distributori stradali di carburanti.^{1,2,3}

Premessa

Gli impianti di distribuzione di carburanti sono disciplinati dalle norme di cui al decreto ministeriale 31 luglio 1934, che riguardano la installazione dei serbatoi (capacità, profondità d'interramento, distanze, cassa di contenimento, ecc.), le "colonnine" distributrici e l'esercizio degli impianti medesimi.

In relazione però allo sviluppo sempre maggiore degli impianti di distribuzione di carburanti sono state via via prospettate nuove esigenze funzionali, scaturite dall'esercizio degli stessi, alla soluzione delle quali si è provveduto con apposite disposizioni integrative di quelle previste nel Decreto Ministeriale innanzi citato, emanate con le Circolari Ministeriali che di seguito si indicano:

Circolare n. 70 dell'11 giugno 1951: "Norme suppletive per la vendita di carburanti in aree pubbliche".

Circolare n. 60 del 23 aprile 1954: "Rifornimento, a mezzo di autocisterne, dei distributori stradali di carburanti, esistenti lungo le vie di comunicazione, fuori degli agglomerati urbani".

Circolare n. 59 del 12 giugno 1957: "Impianti di distributori di benzina, depositi di carburanti e stazioni di servizio nei pressi delle carceri".

Circolare n. 26 del 13 aprile 1960: "Attraversamenti con linee telegrafiche di aree sulle quali sorgono depositi o distributori stradali di benzina".

Circolare n. 68 del 24 maggio 1963; "Distributori di carburanti. Serbatoi collegati a più colonnine e colonnine collegate a più serbatoi".

Circolare n. 50 del 4 maggio 1964: "Vendita petrolio agevolato per uso riscaldamento domestico in lattine presso le stazioni per la distribuzione di carburanti".

Circolare n. 23 del 13 marzo 1965: "Distributori automatici di carburanti con funzionamento a gettoni".

Circolare n. 68 del 10 giugno 1967: "Distributori di carburanti sottostanti ad elettrodotti".

Circolare n. 55 del 27 agosto 1968: "Distributori stradali di carburanti - Potenzialità dei serbatoi".

Ciò premesso, per uniformare le disposizioni emanate in tempi successivi a seguito di particolari e frammentarie richieste e per tener conto del maggior grado di sicurezza raggiunto dalle apparecchiature di distribuzione, documentato anche dall'esperienza acquisita nell'esercizio di tali impianti, si è manifestata la opportunità di richiamare nella presente tutte le sopraccitate circolari con gli opportuni chiarimenti ed aggiornamenti.

1. Mezzi di distribuzione consentiti o vietati

1.1 - Per la vendita in aree pubbliche, nelle stazioni di rifornimento e nelle stazioni di servizio, di carburanti di categoria A, B e C, si debbono usare esclusivamente mezzi costituiti da colonne di distribuzione fissate al suolo, con serbatoi interrati per il contenimento del carburante. In particolare si consentono:

a) distributori, ordinari, fissi a colonna, con serbatoi interrati, dei tipi già contemplati dalle norme vigenti (Decreto Ministeriale 31 luglio 1934 e 12 maggio 1937);

b) distributori-miscelatori fissi a colonna, con serbatoio interrato per la benzina e serbatoio fuori terra per l'olio, incorporato nella colonna, di tipo finora non contemplato e di cui al successivo punto 6.1 e seguenti;

si tollerano, con carattere di impiego occasionale o contingente e con le speciali limitazioni di cui al successivo punto 3.1 e seguenti:

c) distributori ordinari mobili, con serbatoio fuori terra stabilmente fissato ad un carrello, di tipo già contemplato;

¹ Vedasi, in merito alla possibilità di ubicare, presso impianti stradali di distribuzione carburanti di tipo misto, depositi e rivendite di GPL in bombole con quantitativi complessivi non superiori a 500 kg., ovvero depositi di GPL in serbatoi fissi con capacità complessiva non superiore a 2 m³ destinati ad alimentare utenze a servizio di attività accessorie, la [lettera circolare prot. n° P522/4113 sott. 87 del 20/04/2007](#). N.d.R.

² Vedasi, in merito alla possibilità di poter ubicare, presso impianti stradali di distribuzione carburanti "ordinari", depositi e rivendite di GPL in bombole con quantitativi complessivi non superiori a 500 kg, il [chiarimento prot. n° 7995 del 06/06/2013](#). N.d.R.

³ Vedasi, in merito alle caratteristiche delle rivendite di bombole di GPL ed alla necessità di dotare i depositi di bombole di GPL, ubicati presso impianti stradali di distribuzione carburanti, di recinzione di protezione, la [Nota prot. n° 7588 del 06/05/2010](#). N.d.R.

- d) distributori ordinari mobili, a portafusti, di tipo già contemplato;
- e) distributori-miscelatori mobili con serbatoi, per l'olio e per la benzina, fuori terra, stabilmente fissati ad un carrello, di tipo finora non contemplato e di cui al successivo punto 7.1 e seguenti;
si vietano:
- f) recipienti mobili di vetro o di metallo di qualsiasi tipo e capacità, compresi quelli considerati agli artt. 83 e 85 delle norme vigenti;
- g) recipienti speciali, compresi quelli considerati all'art. 84 delle Norme.

1.2⁴ - Per le vendite di olii e grassi lubrificanti presso le stazioni di rifornimento e le stazioni di servizio, si consente l'impiego dei distributori mobili, di recipienti mobili di metallo ed anche di bottiglie di vetro, purché queste siano di capacità non superiore a 1 litro e risultino chiuse, nella confezione originale della ditta fabbricante o venditrice.

Tale impiego, limitato a piccole quantità (25 Kg.) può anche essere autorizzato presso i distributori fissi isolati, non facenti parte di stazioni, a domanda del titolare della licenza: in tal caso si consente l'uso di recipienti mobili di metallo e anche di bottiglie di vetro, con le prescrizioni di cui sopra, ma non dei distributori mobili.

Recipienti e materiali debbono essere disposti su appositi sostegni e in modo da non recare intralcio o pericolo alla distribuzione del carburante.

Quando il distributore non è in servizio, recipienti e materiali debbono essere asportati e ricoverati in locale idoneo.

2 - Prescrizioni aggiuntive per l'installazione e l'esercizio di distributori fissi (ordinari e miscelatori)

2.1 - Per l'installazione e l'esercizio dei distributori-miscelatori fissi, si applicano le stesse prescrizioni e le stesse modalità di autorizzazione volute per i distributori fissi ordinari.

2.2 - Presso ogni distributore fisso ordinario di benzina può essere autorizzata la installazione di una colonna miscelatrice fissa, ausiliaria, collegata allo stesso serbatoio interrato della benzina del distributore esistente.

La colonna deve essere disposta a non meno di 1 m. dalla colonna ordinaria e deve essere collegata al serbatoio comune mediante un tubo di aspirazione indipendente.

Per i sistemi di sicurezza e di carico, come per il tubo di equilibrio e di sfogo dei vapori del serbatoio, valgono i dispositivi già esistenti del distributore ordinario.

2.3 - I serbatoi interrati per i carburanti di cat. A e B dei distributori fissi debbono essere muniti di sistema di sicurezza di 1° grado a saturazione, di sistema di caricamento a ciclo chiuso e di tubazione di equilibrio della pressione e di sfogo dei vapori; quelli per carburanti di cat. C, di sistema di sicurezza di 2° grado, con semplice tubo di equilibrio.

Per la tubazione di equilibrio e di sfogo si consente:

a) che il tubo di allacciamento a detta tubazione sia disposto nella colonna come già prescritto all'art. 70, lettere f) e b) delle Norme vigenti;

b) oppure, che detto tubo sia collocato all'interno della colonna, anche se questa abbia un'altezza inferiore a m. 2,40. La bocca libera del tubo deve essere munita di un dispositivo tagliafiamma a nido d'ape o a tubi capillari o ghiaia, correato all'interno e all'esterno di fitte reticelle metalliche; inoltre, deve essere disposta nel punto interno più alto della colonna, il cui fasciame esterno non deve presentare, in corrispondenza di essa, aperture o fori, il dispositivo deve risultare accessibile, aprendo la colonna, per la sua regolare ispezione e il suo eventuale ricambio;

c) oppure, che detto tubo sia collocato fuori della colonna, convenientemente sostenuto e protetto (ad es. in un palo di illuminazione o simili)⁵, la bocca del tubo deve essere munita di un dispositivo tagliafiamma formato da più reticelle metalliche e disposta, ad una altezza da terra, non inferiore a m. 2,40, in posizione tale che sia sempre possibile l'ispezione e l'eventuale ricambio delle reticelle.

In ogni caso il tubo o la tubazione stessa devono essere muniti; in un punto facilmente accessibile, di una valvola di intercettazione per la realizzazione effettiva del circuito chiuso di caricamento: al meglio, questa valvola può essere abbinata a quella di intercettazione della presa di aria satura del serbatoio collocata nel pozzetto di carico, in modo che con una sola manovra si possa aprire la presa e chiudere il tubo e viceversa.

Per i serbatoi di carburanti di cat. C, il dispositivo tagliafiamma del tubo di equilibrio - che può essere disposto in tutti e tre modi indicati - può essere sempre costituito da semplici reticelle tagliafiamma.

Per i distributori eccezionalmente installati in locale chiuso, l'estremità del tubo deve essere portata all'aperto, fuori dalla colonna e dal locale, munita del voluto dispositivo tagliafiamma ad una altezza da terra di almeno m. 2,40.

⁴ Vedasi, in merito alle condizioni per la detenzione di olii lubrificanti presso gli impianti di distribuzione carburanti:

- a. [Circolare n° 16, prot. n° 5035/4113, del 19/02/1974;](#)
- b. [Circolare n° 54, prot. n. 22860/4113, del 03/09/1974;](#)
- c. [Lettera Circolare n° 22732/4113 del 10/11/1976;](#)
- d. [Lettera Circolare prot. n° 22733/4112 del 25/10/1980;](#)
- e. [Lettera Circolare prot. n° 13133/4112 del 26/09/1983;](#)
- f. [Lettera Circolare prot. n° 25340/4112 del 16/11/1983.](#) N.d.R.

⁵ Come modificato dalla Circolare 08/07/70 n° 54. N.d.R.

2.4 - Presso i distributori fissi isolati, non facenti parte di stazioni, può anche essere autorizzata l'installazione di pompe per il gonfiamento dei pneumatici.

Se l'installazione è mobile, all'aperto, il motore della pompa deve essere di tipo chiuso antideflagrante e collegato ad una presa di corrente, disposta sulla colonna mediante cavo gommato armato con la copertura metallica collegabile e collegata elettricamente a terra; l'interruttore, di tipo stagno, deve trovarsi sul corpo del gruppo pompa-motore.

Se l'installazione è fissa ed il gruppo pompa-motore è collocato in un pozzetto, questo deve essere in mattoni con le pareti rese impermeabili con malta cementizia: il pozzetto deve trovarsi a non meno di 1 m. dal pozzetto di carico del più vicino serbatoio e dai serbatoi stessi ed essere munito di chiusino metallico.

Il motore deve essere di tipo chiuso antideflagrante con interruttore stagno e comando a distanza: le condutture elettriche debbono essere chiuse in tubi metallici raccordati a vite e premitreccia in modo da risultare stagni: tutte le parti metalliche debbono essere collegate elettricamente ad una buona terra.

2.5 - Tutte le autorizzazioni supplementari, di cui ai precedenti punti 1.2, 2.2, 2.3, b) e c), possono essere concesse, sempre che l'ubicazione dei distributori lo consenta e debbono essere annotate sulla autorizzazione principale.

2.6 - Il vano dei pozzetti di carico dei serbatoi interrati e dei pozzetti delle pompe non deve mai essere adoperato come luogo di custodia dei recipienti o di altri mezzi e materiali consentiti per l'esercizio dei distributori.

3 - Distributori mobili (ordinari e miscelatori)

3.1 - L'impiego in aree pubbliche dei distributori mobili deve essere autorizzato come per i distributori fissi: circa la loro installazione e il loro esercizio, oltre alle disposizioni di cui all'apposita voce dell'art. 82 delle Norme vigenti, si osserveranno quelle appresso indicate.

3.2 - Si considerano mobili tutti i distributori, ordinari o miscelatori, che possiedono, per il contenimento dei carburanti di categorie A, B e C, serbatoi fuori terra; a tal fine questi distributori debbono essere muniti di carrello.

3.3 - È vietato l'impiego dei distributori mobili, per la vendita di carburanti di cat. A, B e C in aree pubbliche, nelle stazioni di rifornimento e di servizio, ubicate nell'interno dei centri abitati.

Come centro abitato si intende un agglomerato di case di abitazione con più di 500 abitanti.

Alla periferia dei centri abitati può essere consentito, con carattere provvisorio o contingente, l'impiego dei distributori mobili con serbatoi stabilmente fissati al carrello.

In località isolate rurali può essere consentito anche l'impiego dei distributori mobili ordinari a portafusti.

3.4 - L'autorizzazione per installare un distributore mobile può essere concessa soltanto quando sia dimostrata dal richiedente l'opportunità e la necessità della installazione.

Motivi utili alla giustificazione di cui sopra, possono essere:

a) l'importanza del punto prescelto, in rapporto al traffico di automezzi;

b) la difficoltà del rifornimento regolare di un distributore fisso;

c) l'opportunità di un esame, da parte del richiedente, della convenienza commerciale della installazione di un distributore fisso.

3.5 - L'impianto di un distributore mobile può essere autorizzato soltanto se il luogo prescelto dal richiedente si trovi a non meno di 3 m. dal più vicino fabbricato e a non più di 50 m. da un locale idoneo al ricovero notturno del distributore.

Il luogo della installazione deve essere delimitato sul terreno da una piazzola, dove il distributore, durante le ore di servizio, deve essere ancorato.

Per la scelta del luogo si deve tener conto della eventuale pendenza del terreno, della presenza di canali di scolo dell'acqua piovana, di chiusini di fogne, di aperture a fior di terra di locali terreni o cantinati e di locali pericolosi.

In ogni caso, le indicazioni relative al luogo di installazione e al locale per il ricovero notturno devono essere precisate nella autorizzazione: il luogo e il locale prescelti non possono essere cambiati senza nuova autorizzazione.

3.6 - Entro 200 m. dal punto dove è installato un distributore mobile non possono essere concesse autorizzazioni per altri distributori mobili.

4 - Prescrizioni aggiuntive circa le caratteristiche strutturali dei distributori ordinari, fissi e mobili, di tipo già contemplato dalle norme. Distributori fissi.

4.1 - Le colonne di distribuzione debbono sempre essere corredate dal fabbricante, del tubo di allacciamento alla tubazione di equilibrio e di sfogo, disposto o da disporsi come prescritto al precedente punto 2.3.

L'approvazione di una colonna di distribuzione non può aver luogo se essa non risulti corredata dell'uno e dell'altro dispositivo prescritto.

5 - Distributori mobili: a portafusti o a serbatoio stabilmente fissato al carrello

5.1 - I distributori mobili debbono essere corredate di un complesso di misura e di erogazione volumetrico con contatore totalizzatore, pompa a mano a tubo flessibile e di erogazione con bocchello.

Il complesso deve essere racchiuso in una custodia metallica esterna di protezione, munita di sportelli, che può anche formare un tutto col fasciame di protezione del serbatoio, nei tipi a serbatoio fissato stabilmente al carrello.

Si ammettono pure custodie, senza sportelli, completamente chiuse: in tal caso, esse devono essere munite di aperture di ventilazione a persiane rivolte in basso.

Il complesso non deve essere sostenuto dal tubo di aspirazione del carburante collegato al fusto o al serbatoio, ma da appositi sostegni direttamente fissati al fasciame o alla base del carrello.

5.2 - Il carrello deve possedere una base di peso e dimensioni tali da assicurare la stabilità del distributore in moto e da fermo: deve avere quattro ruote con freno per le discese, e un sistema di blocco e stabilità per la distribuzione e un dispositivo di ancoraggio al suolo.

L'altezza totale del distributore, le dimensioni e la collocazione delle sue singole parti costruttive debbono in ogni caso soddisfare gli anzidetti requisiti di stabilità.

5.3 - Nei distributori a portafusti, il fusto può avere una capacità fino a 300 litri.

Il fusto deve essere fissato al carrello con l'asse orizzontale e solidamente trattenuto da fasce metalliche e tiranti.

Deve essere munito di tappo corredato di tubo pescatore con doppia reticella metallica tagliafiamma (una esterna e una interna) e di doppia valvola, di sfogo e di ingresso per l'aria; protetta all'interno e all'esterno da reticelle tagliafiamma.

La giunzione del complesso al tubo può essere fatta anche con giunti flessibili, in materiale resistente ai carburanti.

5.4 - Nei distributori con serbatoio stabilmente fissato al carrello, il serbatoio può avere una capacità geometrica massima di 250 litri, con una capacità utile di 200 l. e cioè 8/10 della capacità geometrica.

Deve essere costruito con lamiere di acciaio saldate, dello spessore minimo di 2 mm. per le pareti laterali e 2,5-3,0 mm. per quelle di base, e risultare stagno ad una pressione non inferiore a 3 Kg/cmq. Deve essere rivestito all'esterno con vernice antiruggine e di uno strato di materiale coibente ininfiammabile, dello spessore di almeno 1 cm., convenientemente protetto da un fasciame esterno.

Deve risultare solidamente fissato al fasciame esterno e alla base del carrello.

Può avere forme parallelepipedica o cilindrica, ad esse verticale: preferibilmente l'altezza non dovrà superare di molto il diametro o la lunghezza del lato minore della base.

Deve essere munito di tubo pescatore con doppia reticella tagliafiamma; di sistema di carico a circuito chiuso; di tubo di equilibrio corredato di valvola di sfogo dei vapori (tappo saturatore).

La bocca libera del tubo può essere disposta ad altezza inferiore a m. 2,40 e deve essere munita di dispositivo tagliafiamma, formato da più reticelle metalliche.

Preferibilmente le bocche di carico, di presa del circuito chiuso e del tubo di equilibrio dovranno essere collocate nell'interno del fasciame di protezione.

La bocca di carico deve essere munita di tappo a vite e di un dispositivo a galleggiante che intercetti l'immissione del carburante nel serbatoio quando si è raggiunto il volume di carico consentito (8/10 del volume geometrico).

La giunzione del serbatoio al complesso di misura e di erogazione deve essere fatta con giunti metallici rigidi.

Per tutte le altre parti comuni o simili a quelle dei distributori fissi e non sopra specificate, valgono le prescrizioni usuali per tali distributori.

6 - Prescrizioni di massima circa le caratteristiche strutturali dei distributori-miscelatori, fissi e mobili, di tipo finora non contemplato. Distributori-miscelatori fissi

6.1 - Un distributore di questo tipo differisce, essenzialmente, da un distributore fisso ordinario di tipo semiautomatico, per essere corredato di un piccolo serbatoio metallico per l'olio lubrificante, incorporato nella colonna di distribuzione (di solito, è posto in alto, nel cappello della colonna) e per alcune particolarità del complesso di misura e di erogazione.

Questo complesso, oltre gli usuali organi e dispositivi dei distributori semiautomatici (vasi di vetro misuratori, contatore totalizzatore, pompa a mano per il carburante, tubo flessibile di erogazione con bocchello), possiede, di norma, una piccola pompa a pistone, a corsa regolabile, o altro dispositivo volumetrico di misura e di predeterminazione della percentuale di olio destinato a formare la miscela.

Il complesso consente il prelievo di quantità preordinate di benzina e di olio dai rispettivi serbatoi, la loro miscela e l'efflusso della miscela ottenuta dal tubo di erogazione, può servire sia alla distribuzione di sola benzina, sia alla distribuzione di miscele olio-benzina.

Nei distributori-miscelatori fissi, il serbatoio per la benzina è interrato.

6.2 - Circa la struttura generale dei distributori-miscelatori fissi valgono, per quanto applicabili, le prescrizioni volute per i distributori fissi ordinari.

Il serbatoio per l'olio, collocato nel cappello della colonna di distribuzione, deve avere una capacità non superiore a 24 litri: utile non superiore a 20 litri.

Deve essere costruito con lamiera di acciaio, di spessore non inferiore a 1,8 mm e deve essere munito di una bocca di carico con tappo a vite corredata di doppia valvola, di sfogo e di entrata per l'aria, protetta da reticella tagliafiamma.

Il serbatoio deve essere collegato al complesso di misura con giunti metallici rigidi.

In aggiunta al serbatoio normale per l'olio sopra indicato, può essere ammesso un serbatoio sussidiario collocato nella base della colonna: l'olio viene spinto nel serbatoio sovrastante o direttamente nel complesso di misura con una piccola pompa a mano opportunamente disposta nell'interno della colonna.

La capacità geometrica di questo serbatoio sussidiario per l'olio non deve superare i 120 litri: deve essere costruito in lamiera di acciaio di 2 mm. di spessore e munito di bocca di carico con doppia valvola, di sfogo e di entrata per l'aria, protetta da reticella tagliafiamma.

Non sono ammessi nell'interno della colonna, serbatoi sussidiari per la benzina e per miscele olio-benzina.

7 - Distributori-miscelatori mobili

7.1 - Un distributore di questo tipo differisce essenzialmente da un distributore mobile ordinario del tipo a serbatoio fissato stabilmente al carrello, per essere corredato di un piccolo serbatoio per l'olio lubrificante, disposto di solito al di sopra del complesso di misura e di erogazione, e per la struttura di questo complesso, che è simile a quella dei distributori-miscelatori fissi.

7.2 - Circa la struttura dei distributori-miscelatori mobili, valgono le stesse prescrizioni date per i distributori mobili con serbatoio fissato al carrello.

Il serbatoio per l'olio e il complesso di misura debbono essere raccolti in unico fasciame esterno di protezione, che può fare un tutto unico col fasciame di protezione del sottostante serbatoio per la benzina.

Per il serbatoio per l'olio, valgono le stesse prescrizione date per l'analogo serbatoio dei distributori-miscelatori fissi: la capacità geometrica può essere portata a 28 litri; quella utile a 25 litri.

Non sono ammessi, nell'interno del fasciame di protezione, più di un serbatoio per la benzina e un serbatoio per l'olio: il serbatoio per la benzina deve essere sempre collocato in basso e solidamente fissato al fasciame e alla base del carrello.

Più che nel caso dei distributori mobili ordinari, particolare attenzione deve essere rivolta alle dimensioni ed alla collocazione delle altre parti costruttive, al fine di assicurare al massimo la stabilità del distributore, in moto e da fermo, specie quando il serbatoio della benzina è vuoto e quello dell'olio è pieno.

7.3 - La struttura dei distributori-miscelatori fissi e mobili non è strettamente legata alla loro generica descrizione fattane ai precedenti punti 6.1 e 7.1.

Essi debbono, tuttavia, soddisfare alle prescrizioni di massima impartite ed in ogni caso corrispondere a tipi preventivamente approvati dal Ministero dell'Interno, come già prescritto per i distributori ordinari fissi e mobili.

8 - Impianti di distributori di benzina, depositi carburanti e stazioni di servizio nei pressi delle carceri

8.1 - Gli impianti di distribuzione carburanti debbono distare un centinaio di metri dal perimetro di fabbricati carcerari e dei terreni annessi.⁶ Tale criterio in attesa di norme legislative al riguardo, va tenuto presente nella concessione di nuovi impianti e nell'eventuale rinnovo delle autorizzazioni già rilasciate.

9 - Attraversamenti con linee telegrafiche e linee per il trasporto di energia elettrica delle aree destinate agli impianti di distribuzione carburanti

9.1 - è consentito l'attraversamento con linee telegrafiche delle aree destinate agli impianti di distribuzione di carburanti.

9.2 - L'attraversamento di tali aree con linee di trasporto di energia elettrica può essere consentito a condizione che i punti di rifornimento (colonnine distributrici) ed i punti di travaso (pozzetto dei serbatoi interrati) non risultino sottostanti a linee elettriche ad alta tensione e distino dalla proiezione orizzontale di queste non meno di m. 6.⁷

Le distanze vanno misurate orizzontalmente dalla proiezione verticale a terra del conduttore più vicino ai bordi rispettivamente delle colonnine e dei chiusini dei pozzetti dei serbatoi interrati.

10 - Serbatoi collegati a più colonnine e colonnine collegate a più serbatoi

10.1 - Le limitazioni a suo tempo imposte nei riguardi degli allacciamenti di più colonnine ad unico serbatoio e di più serbatoi ad unica colonnina, vengono abolite in considerazione anche delle esperienze finora acquisite sulla funzionalità degli impianti di distribuzione e del maggior grado di sicurezza raggiunto nella costruzione delle apparecchiature.

10.2 - Le colonnine per le benzine, esistenti nell'ambito della stazione di rifornimento, possono essere sistemate in gruppi su apposite isole.

⁶ Vedasi, in merito al valore prescrittivo del rispetto di tale distanza, il [chiarimento prot. n° P 848/ 4113 sott. 149, del 26/07/2002](#). N.d.R.

⁷ Vedasi, per l'attraversamento delle linee elettriche aeree a bassa tensione e per la definizione di bassa tensione, la [lettera circolare n° 29657/4113 del 12/12/1974](#). N.d.R.

Le isole debbono essere disposte razionalmente in modo da consentire le soste per il rifornimento ed il facile movimento degli automezzi.

Le colonnine predette debbono distare non meno di 9 m da aree destinate specificamente a parcheggio, da motels, da posti di ristoro (ristoranti, bar, snack bar, tavole calde), con superficie superiore a 150 m², da locali-vendita di merci varie con superficie superiore a 200 m².⁸

Ove i posti di ristoro ed i locali vendita risultino contigui su una o più pareti, o sottostanti o sovrastanti tra loro ma non direttamente comunicanti, ovvero risultino non contigui e separati tra loro da semplici passaggi coperti, le rispettive superfici non vanno cumulate. (Punto così modificato dalla circolare n° 17 M.I.S.A. (88) 10, prot. n° 18635/4113, dell'11/10/1988. N.d.R.).

11⁹ - Vendita petrolio agevolato per uso riscaldamento domestico in lattine presso le stazioni di distribuzione dei carburanti

11.1 - è consentita la vendita di petrolio agevolato in lattine presso le stazioni per la distribuzione dei carburanti senza apportare alcuna modifica alle concessioni e autorizzazioni rilasciate per l'esercizio delle stazioni stesse essendo sufficiente l'osservanza, da parte degli interessati, delle norme concernenti la disciplina del commercio di vendita al pubblico nonché di quelle fiscali e di sicurezza.

Condizioni di sicurezza:

- a) idoneità delle stazioni di distribuzione carburanti in relazione alla loro posizione e piazzale antistante;
- b) idoneità del locale che verrà adibito a deposito di petrolio per complessivi massimi di Kg. 500, costituito da n. 100 lattine originali sigillate della capacità di Kg. 5, oppure n. 25 lattine sigillate da Kg. 20 o da quantità miste e divieto di accatastamento del prodotto su suolo pubblico all'aperto;
- c) deve intendersi esclusa ogni operazione di travaso e, possibilmente, le lattine vuote dovranno essere tenute in locale diverso da quello del deposito.

12 - Distributori automatici di carburante con funzionamento a gettoni

12.1 - Non risultano finora installati apparecchi distributori automatici di carburanti con funzionamento a gettone e non si hanno quindi elementi di valutazione sull'esercizio. Ritenendosi ancora in atto la fase sperimentale, le eventuali autorizzazioni possono essere concesse per apparecchi, di tipo approvato e dotati di normali mezzi antincendi (estintori e secchi di sabbia), installati in luoghi sorvegliati da personale addetto, in assenza del quale gli apparecchi medesimi debbono essere posti in condizioni di non poter erogare il carburante.¹⁰

La circolare n. 23 del 13 marzo 1965 è pertanto abrogata.

13 - Potenzialità complessiva degli impianti di distribuzione stradale di carburanti

13.1 - Da alcuni Comandi Provinciali dei Vigili del Fuoco è stato formulato il quesito se debba essere posto un limite, e quale, al numero e alla capacità complessiva dei serbatoi interrati degli impianti di distribuzione automatica di carburanti.

Poiché le norme di cui al decreto ministeriale 31 luglio 1934 non pongono limitazione alcuna al numero ed alla capacità complessiva dei serbatoi interrati appartenenti ad una stessa stazione di servizio, questo Ministero è dell'avviso che nel sistema normativo vigente sia consentita la concessione del nulla osta di competenza agli impianti di distribuzione stradale di carburanti di qualsiasi capacità complessiva.

⁸ Vedasi, in merito al considerare, la tettoia esterna di un bar, quale parte integrante del bar stesso ai fini della determinazione della distanza di sicurezza, il [chiarimento prot. n° P1795/4113 sott. 149 del 21/10/1997](#). N.d.R.

⁹ Vedasi, in merito ai quantitativi massimi ammessi dalla legge ed alla capacità singola dei contenitori:

- a. [Circolare n° 16, prot. n° 5035/4113, del 19/02/1974](#);
- b. [Circolare n° 54, prot. n° 22860/4113, del 03/09/1974](#). N.d.R.

¹⁰ Su tale punto, la circolare 23/09/1970, n. 68 riporta:

“A parziale modifica del punto 12.1 della Circolare Ministeriale n. 10 del 10 febbraio 1969 questo Ministero, valutati i risultati positivi dell'indagine svolta, tramite i dipendenti Comandi Provinciali dei Vigili del Fuoco, per conoscere gli eventuali incidenti manifestatisi nel periodo di funzionamento in via sperimentale degli impianti di distribuzione automatica di carburanti del tipo «Self-Service», sentito al riguardo il parere della Commissione per le sostanze esplosive ed infiammabili, dispone che le autorizzazioni all'installazione dei predetti impianti possano essere concesse in via definitiva per apparecchi di «tipo approvato» da installarsi in luoghi sorvegliati da personale addetto, ma con possibilità di funzionamento anche nelle ore di assenza del personale medesimo.”. N.d.R.

Note alla circolare 10/02/1969 n. 10

[1]

Lettera Circolare

PROT. n° P522/4113 sott. 87

Roma, 20 aprile 2007

OGGETTO: Periodicità del certificato di prevenzione incendi in presenza di impianti di distribuzione stradale di carburanti per autotrazione, anche di tipo misto, con annesse attività accessorie - Chiarimento.

Come è noto con la lettera-circolare prot. P325/4113 sott 87 del 14 marzo 2006 è stato precisato che nel caso di impianti di distribuzione di carburanti liquidi ad uso autotrazione comprendenti anche il deposito e/o la rivendita di oli lubrificanti, deve essere rilasciato un unico certificato di prevenzione incendi con validità pari a sei anni poiché l'insieme delle suddette attività si configura come un complesso commerciale unitario costituito da uno o più apparecchi di erogazione di carburanti per uso autotrazione con le relative attrezzature ed accessori.

Un'analoga previsione deve ritenersi valida anche in presenza di impianti di distribuzione stradale ove è prevista l'erogazione di carburanti sia liquidi che gassosi (cosiddetti impianti "misti") nel cui ambito possono altresì essere ubicati depositi e rivendite di GPL in bombole con quantitativi complessivi non superiori a 500 kg di prodotto ovvero depositi di GPL in serbatoi fissi con capacità complessiva non superiore a 2 m³ destinati ad alimentare utenze a servizio di attività accessorie nell'ambito del medesimo impianto di distribuzione. Pertanto anche nei casi suddetti deve essere rilasciato, ai fini amministrativi connessi con i controlli di prevenzione incendi, un unico certificato per l'intero complesso con scadenza pari a sei anni.

Resta inteso che il rilascio di un unico certificato di prevenzione incendi non incide sulle misure tecniche cui devono conformarsi le diverse attività pericolose, ivi comprese le distanze di sicurezza reciproche che devono essere garantite in base alle vigenti disposizioni.

Con l'occasione si evidenzia, infine, che per l'eventuale deposito di GPL in serbatoi fissi di capacità complessiva non superiore a 2 m³, installati presso l'impianto di distribuzione carburanti non potrà applicarsi la semplificazione procedurale recentemente introdotta dal DPR n. 214/2006.

[2]

(Chiarimento)

PROT. n° 0007995

Roma, 06 giugno 2013

OGGETTO: Attività di rivendita in bombole di G.P.L. presso impianti stradali di distribuzione carburanti - Riscontro

In riferimento al quesito pervenuto con la nota indicata a margine ed inerente l'argomento in oggetto, fermo restando le competenze degli enti preposti all'autorizzazione amministrativa dell'attività in parola, si ritiene che la possibilità di ubicare depositi e rivendite di GPL in bombole con quantitativi complessivi non superiori a 500 kg. prevista dalle lettere circolari P522/4113 sotto 87 del 20/04/2007 e prot. n. 7588/4106 del 06/05/2010, possa essere ammessa anche per gli impianti di distribuzione di soli carburanti liquidi nel rispetto delle misure di sicurezza, inclusi gli obblighi connessi con l'esercizio, previste dalle vigenti normative di prevenzione incendi per le diverse attività pericolose presenti.

Parere della Direzione Regionale

Il Comando Provinciale VV.F. di Livorno, tramite la nota n. 16488 del 9/11/2012, allegata in copia, chiede di conoscere se la possibilità di realizzare depositi e rivendite di g.p.l. in bombole (con quantitativi complessivi non superiori a 500 Kg) presso gli impianti di distribuzione stradale di carburanti di tipo "misto" (carburanti liquidi e gassosi), ai sensi della nota di codesta Area, prot n° P522/4113 sott. 87 del 20/04/2007, possa sussistere anche presso impianti di distribuzione di carburanti di tipo "ordinario" (soli carburanti liquidi).

Questo Ufficio ritiene che non vi siano motivi ostativi a quanto richiesto, fatto salvo il rispetto delle misure di sicurezza tecniche previste dalle vigenti normative di prevenzione incendi per le diverse attività pericolose.

Si resta in attesa di conoscere il parere di codesto Ufficio.

Parere del Comando

Con nota della Direzione Centrale per la Prevenzione e la Sicurezza Tecnica – Area Prevenzione Incendi prot. n° P522/4113 sott. 87 del 20/04/2007, veniva confermata la possibilità di ubicazione di depositi e rivendite di GPL in bombole (con quantitativi complessivi non superiori a 500 Kg) presso gli impianti di distribuzione stradale di carburanti di tipo “misto” (carburanti liquidi e gassosi).

Con la presente si richiede se tale possibilità sia prevista anche per impianti di tipo “ordinario” (soli carburanti liquidi).

Infatti, se da un lato il livello di rischio per impianti ordinari è ovviamente inferiore a quello di impianti misti, è altresì vero che gli impianti che prevedono la distribuzione di gas per autotrazione sono provvisti di mezzi attivi di protezione incendi di livello superiore a quelli in dotazione ad impianti di tipo ordinario.

Si resta in attesa del parere di competenza.

[3]

PROT. n. 0007588

006/032101.01.4106.057

Roma, 06 maggio 2010

OGGETTO: Recinzione di protezione deposito di bombole GPL presso impianti stradali di distribuzione carburanti - Chiarimenti.

Con lettera circolare P522/4113 sott. 87 del 20/04/2007, questo Ufficio ebbe a precisare, tra l'altro, che nell'ambito di impianti di distribuzione ove è prevista l'erogazione di carburanti sia liquidi che gassosi (cosiddetti impianti misti) potevano essere ubicati depositi e rivendite di GPL in bombole, con quantitativi complessivi non superiori a 500 kg di prodotto, purché le misure di sicurezze tecniche fossero conformi a quelle previste per le diverse attività pericolose.

Sempre la stessa circolare precisava che doveva procedersi al rilascio di un unico certificato di prevenzione incendi, con validità pari a sei anni, poiché l'insieme delle suddette attività si configurava come un complesso commerciale unitario costituito da uno o più apparecchi di erogazione di carburanti per uso autotrazione con le relative attrezzature ed accessori.

In particolare per i depositi in cui si detengono fino a 500 kg di prodotto, che possono appartenere alla III categoria (fino a 300 kg) o alla II categoria (da 300 kg e fino a 1000 kg), non è prevista recinzione, così come previsto dall'art. 33 della Circolare n. 74 del 20/09/1956.

Recinzione di protezione che non è prevista neanche nelle discipline di prevenzione incendi delle diverse attività di distribuzione di carburanti, fatta eccezione per ben individuati elementi pericolosi degli impianti di GPL e di metano per autotrazione.

Resta inteso che le rivendite di GPL devono essere rispondenti a quanto riportato nella parte terza del Circolare n. 74 del 20/09/1956.

[4 a.]; [9 a.]

Circolare N. 16

Prot. N. 5035/4113

Roma, 19 febbraio 1974

OGGETTO: Distributori automatici di carburanti - Detenzione olio lubrificante e petrolio lampante adulterato ad uso riscaldamento In confezione - Quantitativi massimi ammessi dalla legge.

In relazione ad un quesito posto dalla Prefettura di Imperia, inteso a conoscere quali quantitativi di olio lubrificante e petrolio lampante adulterato ad uso riscaldamento si possono detenere, in base alle vigenti norme, presso gli impianti di distribuzione carburanti, questo Ministero, d'intesa con il Ministero dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato e sentito anche il parere della Commissione Consultiva per le sostanze esplosive ed infiammabili, ha al riguardo stabilito quanto segue:

1) Presso le stazioni di rifornimento di carburanti in sede propria, cioè fuori della sede stradale, in rapporto alla loro ubicazione, all'ampiezza del piazzale antistante, alle caratteristiche dimensionali del locale da destinare a deposito,

potrà essere concesso il deposito per la vendita di olii lubrificanti fino a 2,0 mc. in lattine originali di capacità netta non oltre 5 litri.¹

2) L' idoneità del locale da destinare al deposito del prodotto in questione dovrà essere accertata dal locale Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco.

3) L' istruttoria per il rilascio delle autorizzazioni può essere limitata all' acquisizione dei pareri del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e dell' Ufficio Tecnico delle Imposte di Fabbricazione competenti per territorio.

[\[4 b.\]; \[9 b.\]](#)

Circolare N. 54

Prot. N. 22860/4113

Roma, 03 settembre 1974

OGGETTO: Distribuzione di carburanti - Detenzione olii lubrificanti e petrolio lampante adulterato ad uso riscaldamento in confezione - Quantitativi massimi ammessi dalla legge e capacità singola dei contenitori.

Questo Ministero, su richiesta motivata dell'Unione Petrolifera Italiana, ha riesaminato le condizioni per la detenzione di olii lubrificanti presso gli impianti di distribuzione carburanti, stabilite con Circolare Ministeriale n. 16 del 19 febbraio 1974.

Al riguardo, sentito il parere della Commissione Consultiva per le sostanze esplosive ed infiammabili, questo Ministero ha ritenuto di modificare tali condizioni portando la limitazione della capacità delle lattine di olii lubrificanti in deposito per la vendita presso i distributori stradali carburanti in sede propria da litri 5 a litri 50 (cinquanta) netti, con la raccomandazione che tutte le operazioni normalmente eseguite presso detti distributori e che coinvolgano movimento di olio lubrificante, siano eseguite con il dovuto rispetto delle disposizioni ecologiche che vietano la dispersione, in ogni luogo, di residui di olii minerali non biologicamente degradabili.

[\[4 c.\]](#)

Lettera Circolare n. 22732/4113

Roma, 10 Novembre 1976

OGGETTO: Detenzione olii lubrificanti presso impianti distributori di carburanti ubicati su autostrade.

E' stata presentata a questo Ministero istanza intesa ad ottenere l' autorizzazione ad aumentare la capacità di deposito, limitatamente alle stazioni di servizio autostradali, di olii lubrificanti da 2 a 15 mc.

Al riguardo, d' intesa con il Ministero dell' industria, del commercio e dell' artigianato e sentito il parere della Commissione consultiva per le sostanze esplosive ed infiammabili, questo Ministero, considerata l' ampiezza delle aree circostanti agli impianti e le esigenze della distribuzione, ritiene che l' istanza predetta possa essere accolta, elevando l' attuale limite di 2 mc ad un massimo di 15 mc, alle condizioni stabilite con la lettera-circolare n. 22860/4113 del 3 settembre 1974².

[\[4 d.\]](#)

Lettera Circolare N. 22733/4112

Roma, 25 ottobre 1980

¹ Vedasi, a parziale modifica del presente punto, la circolare n° 54, prot. n° 22860/4113, del 03/09/1974 riportata in questa pagina. N.d.R.

² Tale lettera circolare è in realtà la circolare n° 54, prot. n° 22860/4113, del 03/09/1974 riportata in questa pagina. N.d.R.

OGGETTO: Detenzione di olii lubrificanti presso impianti distributori di carburanti.³

Questo Ministero, su richiesta motivata dell'Unione petrolifera, ha riesaminato le condizioni per la detenzione di olii lubrificanti presso gli impianti di distribuzione carburanti.

Al riguardo, sentito anche il parere della Commissione consultiva per le sostanze esplosive ed infiammabili, questo Ministero, a parziale modifica di quanto stabilito con la circolare n. 54 del 3 settembre 1974, ritiene che:

1) Possa essere consentito, per i normali distributori stradali di carburanti, autorizzati a detenere fino a 2 mc di olii lubrificanti, che la capacità singola dei contenitori possa essere elevata fino a 200 litri.

2) Nelle stazioni di servizio costruite in sede propria, fuori dalla sede stradale, ubicate nel rispetto delle distanze di sicurezza in conformità delle norme e delle disposizioni vigenti, possa essere consentito, nei magazzini appositamente realizzati, detenere un quantitativo massimo di olii lubrificanti, nei contenitori originali, di 8 mc.

3) Nelle stazioni di servizio ubicate sulle autostrade, il quantitativo massimo di olii lubrificanti resta fissato in 15 mc, secondo quanto disposto con lettera-circolare n. 22732/4113 del 10 novembre 1976.

Il quantitativo consentito in ogni magazzino deve essere valutato in relazione alla capacità del magazzino stesso tenendo conto di una razionale distribuzione del locale e della movimentazione dei contenitori stessi.⁴

Detti magazzini devono essere realizzati in conformità delle norme di sicurezza di cui al D.M. 31 luglio 1934 e la loro idoneità deve essere accertata dal Comando provinciale dei Vigili de Fuoco competente per territorio.⁵

Tutte le operazioni normalmente eseguite presso detti distributori e che coinvolgono movimento di olio lubrificante, devono essere eseguite con il dovuto rispetto delle disposizioni ecologiche che vietano la dispersione, in ogni luogo, di residui di olii minerali non biologicamente degradabili.

[4 e.]

Lettera Circolare

Prot. N. 13133/4112

Roma, 26 settembre 1983

OGGETTO: Immagazzinamento oli lubrificanti presso gli impianti stradali di distribuzione carburanti.⁶

La Soc. I.P. (Industria Italiana Petroli) con sede in Genova, Piazza della Vittoria, ha chiesto che venga consentita, presso gli impianti stradali di distribuzione carburanti, l'utilizzazione di chioschi prefabbricati costruiti in cristallo, metallo e fibrocemento per l'immagazzinamento degli oli lubrificanti. Quanto sopra in deroga alle disposizioni contenute nell'art. 20 del D.M. 31 luglio 1934 che prevede, al 1° comma, che "I fabbricati e i locali per stabilimenti, depositi e magazzini dove si producono, manipolano o conservano oli minerali, loro derivati, miscele carburanti e residui (esclusi gli ambienti adibiti ad ufficio, abitazione e simili), debbono essere costruiti con materiali incombustibili e resistenti al fuoco".

L'ENI (Ente Nazionale Idrocarburi) con sede in Roma, Piazzale Enrico Mattei n. 1, inoltre ha posto il quesito se gli impianti di distribuzione carburanti per l'agricoltura possano essere assimilati alle stazioni di servizio ubicate sulle autostrade e possano, conseguentemente, tenere in deposito lo stesso quantitativo di oli lubrificanti di mc 15 e se per i magazzini e gli spazi destinati a depositi di oli lubrificanti possa essere previsto un volume minimo pari ad 1,3 volte il volume del prodotto stoccato.

Questo Ministero, su conforme parere della Commissione consultiva per le sostanze esplosive ed infiammabili, in merito alla istanza della Soc. I.P. ritiene che l'istanza stessa possa essere accolta a condizione che nei reparti oli lubrificanti dei chioschi prefabbricati in metallo-cristallo, fibrocemento degli impianti stradali di distribuzione carburanti siano depositati, nei limiti di capacità consentita, esclusivamente contenitori originali sigillati con divieto assoluto di effettuare operazioni di travaso, e sia disponibile all'interno del reparto un estintore idoneo per fuochi di classe "B".

³ Vedasi, in merito al quantitativo massimo di oli lubrificanti che è consentito tenere in deposito presso le stazioni di servizio in sede propria poste in fregio alle vie di comunicazione ordinaria, la lettera circolare prot. n° 25340/4112 del 16/11/1983 riportata nella pagina successiva. N.d.R.

⁴ Vedasi, a parziale modifica del presente comma, la lettera circolare prot. n° 13133/4112 del 26/09/1983 riportata in questa pagina. N.d.R.

⁵ Vedasi, a parziale modifica del presente comma, la lettera circolare prot. n° 13133/4112 del 26/09/1983 riportata in questa pagina. N.d.R.

⁶ Vedasi, ad integrazione della presente lettera circolare, in merito al quantitativo massimo di oli lubrificanti che è consentito tenere in deposito presso le stazioni di servizio in sede propria poste in fregio alle vie di comunicazione ordinaria, la lettera circolare prot. n° 25340/4112 del 16/11/1983 riportata nella pagina successiva. N.d.R.

Nei citati locali è consentita la presenza del quadro elettrico e dell'elettrocompressore a condizione che vengano osservate le disposizioni di cui alla legge 1° marzo 1968, n. 186 e che venga previsto idoneo impianto di messa a terra.

Per quanto concerne la richiesta dell'ENI, condividendo il parere del suddetto Consesso, questo Ministero ritiene che la stessa possa essere accolta.

Pertanto, a parziale modifica di quanto disposto con lettera-circolare n. 22733/4112 del 25 ottobre 1980 - terz'ultimo e penultimo comma, gli Uffici in indirizzo sono pregati di tenere conto di quanto sopra in occasione dello svolgimento degli adempimenti di rispettiva competenza.

[\[4 f.\]](#)

Lettera Circolare

Prot. N. 25340/4112

Roma, 16 novembre 1983

OGGETTO: Immagazzinamento oli lubrificanti presso gli impianti stradali di distribuzione carburanti - Vie di comunicazione ordinaria.

Ad integrazione di quanto disposto con lettera-circolare n. 13133/4112 del 26 settembre 1983 e su conforme avviso della Commissione consultiva per le sostanze esplosive ed infiammabili, viene consentito tenere in deposito presso le stazioni di servizio in sede propria poste in fregio alle vie di comunicazione ordinaria, un quantitativo massimo di 15 mc di oli lubrificanti in confezioni originali, come già previsto per le stazioni di servizio ubicate sulle autostrade.

[\[6\]](#)

(Chiarimento)

Prot. n. P 848/ 4113 sott. 149

Roma, 26 luglio 2002

OGGETTO: Quesito sulla distanza di sicurezza dei distributori di carburanti dai fabbricati carcerari.

In relazione a quanto rappresentato con la nota in riferimento, considerato che la limitazione prevista dal punto 8 della circolare 10 febbraio 1969, n. 10 appare di tipo valutativo più che prescrittivo, si concorda con l'avviso di codesto Comando circa la possibilità, per il caso di specie, di adottare in analogia la distanza stabilita dalle vigenti disposizioni di prevenzione incendi che regolamentano i distributori di g.p.l. o gas naturale per autotrazione.

[\[7\]](#)

Lettera Circolare n. 29657/4113

Roma, 12 dicembre 1974

OGGETTO: Distributori di carburanti sottostanti ad elettrodotti.

Sono pervenuti a questo Ministero, da parte di alcuni Comandi provinciali dei Vigili del Fuoco, quesiti riguardanti gli attraversamenti di impianti di distribuzione carburanti con elettrodotti a bassa tensione.

I Comandi provinciali dei Vigili del Fuoco, cui la presente è diretta per conoscenza, sono pregati di attenersi ai suddetti criteri informativi.

Al riguardo si chiarisce che le aree destinate agli impianti di che trattasi possono essere attraversate dalle linee di trasporto di energia elettrica a bassa tensione che, a norma del D.P.R. n. 547 del 27 aprile 1955, sono le linee elettriche a corrente alternata di tensione inferiore a 400 V e quelle a corrente continua di tensione inferiore a 600 V.

[\[8\]](#)

(Chiarimento)

PROT. n° P1795/4113 sott. 149

Roma, 21 ottobre 1997

OGGETTO: Circolare n° 17 dell' 11 ottobre 1988 – Chiarimenti. –

Con riferimento alle note cui si risponde si precisa che le distanze di sicurezza previste dalla circolare n. 10/69 sono applicabili alle stazioni di rifornimento in sede propria, vale a dire ad impianti che insistono su un'area privata ad essi esclusivamente destinata.

Sono pertanto escluse le stazioni di rifornimento non ubicate in sede propria bensì su aree pubbliche.

Ciò premesso per il caso di che trattasi, qualora il distributore stradale di carburanti sia ubicato in sede propria, si è del parere che la distanza di sicurezza di 9 m deve essere riferita all'edificio adibito a bar escludendo pertanto eventuali strutture provvisorie all'aperto quali tettoie, tendoni etc.

Parere dell'Ispettorato

Si è esaminato il quesito proposto dal Comando Provinciale di Mantova, che si trasmette a codesto Ministero per il parere finale.

Questo Ispettorato, dopo aver analizzato i contenuti della richiesta, ritiene che la tettoia esterna oggetto del quesito, debba essere considerata parte integrante dell'adiacente bar. Per questa ragione, si ritiene necessario che la distanza da osservarsi tra la colonnina miscelatore ed il perimetro esterno della tettoia dovrà essere almeno 9 mt., così come previsto dalla Circolare n. 17 dell'11.10.88 recante modifiche alla Circolare n. 10 del 10.02.69.

Parere del Comando

Durante il sopralluogo effettuato presso un distributore stradale di miscela, benzina e gasolio, si è avuto modo di accertare che nelle vicinanze dell'impianto esiste un bar di superficie mq. 180 che osserva la distanza di sicurezza di 10 mt. dalla colonnina miscelatore (olio e benzina super sz pb) più prossima.

Il bar però usufruisce anche di una tettoia esterna con una impalcatura di circa mq. 36 dove, specie nella stagione estiva, vengono installati i tavoli per i clienti.

Detta tettoia si sviluppa verso il distributore fino ad una distanza di mt.4.70 dalla citata colonnina erogatrice (vedere planimetria allegata).

Per una corretta applicazione delle norme contenute nella circolare n. 17/88, si chiede se la tettoia debba essere considerata parte del bar e quindi osservare la distanza di mt. 9 dalla colonnina di benzina.

(Si omettono gli allegati. N.d.R.)

MINISTERO DELL'INTERNO**DM 29 novembre 2002****Requisiti tecnici per la costruzione, l'installazione e l'esercizio dei serbatoi interrati destinati allo stoccaggio di carburanti liquidi per autotrazione, presso gli impianti di distribuzione.¹**

Articolo 1

Scopo - Campo di applicazione²

1. Le disposizioni del presente decreto stabiliscono i requisiti tecnici per la costruzione, l'installazione e l'esercizio dei serbatoi interrati destinati allo stoccaggio di carburanti liquidi per autotrazione presso gli impianti di distribuzione.

Articolo 2

Requisiti di progettazione, costruzione ed installazione dei serbatoi³

1. I serbatoi interrati debbono essere progettati, costruiti ed installati nel rispetto della vigente normativa, in modo da assicurare:

- a) il mantenimento dell'integrità strutturale durante l'esercizio;
- b) il contenimento ed il rilevamento delle perdite;
- c) la possibilità di eseguire i controlli previsti.

2. I serbatoi interrati sono:

- a) a doppia parete e con sistema di monitoraggio in continuo dell'intercapedine.

Le pareti dei serbatoi possono essere entrambe metalliche, con la parete esterna rivestita di materiale anticorrosione; la parete interna metallica e la parete esterna in altro materiale non metallico, purché idoneo a garantire la tenuta dell'intercapedine tra le pareti; entrambe le pareti in materiale non metallico, purché resistenti alle sollecitazioni meccaniche ed alle corrosioni; parete interna non metallica ed esterna in metallo, rivestita in materiale anticorrosione;

b) a parete singola metallica od in materiale non metallico all'interno di una cassa di contenimento in calcestruzzo, rivestita internamente con materiale impermeabile e con monitoraggio in continuo delle perdite. La cassa di contenimento può contenere uno o più serbatoi senza setti di separazione tra gli stessi.

3. Le tubazioni interrate di connessione tra serbatoi interrati e con le apparecchiature erogatrici di carburanti, progettate, costruite ed installate nel rispetto di quanto previsto nel comma 1, possono essere di materiale non metallico.

4. Per la prevenzione ed il contenimento delle perdite, i serbatoi devono essere dotati di:

a) un dispositivo di sovrappieno del liquido che eviti la fuoriuscita del prodotto in caso di eccessivo riempimento per errata operazione di carico;

b) una incamiciatura o sistema equivalente per le tubazioni interrate funzionanti in pressione, al fine di garantire il recupero di eventuali perdite.⁴

5. La capacità massima dei singoli serbatoi interrati è stabilita in 50 m³. I serbatoi possono essere compartimentati e contenere prodotti diversi nei vari compartimenti.

6. Con riferimento al monitoraggio in continuo dell'intercapedine, di cui al precedente comma 2, è ammessa la centralizzazione dei sistemi, purché sia consentito il controllo dei singoli serbatoi. Nel caso di serbatoio compartimentato, ai sensi del precedente comma 5, è ammesso il controllo dell'intercapedine mediante unico sensore ove questo sia idoneo alla segnalazione di ognuno dei prodotti detenuti.

7. Su ciascun serbatoio deve essere installata, in posizione visibile, apposita targa di identificazione che deve indicare:

- a) il nome e l'indirizzo del costruttore;
- b) l'anno di costruzione;
- c) la capacità, lo spessore ed il materiale del serbatoio;
- d) la pressione di progetto del serbatoio e dell'intercapedine.

Articolo 3

¹ Vedasi, in merito all'accettabilità dell'installazione dei serbatoi secondo le norme contenute nel DM n° 246 del 24/05/1999, dichiarato successivamente incostituzionale, la [lettera circolare prot. n° P80/4112 sott. 53, del 23/01/2002](#). N.d.R.

² Vedasi, in merito all'applicabilità del presente decreto ai nuovi serbatoi ed a quelli esistenti, il [chiarimento prot. n° P829/4113 sott. 119, del 31/07/2003](#). N.d.R.

³ Vedasi, in merito caratteristiche tubazioni interrate in impianti distribuzione carburanti, la [lettera circolare n° 7203-032101 01 4113 87, del 01/07/2009](#). N.d.R.

⁴ Vedasi, in merito all'applicazione della prescrizione di tale lettera solo alle tubazioni interrate funzionanti in pressione, il [chiarimento prot. n° P716/4113 sott. 149, del 21/06/2004](#). N.d.R.

Conduzione dei serbatoi interrati⁵

1. Nella conduzione dei serbatoi interrati sono attuate tutte le procedure di buone gestione che assicurino la prevenzione dei rilasci, dei traboccamenti e degli sversamenti del contenuto.

2. Il conduttore del serbatoio provvede annualmente ad una verifica di funzionalità dei dispositivi che assicurano il contenimento ed il rilevamento delle perdite secondo quanto previsto nel successivo art. 4 o in mancanza secondo le indicazioni fornite dal costruttore.

Articolo 4

Norme tecniche di riferimento da applicare ai serbatoi

1. I serbatoi legalmente fabbricati o commercializzati nei Paesi membri dell'Unione europea o da uno dei Paesi contraenti l'accordo SEE, sulla base di norme armonizzate ovvero di norme o regole tecniche nazionali di detti Stati che permettono di garantire un livello di protezione ai fini della sicurezza antincendio equivalente a quello perseguito dalla presente regolamentazione, possono essere commercializzati per essere impiegati nel campo di applicazione disciplinato dal presente decreto.

2. Al fine di dimostrare l'equivalenza del livello di sicurezza previsto dalla norma di riferimento a quello richiesto dalla presente regolamentazione, gli interessati presentano domanda, corredata della documentazione necessaria all'esame redatta in lingua italiana, diretta al Ministero dell'interno - Dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile, che la esamina tempestivamente e comunica al richiedente l'esito dell'esame, motivando l'eventuale diniego.

Articolo 5

Disposizioni finali

1. Il presente decreto sostituisce il decreto del Ministro dell'interno 17 giugno 1987, n. 280, e modifica il decreto del Ministro dell'interno 31 luglio 1934 ed il decreto ministeriale 1 luglio 1972.

2. Il presente decreto si applica alle nuove installazioni.

3. Sono fatte salve le competenze spettanti alle regioni a statuto speciale e alle province autonome.

⁵ Vedasi, in merito alla periodicità, ed alle modalità, di prova a tenuta dei serbatoi interrati previsti dall'art. 64 del DM 31/07/1934, il [chiarimento prot. n° 0014851-143/032101 01 4113 149 del 11/11/2011](#). N.d.R.

Note al DM 29/11/2002

[1]

Lettera Circolare

Prot. n° P80/4112 sott. 53

Roma, 23 gennaio 2002

OGGETTO: Annullamento del decreto del Ministro dell'Ambiente n° 246/1999 recante norme concernenti i requisiti tecnici per la costruzione, l'installazione e l'esercizio di serbatoi interrati - Precisazioni sugli impianti di distribuzione stradale di carburante.

La Corte Costituzionale con sentenza emessa il 5 luglio 2001, depositata in Cancelleria il 19 luglio 2001 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale (Serie Speciale) n. 29 del 25 luglio 2001, ha annullato il decreto regolamentare del Ministero dell'Ambiente n. 246 del 24 maggio 1999, recante norme concernenti i requisiti tecnici per la costruzione, l'installazione e l'esercizio di serbatoi interrati.

A seguito dell'annullamento del citato decreto n. 246/1999, sono emerse alcune problematiche in merito alla capacità massima dei singoli serbatoi già installati o da installare presso impianti di distribuzione stradale di carburanti liquidi per autotrazione.

Infatti sulla base dei requisiti previsti dall'art. 7 del citato decreto n. 246/1999 la capacità massima dei singoli serbatoi interrati era stata stabilita in 50 m³ per i liquidi infiammabili, compresi i carburanti per autotrazione.

Con lettera-circolare P1610/4122 sott. 53, del 18 dicembre 1998, fu chiarito che l'articolo 7, comma 7, lettera a), del decreto sui serbatoi interrati, costituiva modifica al decreto del Ministro dell'Interno 17 giugno 1987, n. 280, per quanto attiene le capacità dei serbatoi interrati presso gli impianti di distribuzione di carburanti per autotrazione.

Pertanto con l'annullamento del decreto n. 246/1999, ritrova piena vigenza il citato decreto del Ministro dell'Interno n. 280/1987 che prevede capacità massime pari a 15 m³ o 25 m³ per il gasolio e 10 m³ o 25 m³ per le benzine, in funzione della localizzazione urbana o extraurbana degli impianti.

Su tale problematica, in attesa dell'emanazione di un nuovo decreto ministeriale per il quale sono peraltro già in corso contatti tra gli uffici legislativi delle Amministrazioni interessate, si forniscono di seguito gli indirizzi da seguire nell'espletamento dell'attività di prevenzione incendi.

Per gli impianti ove sono stati già installati serbatoi da 50 m³, e che debbono essere sottoposti a collaudo da parte delle apposite Commissioni comunali o regionali di cui fanno parte rappresentanti dei Comandi Provinciali VV.F., si ritiene che i predetti serbatoi possano essere utilizzati, limitando il loro riempimento entro i limiti di capacità consentiti dal D.M. n. 280/1987.

Tale criterio è da ritenersi esteso anche nei confronti di nuove installazioni purché venga dimostrato da parte degli interessati di aver commissionato l'acquisto dei serbatoi, rispondenti al requisiti di cui all'art. 7 del D.M. n. 246/1999, nel periodo di vigenza del decreto stesso.

[2]

(Chiarimento)

PROT. n° P829/4113 sott. 119

Roma, 31 luglio 2003

OGGETTO: Normativa di prevenzione incendi da applicare ai serbatoi a servizio degli impianti di distribuzione carburanti liquidi. Chiarimenti.

Con riferimento al quesito concernente l'oggetto si forniscono i seguenti chiarimenti.

Per i serbatoi interrati di nuova installazione, destinati allo stoccaggio di carburanti liquidi per autotrazione presso gli impianti di distribuzione, si applicano le disposizioni emanate con decreto del Ministero dell'Interno 29 novembre 2002.

Per i serbatoi preesistenti, restano in vigore le disposizioni di prevenzione incendi precedentemente emanate, con particolare riguardo a quelle di cui al D.M. 31 luglio 1934 e successive modifiche ed integrazioni.

L'intervenuta abrogazione del decreto del Ministero dell'Ambiente 24 maggio 1999, n. 246, fa decadere l'obbligo di osservarlo, fermo restando che gli adeguamenti operati in conformità al medesimo non inficiano, ai fini della sicurezza antincendio, la regolarità delle installazioni, purché non in contrasto con la richiamata normativa oggi in vigore.

[3]

Lettera Circolare

PROT. n° 7203
032101 01 4113 87

Roma, 01 luglio 2009

OGGETTO: DM 29/11/2002: caratteristiche tubazioni interrate in impianti distribuzione carburanti.

Pervengono frequentemente a questa Area richieste di chiarimenti, da parte delle strutture periferiche dei VV.F., relativamente ai requisiti, alla tipologia costruttiva e alle modalità di installazione delle tubazioni interrate, di connessione tra i serbatoi interrati e le apparecchiature di erogazione di carburante, materia regolamentata dal DM 29.11.02. In modo particolare viene richiesto se tali caratteristiche possano variare, in relazione all'utilizzo della tubazione in "pressione" o in "depressione", evidenziando che le misure tecniche previste dall'art. 2 c.4 punto b del DM 29.11.02, sembrerebbero prescritte esclusivamente per il caso, di tubazioni interrate funzionanti in pressione.

Per un compiuto esame della tematica prospettata, si osserva preliminarmente che il DM 29/11/02 prevede relativamente alle tubazioni interrate di nuova installazione, i seguenti principi e requisiti:

1. Per tutte le tubazioni interrate, siano esse in depressione che in pressione, è richiesto:
 - Art.2, c. 3: *"Le tubazioni interrate di connessione tra serbatoi interrati e con le apparecchiature erogatrici di carburanti, progettate, costruite ed installate nel rispetto di quanto previsto dal comma 1, possono essere in materiale non metallico."*
 - Art.2 c. 1: *"I serbatoi interrati debbono essere progettati, costruiti ed installati nel rispetto della vigente normativa, in modo da assicurare:*
 - a) *Il mantenimento dell'integrità strutturale durante l'esercizio;*
 - b) *Il contenimento ed il rilevamento delle perdite,*
 - c) *La possibilità di seguire i controlli previsti.*
2. Per le Tubazioni interrate in pressione, oltre ai principi generali riportati sopra, è richiesto
 - Art.2, c.4. punto b): *"Una incamicatura o sistema equivalente, per le tubazioni interrate funzionanti in pressione, al fine di garantire il recupero delle perdite"*.

Dalla lettura combinata dei suddetti commi e tenuto conto delle finalità del suddetto decreto, si ritiene possano dedursi le seguenti considerazioni:

- I requisiti generali di sicurezza riportati all'Art. 2 c. 1 sono chiaramente riferibili a tutti gli elementi dell'installazione, incluse le tubazioni di connessione tra i serbatoi interrati e le apparecchiature di erogazione di carburante, indipendentemente dal materiale utilizzato per la loro costruzione e dalle modalità di funzionamento delle stesse (tubazioni in pressione o in depressione);
- per le sole tubazioni in pressione, oltre ai requisiti generali riportati all'art. 2 c.1, viene stabilita la modalità di recupero e di rilevamento di eventuali perdite (incamicatura, da intendersi a "doppia protezione", cioè doppia parete con intercapedine o sistema equivalente), mentre non vengono invece specificate le modalità di realizzazione e le soluzioni tecniche da attuare, in caso di tubazioni in depressione;
- Il DM non precisa per le tubazioni interrate, la tipologia dei materiali da utilizzare, né l'obbligo del monitoraggio in continuo dell'eventuale intercapedine delle tubazioni, come invece espressamente richiesto per i serbatoi interrati (art.2 c.6).

Analizzando adesso le tipologie impiantistiche comunemente realizzate (installazioni con gruppo pompa all'interno del serbatoio o con gruppo pompa all'interno dell'erogatore), si può dedurre che, le tubazioni di collegamento tra i serbatoi di carburante e le apparecchiature di erogazione, possono essere:

- a) **in pressione**, sia durante la fase di erogazione del carburante che durante la fase di non erogazione;
- b) **in depressione**, che in relazione alla modalità realizzative della posizione di installazione, lungo la tubazione, delle valvole di ritegno, determinano a sua volta due distinte tipologie di funzionamento:
 - 1) in caso di posizionamento della valvola di ritegno in corrispondenza del serbatoio (applicazione di valvola di fondo o di valvola ad angolo) la tubazione ha un funzionamento in depressione, durante la fase di erogazione, e in pressione, seppur contenuta, durante la fase di non erogazione che, è utile evidenziare, rappresenta una significativa quota nel funzionamento giornaliero dell'impianto;
 - 2) in caso di applicazione, in luogo della valvola di cui al punto precedente, della valvola di ritegno alla base dell'apparecchio di erogazione, la tubazione ha un costante funzionamento in depressione.

In conclusione, su conforme parere del Comitato Centrale Tecnico Scientifico per la Prevenzione Incendi, si ritiene quanto segue:

- **Per tubazioni operanti in pressione** (caso a) vanno adottati sistemi a “**doppia parete con intercapedine**” o sistemi equivalenti, con monitoraggio e recupero delle perdite. Tali tubazioni infatti operando in condizioni fisiche di esercizio più gravose e generalmente notevoli lunghezze di attraversamento del sottosuolo del piazzale del distributore, presentano un potenziale maggior rischio di perdita;
- **Esclusivamente le tubazioni di connessione tra i serbatoi e gli apparecchi di erogazione, con funzionamento in depressione e con installata la valvola di ritegno, in posizione quanto più vicino possibile all'apparecchio di erogazione** (caso b 2), in luogo della valvola applicata in corrispondenza del serbatoio, **possono essere del tipo a parete singola** (generalmente, in tale caso, si utilizzano tubazioni in materiale multistrato, con strato interno di materiale resistente al contatto con idrocarburi, di adeguato spessore, e strato esterno idoneo per prevenire la corrosione ambientale e di adeguata resistenza meccanica).
L'installazione dovrà in ogni caso prevedere pozzetti, in corrispondenza delle giunzioni tipicamente sopra i serbatoi e sotto gli erogatori, impermeabili e ispezionabili per il rilevamento ed il contenimento delle perdite.
- Qualora invece le tubazioni in depressione sono corredate di valvole di ritegno, posizionate in corrispondenza del serbatoio (valvola di fondo o valvola ad angolo: caso b 1), le tubazioni indipendentemente dal materiale con cui sono realizzate, devono rispondere ai criteri costruttivi e di installazione previsti per le tubazioni con modalità di funzionamento in pressione (sistemi di incamicatura o sistemi equivalenti, monitoraggio e recupero delle perdite).
- Si ritiene, inoltre che il requisito dell'integrità (art.2 c.1 a) possa essere raggiunto, utilizzando materiali con adeguate e certificate caratteristiche di resistenza meccanica, di flessibilità, chimico/fisiche e anticorrosione. Allo scopo si può far riferimento alla norma EN 14125/04 “Thermoplastic and flexible metal pipework for underground installation at petrol filling stations”.

Infine, in relazione a siti con specifiche caratteristiche ambientali e/o di potenziale elevato rischio, indipendentemente dalle situazioni precedentemente illustrate, si ritiene possa risultare opportuno installare sistemi con tubazioni a doppia parete e con intercapedine monitorabile.

[4]

(Chiarimento)

PROT. n° P716/4113 sott. 149

Roma, 21 giugno 2004

OGGETTO: Realizzazione impianti di adduzione prodotti petroliferi.

Con riferimento alla richiesta di chiarimenti pervenuta con nota di prot. n° 1837/VII/2/1 e relativa al quesito presentato dal Comando di Cremona in merito alle modalità di realizzazione degli impianti di adduzione dei prodotti petroliferi, questo Ufficio concorda con il parere espresso da codesta Direzione Regionale.

Parere della Direzione

Si trasmette il quesito pervenuto dal Comando VV.F. di Cremona inerente il sistema di realizzazione di un impianto di distribuzione carburanti liquidi alla luce delle vigenti norme tecniche di prevenzione incendi ed i locali regolamenti di igiene.

Al riguardo si ritiene di confermare che la prescrizione prevista al punto 4, lett. b) del DM 29.11.2002 (incamicatura delle tubazioni o sistema equivalente al fine di garantire il recupero di eventuali perdite) riguarda unicamente le tubazioni interrate funzionanti in pressione.

[5]

(Chiarimento)

PROT. n° 0014851

143/032101.01.4113.149

Roma, 11 novembre 2011

OGGETTO: Richiesta in merito alle tecnologie ed alle modalità di prova di tenuta idraulica periodica nei serbatoi e nelle tubazioni presenti negli impianti di distribuzione di prodotti petroliferi per uso autotrazione (distributori stradali di gasoli e benzine). Riscontro

In riferimento al quesito pervenuto con la nota indicata a margine ed inerente l'argomento in oggetto, si rappresenta che:

1. per i serbatoi esistenti, privi del sistema di rilevamento in continuo, in analogia a quanto stabilito dal DM 29/11/2002 per le nuove installazioni e nello spirito sotteso dall'abrogato art. 11 del DM 24/05/1999 n. 246, si ritiene auspicabile una verifica di tenuta da effettuarsi ogni anno; corre l'obbligo evidenziare che tale previsione tuttavia, attiene le competenze dell'autorità preposta alla tutela dell'ambiente. Le modalità di prova per i controlli in argomento ed i relativi requisiti richiesti devono essere riferibili a metodi riconosciuti a livello internazionale o nazionale, quali ad esempio, quelli riportati nei Manuali UNICHIM "Prove di tenuta sui serbatoi interrati", nel rispetto delle condizioni di applicabilità ed eventuali limitazioni ivi indicate;
2. i serbatoi interrati, nelle nuove installazioni devono essere progettati ed installati in conformità alla regola dell'arte applicabile ed assicurare gli obiettivi di sicurezza indicati all'art. 2 comma 1 del D.M. 29/11/2002 ed essere al contempo realizzati nelle tipologie costruttive dettagliatamente descritte al comma 2 dello stesso articolo. Considerato che le modalità costruttive adottate, in applicazione del D.M. 29/11/2002, per i serbatoi di nuova installazione negli impianti di distribuzione carburanti, assicurano il conseguimento dell'obiettivo di sicurezza che era sotteso dalla prova di tenuta in pressione dei serbatoi prevista dal decreto del 1934, si ritiene che detta prova possa essere omessa al momento dell'installazione di detti serbatoi e non più ripetuta nel tempo. Resta comunque fermo il rispetto delle indicazioni normative di cui all'art.3 del D.M. 29/11/2002;
3. per quanto concerne la certificazione delle apparecchiature adottate per l'esecuzione delle prove, essendo le stesse utilizzate in atmosfera potenzialmente esplosiva, devono essere dotate di marcatura CE e da quant'altro richiesto da D.P.R. 126/1998.

Parere della Direzione Regionale

Si inoltra il quesito del Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Vicenza relativo alla tematica in oggetto.

Per quanto attiene al merito del chiarimento, questa Direzione ritiene che per il punto 1) una verifica periodica della tenuta dei serbatoi e tubazioni possa essere richiesta, ad esempio a ciascun rinnovo del CPI.

Per i punti 2) e 3) non si ritiene di esprimere un parere, eventualmente considerando che le prove in pressione proposte all'art. 64 del DM 31/7/1934, così come peraltro le tecnologie costruttive dei serbatoi, esprimevano il livello tecnologico dell'epoca, ritenendosi possibile accogliere avanzamenti tecnologici e sistemi innovativi per la tenuta, rimanendosi al parere della competente Direzione Centrale per la Prevenzione e la Sicurezza Tecnica per gli aspetti normativi/certificativi.

Parere del Comando

Nell'ambito delle attività istituzionali di verifica del mantenimento delle condizioni di sicurezza degli impianti di cui all'oggetto, esistenti sul territorio di questa Provincia, vengono richieste prove di tenuta idraulica dei serbatoi interrati e delle tubazioni in pressione degli impianti di cui all'oggetto, con particolare considerazione del fatto che i serbatoi sono protetti dalla corrosione soltanto mediante rivestimenti protettivi esterni. Nella maggior parte dei casi, si tratta di serbatoi e tubazioni interrate realizzati prima dell'entrata in vigore del DM 29.11.2002. e quindi privi di sistemi di contenimento e rilevamento delle perdite,

Vengono liberamente proposte da alcune aziende del settore, tecnologie di verifica di tenuta di serbatoi ed impianti che utilizzano principi diversi rispetto alla prova in pressione da effettuarsi secondo le modalità previste dal DM 31.07.1934 art 64 in funzione del tipo d'installazione del serbatoio stesso.

A titolo di esempio viene con maggior frequenza effettuata la cd "prova ad ultrasuoni" che consiste nell'applicare una depressione dell'ordine di circa 100 mbar all'interno del serbatoio isolato dall'impianto, ed effettuare un'analisi del rumore ultrasonico prodotto dall'ingresso di aria da eventuali fori presenti nel serbatoio, mediante il posizionamento di alcune sonde anche eventualmente immerse nel liquido.

Posta la rilevanza dell'argomento in esame si richiede di conoscere da Codesta Area:

1. Se sia lecito richiede ai fini di sicurezza antincendio una verifica periodica di tenuta di serbatoi e tubazioni su impianti privi di sistemi di rilevamento continuo. E se sì con quale periodicità.
2. Se vi sia corrispondenze fra le prova in pressione a nuovo prevista dal DM 31.07.1934 art 64 ed altri sistemi proposti, posto che questo Comando non è a conoscenza se le varie tecnologie di prova proposte siano state normalizzate da organismi competenti italiani o europei al fine di accettazione di ogni diversa modalità di prova proposta utilizzando tecnologie specifiche.
3. Se le modalità di prova proposte, ed i relativi strumenti, vista la loro complessità intrinseca siano soggetti a certificazione, controllo e taratura.

Si rimane in attesa di un cortese riscontro.

MINISTERO DELL'INTERNO**DM 27 dicembre 2017.****Requisiti dei distributori degli impianti di benzina, attrezzati con sistemi di recupero vapori**

il Ministro dell'interno
di concerto con
il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio
e del mare
e
il Ministro dello sviluppo economico

Vista la direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 giugno 1998, che prevede una procedura d'informazione nel settore delle norme e delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione;

Visto il decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139, recante riassetto delle disposizioni relative alle funzioni ed ai compiti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, a norma dell'art. 11 della legge 29 luglio 2003, n. 229;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e successive modificazioni, recante norme in materia ambientale;

Visto il regolamento (CE) n. 764/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 luglio 2008, che stabilisce procedure relative all'applicazione di determinate regole tecniche nazionali a prodotti legalmente commercializzati in un altro Stato membro e che abroga la decisione n. 3052/95/CE;

Vista la legge 15 dicembre 2011, n. 217 concernente disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee – legge comunitaria 2010;

Vista la direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative agli apparecchi e sistemi di protezione destinati a essere utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva che sostituisce la direttiva 94/9/CE;

Visto il decreto legislativo 19 maggio 2016, n. 85, che attua la direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445 e successive modificazioni, concernente le disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151, concernente il regolamento recante semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione degli incendi, a norma dell'art. 49, comma 4-quater, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122;

Visto il decreto del Ministro dell'interno del 31 luglio 1934 e successive modificazioni, recante l'approvazione delle norme di sicurezza per la lavorazione, l'immagazzinamento, l'impiego o la vendita di oli minerali, e per il trasporto degli oli stessi;

Visto il decreto del Ministro dell'ambiente del 16 maggio 1996, concernente i requisiti tecnici di omologazione e di installazione e procedure di controllo dei sistemi di recupero dei vapori di benzina prodotti durante le operazioni di rifornimento degli autoveicoli presso gli impianti di distribuzione carburanti;

Visto il decreto del Ministro dell'interno del 10 marzo 1998, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 81 del 7 aprile 1998, recante i criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro;

Visto il decreto del Ministro dell'interno del 27 gennaio 2006, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e il Ministro delle attività produttive, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 32 dell'8 febbraio 2006, recante i requisiti degli apparecchi, sistemi di protezione e dispositivi utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva, ai sensi della direttiva n. 94/9/CE, presenti nelle attività soggette ai controlli antincendio;

Ritenuto di dover dare attuazione a quanto previsto dall'art. 14 della legge 15 dicembre 2011, n. 217, che al comma 3 prevede l'emanazione di un decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro dello sviluppo economico, per la disciplina organica dei requisiti di installazione degli impianti di distribuzione di benzina anche in conformità alla direttiva 94/9/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;

Acquisito il parere del Comitato centrale tecnoscience per la prevenzione incendi di cui all'art. 21 del decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139;

Espletata la procedura di informazione ai sensi della direttiva (UE) 2015/1535;

Decreta:

Art. 1.

Campo di applicazione

1. Il presente decreto si applica ai distributori degli impianti di distribuzione di benzina, attrezzati con sistemi di recupero dei vapori prodotti durante le operazioni di rifornimento, che prevedono il trasferimento dei vapori stessi in un impianto di deposito presente presso l'impianto di distribuzione di benzina, come previsto dall'art. 277, comma 1, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

2. I sistemi di recupero dei vapori comprendono pistole di erogazione a ciò predisposte, tubazioni flessibili coassiali o gemellate, ripartitori per la separazione della linea dei vapori dalla linea di erogazione del carburante, collegamenti interni ai distributori, linee interrante per il passaggio dei vapori verso i serbatoi e tutte le apparecchiature e i dispositivi atti a garantire il funzionamento degli impianti in condizioni di sicurezza ed efficienza.

Art. 2. Obiettivi

1. Ai fini della prevenzione incendi, allo scopo di raggiungere i primari obiettivi di sicurezza relativi alla salvaguardia delle persone e alla tutela dei beni contro i rischi di incendio, i distributori e i sistemi di recupero vapori di cui all'art. 1, sono realizzati e gestiti in modo da:

- a) minimizzare le cause di incendio ed esplosione;
- b) limitare la produzione e la propagazione di un incendio all'interno degli impianti di distribuzione di benzina;
- c) limitare la propagazione di un incendio ad edifici od aree limitrofe;
- d) assicurare la possibilità che gli occupanti lascino le aree degli impianti di distribuzione di benzina indenni o che gli stessi siano soccorsi in altro modo;
- e) garantire la possibilità per le squadre di soccorso di operare in condizioni di sicurezza;
- f) garantire che i requisiti di installazione dei medesimi siano conformi alla direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative agli apparecchi e sistemi di protezione destinati a essere utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva.

Art. 3. Disposizioni tecniche

1. I distributori e i sistemi di recupero vapori di cui all'art. 1, ferma restando la conformità al decreto legislativo 19 maggio 2016, n. 85, che attua la direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014, devono essere realizzati secondo la regola dell'arte e nel rispetto delle specifiche disposizioni di prevenzione incendi.

2. Ferme restando le disposizioni previste dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, i distributori per l'erogazione di benzina, comprensivi dei sistemi di recupero dei vapori, devono essere provvisti di marcatura CE e della relativa dichiarazione di conformità ai sensi del decreto legislativo 19 maggio 2016, n. 85. Tale marcatura CE attesta che il distributore è costruito in conformità all'analisi di rischio effettuata dal fabbricante ai sensi delle direttive comunitarie e delle norme applicabili.

3. Per le installazioni ricadenti nelle attività soggette ai controlli di prevenzione incendi, di cui all'allegato I al decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151, i distributori per l'erogazione di benzina, comprensivi dei sistemi di recupero dei vapori, si considerano costruiti in conformità al decreto legislativo 19 maggio 2016, n. 85 e alle altre disposizioni applicabili, se provvisti di marcatura CE di categoria 2 essendo la zona interna al distributore, di regola, classificata ai fini della sicurezza come zona 1. L'utilizzo di una diversa categoria deve essere oggetto di un riferimento specifico nel documento di valutazione dei rischi, ai fini del controllo del Comando provinciale dei vigili del fuoco competente per territorio.

Art. 4. Impiego di prodotti per uso antincendio

1. I prodotti per uso antincendio, impiegati nel campo di applicazione del presente decreto, devono essere:

- a) identificati univocamente sotto la responsabilità del produttore, secondo le procedure applicabili;
- b) qualificati in relazione alle prestazioni richieste e all'uso previsto;
- c) accettati dal responsabile dell'attività, ovvero dal responsabile dell'esecuzione dei lavori mediante acquisizione e verifica della documentazione di identificazione e qualificazione.

2. L'impiego dei prodotti per uso antincendio è consentito se gli stessi sono utilizzati conformemente all'uso previsto, sono rispondenti alle prestazioni richieste dal presente decreto e se:

- a) sono conformi alle disposizioni comunitarie applicabili;
- b) sono conformi, qualora non ricadenti nel campo di applicazione di disposizioni comunitarie, alle apposite disposizioni nazionali applicabili, già sottoposte con esito positivo alla procedura di informazione di cui alla direttiva 98/34/CE e successive modificazioni, che prevedono apposita omologazione per la commercializzazione sul territorio italiano e a tal fine il mutuo riconoscimento;
- c) qualora non contemplati nelle lettere a) e b), sono legittimamente commercializzati in uno degli Stati dell'Unione europea o in Turchia in virtù di specifici accordi internazionali stipulati con l'Unione europea ovvero legalmente fabbricati in uno degli Stati firmatari dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA), parte contraente

dell'accordo sullo spazio economico europeo (SEE), per l'impiego nelle stesse condizioni che permettono di garantire un livello di protezione, ai fini della sicurezza dall'incendio, equivalente a quello previsto nelle norme tecniche di cui al presente decreto.

3. L'equivalenza del livello di protezione, garantito dai prodotti per uso antincendio di cui al comma 2, è valutata, ove necessario, dal Ministero dell'interno applicando le procedure previste dal regolamento (CE) n. 764/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 luglio 2008.

Art. 5.

Abrogazioni e disposizioni finali

1. Dalla data di entrata in vigore del presente decreto l'art. 5, comma 1, del decreto del Ministro dell'ambiente del 16 maggio 1996, così come sostituito dall'art. 4 del decreto del Ministro dell'interno del 27 gennaio 2006, non si applica, ad eccezione della lettera c), limitatamente agli impianti di distribuzione di benzina.

2. Ai sensi dell'art. 14, comma 3, della legge 15 dicembre 2011, n. 217, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto non si applica il punto 3 dell'allegato VIII alla parte V del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.

3. Il presente decreto entra in vigore il trentesimo giorno successivo alla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

MINISTERO DELL'INTERNO

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA
CIVILE DIREZIONE CENTRALE PER LA PREVENZIONE E LA SICUREZZA TECNICA

**Circolare n. 2 del 05/11/2018, prot. n. 15000 - Linee guida per l'installazione di
infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici**

Prot. n. 0015000

Roma, 05 novembre 2018

OGGETTO: Linee guida per l'installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici.

In allegato si trasmettono le Linee guida in argomento presentate al Comitato centrale tecnico scientifico per la prevenzione incendi, di cui all'art. 21 del D. Lgs. 139/2006 e s.m.i.

La legislazione europea, recepita da quella nazionale, ha da tempo avviato un processo finalizzato alla riduzione della dipendenza dei trasporti dal petrolio incoraggiando, con diversi atti normativi, lo sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi.

In particolare si evidenziano i seguenti provvedimenti:

- **White Paper on Transport** (2011): incoraggia a tagliare la dipendenza dei trasporti dal petrolio e pone l'obiettivo della riduzione del 60% dell'emissione del *greenhouse gases* (GHG) dovuta ai trasporti a partire dal 2050.
- **Clean Power for Transport Package** (CPT- 2013): con l'obiettivo di ridurre, gradualmente, la dipendenza europea dal petrolio attraverso l'uso di energie alternative nei trasporti e di realizzare la necessaria infrastruttura, con l'ausilio di specifiche tecniche comuni.
- **Direttiva 2014/94/UE** sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (DAFI). L'allegato II precisa le caratteristiche delle specifiche tecniche per lo sviluppo di infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici (stazioni di ricarica, connettore e corrispondenti prese per la mobilità elettrica) per energie alternative.
- **Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257**: riportante "Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi".

Il progressivo aumento del numero di veicoli elettrici ed il previsto aumento delle infrastrutture di ricarica di tali veicoli, installate sia in ambito pubblico che in ambito privato, rendono necessaria la valutazione del possibile rischio di incendio e/o di esplosione connesso a tali infrastrutture, a maggior ragione se installate nell'ambito di attività soggette al controllo dei vigili del fuoco.

Tale valutazione è attualmente limitata dal fatto che i veicoli elettrici hanno iniziato a diffondersi solo di recente e, pertanto, i dati statistici a disposizione sono ancora scarsamente significativi.

Un apposito gruppo di lavoro, costituito da tecnici dei vigili del fuoco, rappresentanti di aziende elettriche installatrici di infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici, rappresentanti delle case automobilistiche costruttrici di veicoli elettrici e/o ibridi (CUNA), rappresentanti del Comitato Elettrotecnico Italiano (CEI), ricercatori e studiosi (ENEA, Università) e professionisti antincendio, ha raccolto i dati disponibili a livello nazionale ed internazionale ed ha concluso che, allo stato attuale, non risulta che i veicoli elettrici presentino un livello di rischio di incendio e/o esplosione maggiore rispetto ai veicoli tradizionali; inoltre, le stazioni di ricarica delle batterie dei veicoli elettrici, allo stato attuale, risultano presentare rischi di natura prettamente elettrica.

Non si esclude che eventuali nuove ricerche, soprattutto a seguito dall'attività sperimentale condotta sul comportamento delle batterie a ioni di litio sottoposte ad abuso termico, abuso elettrico ed urto, possano rendere opportuno la revisione delle Linee guida.

Pertanto, esse possono costituire un utile riferimento progettuale ai fini antincendio per le infrastrutture per la ricarica conduttiva dei veicoli elettrici installate nell'ambito di un'attività, nuova od esistente, soggetta ai controlli di prevenzione incendi.

Le infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici non rientrano fra le attività soggette ai controlli di prevenzione incendi ai sensi dell'Allegato I del D.P.R. n. 151 del 1 agosto 2011 "Regolamento recante semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione incendi, a norma dell'articolo 49 comma 4-quater, decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122".

Qualora l'installazione di un'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici avvenga in un'attività soggetta al controllo dei VV.F., essa comporta una modifica da considerare secondo le fattispecie di seguito indicate:

1. l'installazione di infrastrutture nuove realizzate secondo le indicazioni riportate nelle Linee guida allegate nonché l'installazione di infrastrutture poste in funzione prima della pubblicazione delle stesse Linee guida e realizzate secondo la regola dell'arte ed adeguate alle misure riportate nella sezione 5 di tali Linee guida è considerata una modifica non rilevante ai fini della sicurezza antincendio e per essa si applicano le procedure di cui all'art. 4, comma 8 del D.M. 7 agosto 2012, prevedendo l'obbligo da parte del responsabile dell'attività dell'acquisizione immediata di tutta la documentazione atta a dimostrare la conformità dell'installazione stessa; tale modifica dovrà, successivamente, essere documentata al Comando dei vigili del fuoco competente in occasione del rinnovo periodico di conformità antincendio;
2. l'installazione di infrastrutture non realizzate secondo le indicazioni di cui al precedente punto 1, sono considerate, invece, modifiche rilevanti ai fini della sicurezza antincendio, nel rispetto di quanto indicato dall'art. 4, comma 6 del D.P.R. 1° agosto 2011, n. 151.

1. CAMPO DI APPLICAZIONE

Costituiscono oggetto delle seguenti Linee guida le infrastrutture per la ricarica conduttiva dei veicoli elettrici targati installate nell'ambito di attività, nuove o esistenti, soggette al controllo dei VVF, ai sensi del D.P.R. n. 151 del 1° agosto 2011.

2. TERMINI E DEFINIZIONI

Le seguenti definizioni sono desunte, in generale, dalle vigenti norme e guide di settore, cui si farà riferimento ai fini delle presenti Linee guida.

2.1 Veicolo Elettrico

Veicolo la cui propulsione è fornita anche o solo da un motore elettrico che assorbe corrente da una batteria ricaricabile utilizzando l'energia fornita da una sorgente esterna al veicolo, quale la rete elettrica domestica o pubblica, costruito principalmente per l'impiego sulla pubblica via, su strade o autostrade

Nella definizione di veicolo elettrico sono compresi i veicoli elettrici leggeri ma comunque targati.

2.2 Punto di connessione

Il punto in cui un veicolo elettrico viene collegato all'impianto fisso.

Il punto di connessione è una presa fissa oppure un connettore mobile.

2.3. Ricarica conduttiva

Trasferimento di energia a un veicolo elettrico tramite la connessione elettrica a una rete di alimentazione pubblica o privata.

2.4 Connettore mobile

Dispositivo di accoppiamento del veicolo che è integrato a un cavo flessibile.

2.5 Connettore fisso del veicolo

Dispositivo di accoppiamento del veicolo che è incorporato o fissato al veicolo elettrico.

2.6 Presa fissa

Elemento installato nell'impianto fisso per la connessione all'impianto di un cavo flessibile dotato di spina.

2.7 Spina

Elemento, parte integrante di un cavo flessibile, che si connette con una presa fissa.

2.8 Cavo di alimentazione

Cavo flessibile, dotato di spina e/o di connettore mobile, per stabilire la connessione elettrica tra il veicolo elettrico e l'infrastruttura di ricarica.

Esso può essere permanentemente fissato al veicolo elettrico (p.to 2.9, caso A), permanentemente fissato all'apparecchiatura di ricarica (p.to 2.9, caso C) o rimovibile (p.to 2.9, caso B).

2.9 Tipi di connessione

I tipi di connessione attualmente normati in ambito internazionale per la carica dei veicoli elettrici sono 3 in funzione del lato o dei lati dotati di connessione non fissa (attualmente CEI EN 61851-1):

- *caso A*: il veicolo elettrico è connesso al punto di carica utilizzando un cavo di alimentazione e una spina permanentemente fissati al veicolo stesso;
- *caso B*: il veicolo elettrico è connesso al punto di carica utilizzando un cavo di alimentazione rimovibile provvisto di connettore mobile e spina mobile per il collegamento alla presa di alimentazione in c.a.;
- *caso C*: il veicolo elettrico è connesso al punto di carica utilizzando un cavo di alimentazione e un connettore mobile permanentemente fissati all'infrastruttura di ricarica.

2.10 Modi di carica

- *Modo 1*: collegamento del veicolo elettrico alla rete di alimentazione in c.a. utilizzando prese e spine normate fino a 16 A oppure ordinarie prese e spine per uso domestico o industriale oppure prese e spine speciali ma comunque conformi ad una norma internazionale IEC.
- *Modo 2*: collegamento del veicolo elettrico alla rete di alimentazione in c.a. utilizzando prese e spine conformi ad uno standard IEC ma con corrente nominale fino a 32 A. È prevista una protezione supplementare garantita da un box di controllo (PWM) collocato sul cavo tra il veicolo elettrico e la stazione di ricarica e contenente, oltre ai dispositivi per alcune funzioni di controllo, anche un differenziale da 30 mA.
- *Modo 3*: collegamento del veicolo elettrico alla rete in c.a. di alimentazione utilizzando apparecchiature di alimentazione dedicate installate permanentemente nell'impianto (stazioni di ricarica). La norma internazionale (attualmente CEI EN 61851-1) richiede un contatto pilota di controllo (PWM) tra il sistema di alimentazione e il veicolo elettrico con le seguenti funzioni:
 - verifica inserimento dei connettori,
 - verifica continuità del conduttore di protezione,

- funzione di controllo attiva.
- *Modo 4*: è l'unico modo di carica che prevede il collegamento indiretto del veicolo elettrico alla rete in c.a. di alimentazione utilizzando un convertitore esterno (caricabatteria) e un conduttore pilota di controllo che si estende alle attrezzature permanentemente collegate alla rete. Con il modo di carica 4 il caricabatterie non è più a bordo del veicolo ma nella stazione di ricarica.

2.11 BMS (Battery Management System)

Sistema elettronico di bilanciamento e controllo che permette di monitorare ed equalizzare la carica della batteria controllando anche la scarica. Ogni sistema deve essere dimensionato in funzione del tipo di utilizzo che viene fatto della batteria e della presenza di eventuali altri dispositivi di controllo.

2.12 Stazione di ricarica o infrastruttura di ricarica per veicoli alimentati ad energia elettrica

Un'infrastruttura elettrica, incluso il punto di ricarica, che per la sua realizzazione richiede una nuova connessione alla rete di distribuzione elettrica o una modifica della connessione esistente.

2.13 Punto di ricarica

Un punto di ricarica come definito all'art. 2, comma 1, lettere c), d), e), g) e h), del decreto legislativo 16 dicembre 2016 n. 257.

2.14 Decreto retrofit

D.M. 1° dicembre 2015, n. 219: "*Regolamento recante sistema di riqualificazione elettrica destinato ad equipaggiare autovetture M e NI*" che disciplina le procedure per l'approvazione nazionale, ai fini dell'omologazione, e le procedure di installazione di sistemi di riqualificazione elettrica su veicoli delle categorie internazionali M1, M1G, M2, M2G, M3, M3G, N1 e N1G, immatricolati originariamente con motore termico.

2.15 Omologazione

Procedura con cui uno Stato membro UE certifica che un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche. Un'auto elettrica derivata da un modello a propulsione tradizionale non crea un nuovo «tipo» ma solo una nuova variante.

Ciò consente di effettuare solo le prove di omologazione per le specificità elettriche, mentre per tutte le altre caratteristiche valgono le omologazioni già effettuate.

2.16 Sistema di ricarica dei veicoli elettrici

È costituito dai seguenti elementi:

- la stazione di ricarica;
- la connessione fra stazione di ricarica e veicolo;
- il veicolo elettrico

3. REQUISITI TECNICI

Gli obiettivi di sicurezza antincendio, ai fini della prevenzione incendi, per le infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici sono i seguenti:

- limitare la probabilità di costituire causa di incendio o di esplosione;
- limitare la propagazione di un incendio all'interno degli ambienti di installazione e contigui;
- non rendere inefficaci le altre misure antincendio, con particolare riferimento agli elementi di compartimentazione, qualora presenti;
- consentire agli occupanti di lasciare gli ambienti in condizione di sicurezza;
- consentire alle squadre di soccorso di operare in condizioni di sicurezza;
- essere disattivabili, o altrimenti gestibili, a seguito di incendio.

L'osservanza delle indicazioni di seguito riportate garantisce il raggiungimento degli obiettivi sopra citati; in alternativa dovrà essere effettuata una specifica valutazione del rischio incendio e/o esplosione da parte di un tecnico abilitato e dovranno essere adottate le conseguenti misure di prevenzione e protezione che garantiscano comunque il raggiungimento dei predetti obiettivi.

Nella valutazione del rischio incendio e/o di esplosione deve essere tenuto in considerazione che alcune tipologie di batterie (esempio le batterie agli ioni di litio o polimeri di litio) non emettono gas durante la fase di ricarica.

Gli elementi che costituiscono il sistema di ricarica dei veicoli elettrici devono essere progettati, realizzati e mantenuti nel rispetto della regola dell'arte.

In particolare, si considerano a regola dell'arte le stazioni di ricarica e i sistemi di connessione per veicoli elettrici che risultino conformi alle Norme CEI 64-8 parte 7, sezione 722, norme serie CEI EN 61851 e Norme serie CEI EN 62196.

a) Stazione di ricarica

In via prioritaria, dovranno essere valutati i rischi da interferenza fra la stazione di ricarica ed altri impianti o depositi di materiali infiammabili e/o combustibili eventualmente presenti, come per esempio distributori di carburanti, al fine di individuare eventuali situazioni che possano comportare un aggravio del rischio di incendio, richiedendo l'adozione di ulteriori misure mitigative.

Inoltre, la stazione di ricarica deve avere le seguenti caratteristiche:

1. essere dotata di un dispositivo di comando di sgancio di emergenza, ubicato in posizione segnalata ed accessibile anche agli operatori di soccorso, che determini il sezionamento dell'impianto elettrico nei confronti delle sorgenti di alimentazione. Qualora sia presente un comando generale di sgancio elettrico di emergenza a servizio dell'intera attività, tale comando deve agire anche sulla stazione di ricarica;
2. utilizzare un modo di carica Modo 3 o Modo 4, come definiti al p.to 2.10;
3. essere dotata di estintori portatili idonei all'uso su impianti o apparecchi elettrici in tensione, in aggiunta a quelli già previsti, in ragione di uno ogni 5 punti di connessione o frazione, collocati in posizione segnalata, sicura e facilmente accessibile.

L'area in cui è ubicata la stazioni di ricarica ed i suoi accessori deve essere segnalata con idonea cartellonistica.

La predetta cartellonistica deve essere collocata in posizione facilmente visibile anche da terzi e deve riportare la seguente dicitura:

STAZIONE DI RICARICA PER VEICOLI ELETTRICI



Nel caso in cui il veicolo elettrico sia connesso al punto di carica utilizzando un cavo di alimentazione e un connettore mobile permanentemente fissati all'infrastruttura (connessione Caso C del precedente punto 2.9), nei pressi della stazione di ricarica deve essere riportato, con apposito cartello/etichetta, l'obbligo di ispezionare a vista il cavo prima di ciascun utilizzo.

Nei luoghi con accesso del pubblico, ad integrazione dei controlli ordinari già previsti, tali ispezioni devono essere effettuate con cadenza settimanale da parte del gestore dell'attività soggetta, ed annotate su apposito registro dei controlli.

I dispositivi di sezionamento di emergenza devono essere individuati con la segnaletica di sicurezza di cui al titolo V del D. Lgs. 81/2008.

In caso di presenza di gas, vapori, nebbie infiammabili o polveri combustibili, al fine di evitare i pericoli determinati dalla presenza di eventuali inneschi elettrici, le stazioni di ricarica dovranno essere installate all'esterno delle zone classificate (nei luoghi di lavoro tale classificazione dovrà essere effettuata ai sensi del D. Lgs. 81/2008 - allegato XLIX).

b) Connessione fra stazione di ricarica e veicolo

I tipi di connessione possono essere tre, come riportato al p.to 2.9.

Inoltre:

- al fine di prevenire gli effetti termici pericolosi, l'isolamento del cavo di connessione per la carica deve resistere all'usura;
- il cavo di connessione deve essere verificato a vista prima di ciascun utilizzo;
- qualora il cavo di alimentazione per la carica sia dotato di schermatura metallica, la stessa deve essere messa a terra.

c) Caratteristiche del veicolo elettrico

Il veicolo elettrico deve essere omologato secondo la normativa vigente, mantenuto in efficienza e sottoposto con esito positivo alle revisioni di legge.

4. INDICAZIONI PER LE AUTORIMESSE PUBBLICHE

L'installazione delle infrastrutture di ricarica nelle autorimesse pubbliche, successivamente alla data di pubblicazione delle presenti Linee guida, deve essere prevista in un'unica area/settore.

Qualora le autorimesse si sviluppino su più piani o siano suddivise in compartimenti, l'area/settore per l'installazione delle infrastrutture di ricarica deve essere localizzata nel piano e/o nel compartimento che possa garantire le condizioni migliori per l'operatività antincendio. Ad esempio, si deve privilegiare il piano di riferimento ovvero il piano fuori terra a quota inferiore ovvero il piano interrato a quota superiore.

5. INFRASTRUTTURE DI RICARICA ESISTENTI

Le infrastrutture di ricarica esistenti alla data di emanazione delle presenti Linee guida devono essere adeguate alle seguenti misure tecniche:

- essere dotate di un dispositivo di comando di sgancio di emergenza, ubicato in posizione segnalata ed accessibile anche agli operatori di soccorso, che determini il sezionamento dell'impianto elettrico nei confronti delle sorgenti di alimentazione. Qualora sia presente un comando generale di sgancio elettrico di emergenza a servizio dell'intera attività, tale comando deve agire anche sulla stazione di ricarica;
- l'area in cui sono ubicati la stazione di ricarica ed i suoi accessori deve essere conforme al punto a) della precedente sezione 3 per quanto attiene la cartellonistica e la dotazione di estintori portatili;
- nei pressi della stazione di ricarica con tipo di connessione Caso C del precedente punto 2.9, deve essere riportato, con apposito cartello/etichetta, l'obbligo di ispezionare a vista il cavo prima di ciascun utilizzo. Nei luoghi con accesso del pubblico, ad integrazione dei controlli ordinari già previsti, tali ispezioni devono essere effettuate con cadenza settimanale da parte del gestore dell'attività soggetta, ed annotate su apposito registro dei controlli;
- le caratteristiche della connessione fra stazione di ricarica e veicolo devono essere conformi al punto b) della precedente sezione 3;
- le caratteristiche del veicolo elettrico devono essere conformi al punto c) della precedente sezione 3.

6. DOCUMENTAZIONE TECNICA

Fatto salvo quanto previsto dal DM 7 agosto 2012 in relazione alla documentazione da allegare ai procedimenti di prevenzione incendi, di seguito si riporta la documentazione tecnica da rendere disponibile in occasione dei controlli:

- relazione sulle caratteristiche tecniche della/delle infrastrutture di ricarica che deve contenere almeno i particolari costruttivi/installativi tra cui: le dimensioni, i colori, l'interfaccia con l'utente (tipologia del modo di carica), gli standard delle prese di cui all'allegato del decreto legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016, le modalità di accesso, eventuali misure di protezione dall'incendio/esplosione adottate;
- numero delle infrastrutture di ricarica previste dal progetto, indicazione del proprietario del punto di ricarica e del soggetto che provvederà alla gestione e manutenzione ordinaria delle infrastrutture;
- le modalità e le attività di informazione e comunicazione previste per gli utenti;
- dichiarazione di conformità aggiornata dell'impianto elettrico, ai sensi del D.M. 37/2008, con esplicito riferimento alla normativa che è stata applicata.

La documentazione di cui ai primi tre punti dell'elenco precedente coincide con quella prevista dal DM Infrastrutture e Trasporti del 3 agosto 2017 riportante *“Individuazione delle dichiarazioni, attestazioni, asseverazioni, nonché degli elaborati tecnici da presentare a corredo della segnalazione certificata di inizio attività per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici”*.

7. VERIFICHE

Periodicamente e ad ogni trasformazione, ampliamento o modifica della stazione di ricarica che determini una variazione delle caratteristiche elettriche nominali della stessa dovranno essere eseguite e documentate le verifiche previste dalla normativa vigente.