

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nuove linee guida per prevenire e contrastare gli incendi su navi car carrier

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 23rd, 2025

Gli esperti di trasporto marittimo e assicurazioni marittime hanno pubblicato linee guida aggiornate sulla risposta agli incendi delle navi porta auto, con la questione tornata alla ribalta dopo che decine di auto sono andate distrutte nell'incendio della Delphine, carica di 260 veicoli, mentre si trovava in banchina nel porto belga di Zeebrugge. Solo l'ultimo episodio di una serie recente, che ha avuto i picchi più gravi negli incendi della Höegh Xiamen nel 2020, della Felicity Ace, della Grande Costa d'Avorio e della Fremantle Highway nel 2023.

I pericoli degli incendi sulle navi porta-auto sono stati riconosciuti dal sottocomitato per i sistemi e le attrezzature navali dell'Organizzazione Marittima Internazionale, che a febbraio ha lanciato un piano d'azione per migliorare le misure di sicurezza antincendio, concentrando in particolare su miglioramento dei sistemi di rilevamento, prevenzione ed estinzione degli incendi.

Grande attenzione sulla responsabilità delle batterie agli ioni di litio dei veicoli elettrici e sul fenomeno del runaway termico, causato dalle alte temperature che creano una reazione chimica all'interno di una cella agli ioni di litio, con conseguente stato di autoriscaldamento incontrollabile. Finora, tuttavia, solo un incidente è stato ufficialmente attribuito al trasporto di veicoli elettrici.

Il Vehicle Carrier Safety Forum, istituito dagli operatori del trasporto di autovetture nel 2020 ed è sostenuto dall'International Chamber of Shipping e dall'International Group of P&I Clubs, ha ora rilasciato un nuovo aggiornamento, intitolato Fire Response — High Level Guidelines, che vuole esser complementare alle indicazioni Imo.

Le linee guida non stabiliscono procedure dettagliate per la risposta agli incendi, sostenendo che ci sono troppe variabili nella progettazione, nelle attrezzature e nel settore perché ciò sia realistico. Non includono inoltre l'utilizzo di soluzioni tecniche preminent, riconoscendo come esse vadano ponderate con la progettazione della nave, i regimi di addestramento dell'equipaggio e le attrezzature disponibili a bordo.

L'attenzione si concentra sulla soppressione precoce degli incendi mediante l'utilizzo di sistemi antincendio fissi. Indipendentemente dal fatto che gli incendi provengano o meno da batterie agli ioni di litio, gli incendi in fase iniziale che comportano un'instabilità termica sono più difficili da estinguere rispetto a un incendio causato da un motore a combustione interna, sebbene

quest'ultimo possa anch'esso essere problematico una volta instaurato.

Entrambi i tipi di incendio raggiungono comunemente il picco di rilascio di calore in sei-dieci minuti dall'insorgenza. Se la risposta iniziale non riesce a tenere l'incendio sotto controllo entro 10-15 minuti dal primo allarme, si raccomanda l'utilizzo di sistemi antincendio fissi. La politica aziendale dovrebbe chiaramente conferire ai comandanti l'autorità di utilizzare il sistema Ffs qualora ritengano che si sia verificato un predeterminato evento scatenante. Gli equipaggi dovrebbero essere formati al suo utilizzo. Gli incendi in porto richiedono una risposta ad hoc e dovrebbe essere elaborato un piano dettagliato appropriato. Si dovrebbe valutare la possibilità di collaborare con i servizi antincendio locali nei porti visitati regolarmente.

La costruzione della nave, in particolare le proprietà di resistenza al fuoco di ponti e paratie, e i punti di azionamento di rampe/porte, compresi i mezzi, dovrebbero essere considerati in tali piani. Gli operatori dovrebbero garantire che il piano di stivaggio sia sempre aggiornato e contenga tutte le informazioni essenziali, incluso il tipo di motore dei veicoli. Siccome esiste il rischio che gli incendi domati possano riaccendersi, gli operatori delle navi dovrebbero elaborare politiche e procedure per tenere sotto controllo questa possibilità.

Il dibattito del settore su questi temi è destinato a proseguire. Wallenius Wilhelmsen, il più grande operatore mondiale di auto e camion, ha sostenuto pubblicamente che il trasporto di veicoli elettrici non presenta rischi maggiori rispetto a qualsiasi altro tipo di veicolo. Ciò nonostante, l'azienda ha introdotto restrizioni sulla ricarica delle batterie agli ioni di litio dei veicoli elettrici a bordo delle sue navi fino a un massimo del 30%. Il minore stato di carica dovrebbe comportare un tempo maggiore di scarica termica della batteria in caso di incendio. In precedenza, tali batterie venivano in genere caricate fino al 70%. Altre disposizioni di Wallenius Wilhelmsen includono il controllo dei sistemi di allarme elettronici dei veicoli e la chiara indicazione dei veicoli elettrici sul piano di carico di una nave.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Wednesday, April 23rd, 2025 at 3:14 pm 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.