

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Aipam: “Non avere paura delle batterie al litio”

Nicola Capuzzo · Friday, April 21st, 2023

Genova – Quando ne parlano gli ingegneri, meglio starli a sentire. Se poi sono quelli riuniti in Aipam, l’Associazione ingegneri e periti in avarie marittime, tanto meglio, perché dal grado delle loro conoscenze dipende il loro lavoro.

Delle batterie al litio qualcuno ha paura, molti discutono a vario titolo, ma pochi sanno veramente. Per questo Aipam ha, opportunamente, voluto dedicare una giornata di lavori al tema, riunendo all’Istituto nautico San Giorgio di Genova un panel di esperti che, sotto il coordinamento di Chiara De Angelis, hanno discusso di molti aspetti legati al loro utilizzo in campo navale e nello yachting, con particolare attenzione al tema della sicurezza e della mitigazione del rischio di incidenti.

La sintesi è che, in linea generale, non bisogna avere paura delle batterie al litio: la loro diffusione sul mercato è crescente e il trend andrà sicuramente ad aumentare nei prossimi anni, perché i vantaggi che offrono sono molti ed apprezzati.

Esistono però alcune aree di rischio, naturalmente, e l’attuale vuoto normativo sul loro utilizzo e sulle modalità di attribuzione delle responsabilità in caso di incidenti (incendi) non aiuta gli operatori, in particolare armatori, cantieri, enti di certificazione, comandanti e surveyor ma anche assicuratori ed avvocati. Un elemento centrale sarà un’adeguata formazione degli equipaggi, di navi ma anche superyacht.

In apertura di lavori Giovanni Cocchi ha illustrato le principali caratteristiche delle batterie al litio, delle quali esistono moltissimi tipi: il loro vantaggio più interessante dal punto di vista industriale è la grande densità di energia, mentre gli aspetti critici sono gli scenari incidentali (scoppio, crisi termica ecc) e il loro smaltimento.

Luca De Angelis di Imasco per primo ha posto l’accento sulla lacunosità della normativa, specie per quanto riguarda il trasporto via mare di automobili dotate di batterie al litio, ricordando come queste ultime non siano da considerare come strumento utile alla produzione di energia ma anche come merce in senso stretto, trasportabile quindi su nave.

È stata poi la volta di Federico Dagnino di Banchero Costa il quale è andato ancora più nel dettaglio, spiegando come su car carrier e traghetti i veicoli con batterie al litio possano essere caricati senza neppure avvisare il trasportatore: la catena di comando della nave quindi può essere completamente all’oscuro della loro presenza a bordo, anche se poi ne potrebbe rispondere

legalmente. Le valutazioni per surveyor e compagnie assicuratrici sono quindi complesse, il suggerimento è quello di inserire clausole ad hoc sui contratti di copertura, anche per esempio riguardo i “toys” solitamente stivati a bordo dei superyacht per il divertimento di armatori ed ospiti (moto d’acqua, sea bob ecc), elementi che pongono sempre un certo rischio.

Francesco Beraldo di Interprogetti ha trattato il tema degli incendi a bordo e sul loro trattamento, avvertendo sulla necessità di formare gli equipaggi in modo mirato e puntuale, soprattutto sulla tempestività della risposta e sul corretto uso, e disuso, dei dispositivi di protezione individuale. “Al momento nessuna normativa vieta la ricarica di veicoli elettrici a bordo” ha concluso, per dirne un’altra.

Sempre sull’addestramento del personale marittimo, “molto sottovalutato anche nella nautica”, è tornato Alberto Faravelli, che ha posto l’accento anche sulla necessità di utilizzare dotazioni specifiche, come tute ed autorespiratori.

Il vano motore di un megayacht è sicuramente una zona di rischio, ma più ancora lo sono gli spazi, spesso angusti, in cui vengono stivati i toys, appunto.

Le responsabilità dei comandanti, sia nello shipping che nella nautica di lusso, sono sicuramente destinate a crescere anche negli aspetti di gestione di questo tipo di apparecchiature, cosa che sicuramente non farà piacere alla categoria, già messa sotto pressione a sufficienza da un quadro normativo che li grava di numerosi oneri, con possibili risvolti anche penali.

In chiusura è emersa con decisione la necessità di regolare l’utilizzo di questo tipo di batterie, e trovare un maggiore equilibrio nel rapporto fra armatori e comandanti, formando in modo rigoroso sia i marittimi che i cantieri di costruzione.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, April 21st, 2023 at 9:00 am and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.