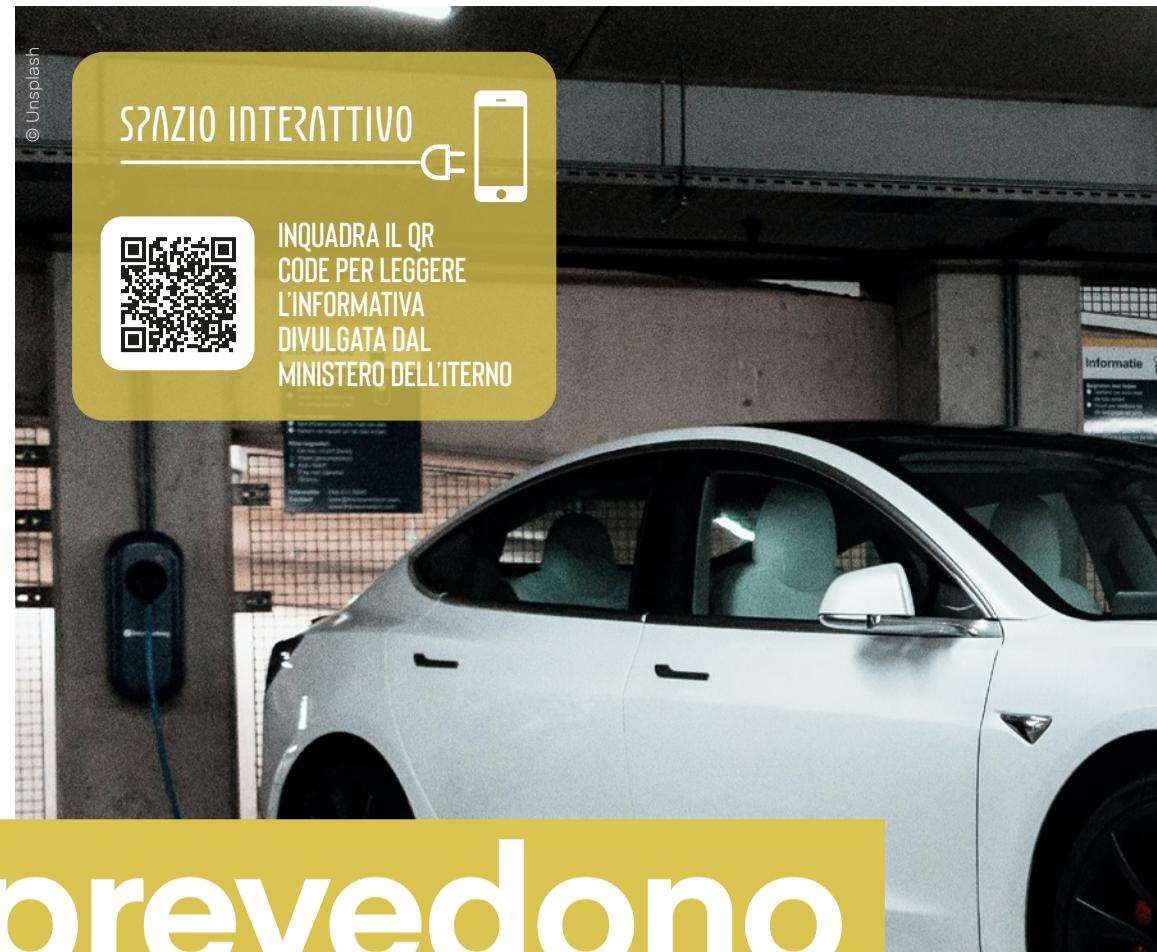




I CHARGING POINT AD ACCESSO PUBBLICO INSTALLATI PRESSO AREE PRIVATE DEVONO SODDISFARE ALCUNI REQUISITI TECNICI CHE RIGUARDANO ANCHE LA PREVENZIONE DEGLI INCENDI. IL MINISTERO DELL'INTERNO HA TRACCIATO ALCUNE LINEE GUIDA A CUI AD ESEMPIO AZIENDE O ESERCIZI COMMERCIALI, DEVONO ATTENERSI PER OFFRIRE IL SERVIZIO IN TUTTA SICUREZZA E NEL RISPETTO DELLE REGOLE VIGENTI



Ecco cosa prevedono le norme antincendio per le stazioni di ricarica

La transizione elettrica sta portando con sè cambiamenti epocali. Uno tra tutti la possibilità, al contrario di quanto avviene con le vetture endotermiche, di poter effettuare il rifornimento energetico praticamente ovunque, slegandosi dal concetto - ormai prossimo a diventare obsoleto - delle tradizionali pompe di benzina. Dal parcheggio del ristorante a quello dell'ufficio, dal piazzale del supermercato al posto auto in prossimità della palestra: ogni luogo può quindi trasformarsi in un punto di ricarica: una rivoluzione a cui si sta assistendo quotidianamente ma che prevede anche una serie di accorgimenti per funzionare in tutta sicurezza e nel rispetto delle normative vigenti. Detto questo, proprio come accade per le stazioni di rifornimento carburante, anche le stazioni di ricarica private ad accesso pubblico presso luoghi già assoggettati a prevenzione prevedono l'adozione di alcuni requisiti tecnici per rispettare

gli obiettivi di sicurezza antincendio volti, come spiegato nella Circolare n. 2 del 5 novembre 2018 emessa dal Ministero dell'Interno, a "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". A questo proposito va specificato che le infrastrutture di ricarica non sono di per sè soggette ai controlli di prevenzione incendi ma, cosa importante, la loro installazione in una di esse va considerata come una modifica alle caratteristiche dell'attività stessa. Una modifica che, come indicato nella circolare del Ministero dell'Interno, va comunicata all'atto di rinnovo periodico della conformità antincendio.

Cosa prevede la legge

Entrando invece più nello specifico di quello che prevede la normativa in merito alle stazioni di ricarica, viene evidenziato come - in via prioritaria - dovranno essere valutati i rischi di interferenza fra il charging point e altri impianti presenti in loco, oppure con eventuali depositi di materiali infiammabili o combustibili (un esempio perfetto a questo proposito sono le colonnine presenti all'interno delle stazioni di servizio), al fine di individuare situazioni che possano aumentare le probabilità di rischio di incendio e richiedere quindi l'impiego di ulteriori misure di sicurezza. Le stazioni di ricarica su suolo privato a utilizzo pubblico, come indicato sulla Circolare, devono rispettare le seguenti caratteristiche: "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 fosse presente un comando generale di sgancio elettrico di emergenza a servizio dell'intera attività, tale comando deve agire anche sulla stazione di ricarica". Devono utilizzare una carica in Modo 3 o Modo 4, ma soprattutto "devono essere dotate 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". Esistono inoltre una serie di obblighi previsti dove vengono impiegate stazioni di ricarica in DC, ovvero con cavo connesso alla stazione, va riportato 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" riporta inoltre la circolare "tali ispezioni devono essere effettuate con cadenza settimanale da parte del gestore dell'attività soggetta, ed annotate su apposito registro dei controlli. 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". Infine, per le autorimesse ad accesso pubblico, ovvero per i parcheggi coperti in cui sono presenti anche stazioni di ricarica, la norma prevede che l'installazione delle infrastrutture venga eseguita in un unico settore. Inoltre "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".

AUTO ELETTRICHE E INCENDI: ATTENZIONE ALLE FAKE NEWS

L'argomento relativo alle norme di sicurezza che regolano l'installazione di infrastrutture di ricarica è un'ottima occasione per tornare a ribadire come la convinzione secondo cui l'auto elettrica abbia più probabilità di incendiarsi rispetto a una vettura endotermica sia assolutamente falsa, ma purtroppo ancora particolarmente diffusa e cavalcata da alcuni media (come successo con i fatti di cronaca legati all'incidente che ha coinvolto lo scorso ottobre un bus elettrico a Mestre). In realtà l'unica differenza tra endotermico ed elettrico sta nella difficoltà del domare l'incendio alimentato da una batteria al litio, dovuta al cosiddetto fenomeno del thermal runaway, ovvero una fuga termica che si autosostenta quando un eccessivo aumento della temperatura provoca l'incendio del liquido elettrolita che è molto infiammabile e più difficile da estinguere.

PASSA A UNA FLOTTA AZIENDALE ELETTRICA

500
AZIENDE CLIENTI

9.400
AUTO GESTITE

2.300
INSTALLAZIONI



SCOPRI COME

FLEET 220

Charge your Car,
Power your Business

www.fleet220.it



BATTERIE AL LITIO: QUALI SONO GLI ESTINTORI PIÙ EFFICACI?

I VANTAGGI DELLE SOLUZIONI A SCHIUMA RISPETTO AL CO2

La circolare emessa dal Ministero dell'interno specifica che, oltre alla dotazione antincendio prevista di base per i luoghi soggetti al protocollo, questa vada integrata con un estintore ogni 5 punti di ricarica. Ovvero, ad esempio, presso un parcheggio aziendale con 3 wall box a doppio connettore (per un totale di 6 charging point) devono esserci almeno due estintori adatti a intervenire su apparati in tensione, in posizione accessibile e ben segnalata. «Spesso per questa tipologia di impiego vengono comunemente impiegati i più economici estintori a CO2, molto diffusi ad esempio negli uffici dove sono presenti server o altre apparecchiature elettroniche», spiega Giorgio Ginelli, responsabile commerciale di Emme Antincendio di Corsalone (Arezzo), uno dei principali produttori di estintori presenti sul mercato italiano. «Se in questo scenario aggiungiamo la presenza di batterie al litio come quelle presenti all'interno di un veicolo elettrico, purtroppo l'estintore a CO2 non risulta scelta più corretta. Questo perché negli incendi comunemente alimentati da ossigeno, il CO2 agisce sul combustibile per estinguere la fiamma, mentre nel caso siano presenti delle batterie al litio gli agenti in gioco sono differenti. È vero che questa tipologia di estintori è adatta agli apparati in tensione – perché ad esempio con la neve carbonica non si corre il rischio di rimanere folgorati –, ma non è in grado di essere efficace sulle batterie. Al contrario gli estintori a schiuma di nuova generazione, grazie a un getto che spezzetta l'erogazione simile a uno zampillo intermittente, sono molto più efficaci perché sono in grado di

raffreddare la batteria». A livello europeo non esiste ancora una linea guida generale su come estinguere gli incendi provocati dalle batterie al litio presenti all'interno di un qualsiasi dispositivo, incluse le auto elettriche. Quindi non esistono normative che entrano nel dettaglio sulla tipologia di strumenti da impiegare presso le stazioni di ricarica. Emme Antincendio ha investito per sperimentare la tipologia di attrezzatura più adatta a questo scopo. «Quello che però abbiamo potuto constatare nei nostri test», prosegue Ginelli, «è che l'impiego di CO2 su una batteria al litio alimenta ulteriormente la combustione, in pratica è come soffiare sul fuoco. Invece in questo frangente gli estintori a schiuma

hanno una capacità di raffreddamento molto più efficace. Oltretutto la combustione della batteria prosegue fino a quando tutte le celle non sono esaurite, ovvero la fiamma continua a riaccendersi. Proprio per questo motivo si sconsiglia di esaurire l'estintore immediatamente: bisogna invece far fronte ai diversi riavvii della batteria con getti mirati. Se parliamo di veicoli ibridi con batterie di medie dimensioni», specifica Ginelli «è possibile intervenire in maniera abbastanza efficace. Se invece prendiamo in considerazione le vetture full electric, l'estintore può essere utile per fermare la combustione dei primi materiali solidi che prendono fuoco, anche perché le batterie sono incapsulate e ben isolate. In alcuni casi parliamo di batterie da 76 kWh che, in malaugurato caso di incendio, richiedono assolutamente un intervento tempestivo da parte dei Vigili del Fuoco».



DIDA: GIORGIO GINELLI,
RESPONSABILE
COMMERCIALE DI EMME
ANTINCENDIO



UNO DEGLI ESTINTORI A SCHIUMA PRODOTTI DA EMME ANTINCENDIO TESTATO SU BATTERIE AL LITIO



INQUADRA IL QR CODE
PER ACCEDERE ALLA
SCHEMA TECNICA
DELL'ESTINTORE