

Circolare del Ministero dell'Interno n. 55 del 27/08/1968

Distributori stradali di carburante. Potenzialità dei serbatoi.

Testo:

Da alcuni Comandi Provinciali V.V.F. è stato formulato il quesito se debba essere posto un limite, 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 Decreto Ministeriale 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. 2 novembre 1933, n. 1741. Gli artt. 9 e 10 del Decreto Ministeriale 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 classi, mentre gli olii combustibili formano un gruppo a s, 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 e la 7 classe dai depositi di merce imballata (benzina) di capacità totale decrescente da 75 a 2 mc.; c) la 6 dai serbatoi interrati per distributori di benzina di capacità (singola) variabile da un minimo di 3500 litri a un massimo di 25000 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 contraddistinguono i depositi delle prime 4 classi, che a loro volta si differenziano dai depositi di merce imballata della 5 e della 7 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 test, 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. N, 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 Decreto Ministeriale 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 automezzi.