

Proposta del World Shipping Council per limitare i carichi non dichiarati di batterie al litio



Rubrica a cura dello Studio Legale Siccardi Bregante & C. - www.siccardibregante.it - studio@siccardibregante.it

Il World Shipping Council (WSC), l'associazione che rappresenta le principali compagnie di navigazione mondiali di linea (navi porta-container e ro-ro), ha recentemente chiesto ai governi dei Paesi aderenti all'IMO di intervenire sulle regole internazionali per il trasporto marittimo delle merci pericolose, con particolare riferimento alle batterie agli ioni di litio.

Le batterie al litio presentano elevati rischi d'incendio e figurano tra i carichi che le compagnie di navigazione container e ro-ro monitorano con maggiore attenzione.

Al centro della richiesta avanzata dal WSC c'è la cosiddetta Special Provision 188 (SP188) del Codice IMDG (International Maritime Dangerous Goods), che consente, a determinate condizioni, di esentare determinate batterie di piccole dimensioni dagli obblighi previsti per le merci pericolose.

Attualmente, infatti, in base a tale norma, è previsto un regime semplificato per le batterie di piccole dimensioni che rispettano specifici requisiti relativi, tra l'altro, a prove, imballaggio e capacità.

Secondo il WSC, la disciplina prevista dalla SP188 presenta una lacuna: le disposizioni non stabiliscono infatti un limite al numero di batterie che possono essere consolidate all'interno

dello stesso container beneficiando dell'esenzione. Di conseguenza, sostiene l'associazione, un container può contenere una quantità molto elevata di batterie senza che il vettore sia necessariamente informato della loro presenza e della relativa capacità energetica.

La questione assume particolare rilievo alla luce della crescita del trasporto e dell'impiego di questo tipo di batterie. Nel comunicato diffuso il 10.9.2026, il WSC ha citato i dati dell'International Energy Agency (IEA), secondo cui nel 2025 la diffusione globale delle batterie agli ioni di litio è stata sei volte superiore rispetto al 2020, mentre la domanda è attesa raddoppiare entro il 2030. Nello stesso contesto, l'associazione ha richiamato le statistiche più recenti di una primaria compagnia di assicurazione, secondo cui si verifica un incendio a bordo di una portacontainer ogni 17 giorni in conseguenza del trasporto di questo tipo di batterie.

Come detto, il WSC ha richiamato l'attenzione sulla mancanza di una soglia riferita alla quantità complessiva di batterie presenti in un singolo container. Per evidenziare la portata della questione, l'associazione ha utilizzato l'esempio di un container contenente circa 4.200 computer portatili: la capacità energetica complessiva delle batterie potrebbe raggiungere circa 416 kWh, un quantitativo che il WSC paragona all'energia immagazzinata dalle batterie di tre o quattro veicoli elettrici.

In una situazione di questo tipo, ha osservato l'associazione, il carico potrebbe rientrare nell'esenzione prevista dalla SP188 del Codice IMDG e quindi essere trasportato senza la documentazione relativa alle merci pericolose e senza la relativa marcatura del container.

Il punto sollevato dal WSC riguarda quindi soprattutto la disponibilità di informazioni per i soggetti coinvolti nella catena del trasporto. Se il vettore non è a conoscenza della presenza e dell'entità del carico di batterie, secondo l'associazione diventa sostanzialmente impossibile valutare il rischio, individuare modalità di stivaggio adeguate, stabilire eventuali separazioni rispetto ad altri carichi e predisporre una risposta appropriata in caso di emergenza.

Il presidente e amministratore delegato del WSC, Joe Kramek, ha sottolineato che il trasporto delle batterie può essere effettuato in sicurezza quando il carico viene correttamente dichiarato e i rischi vengono adeguatamente gestiti. La criticità, secondo l'associazione, si manifesta invece quando la presenza del pericolo non è conosciuta da vettori, equipaggi, porti e servizi di emergenza.

Per intervenire sulla questione, il WSC, con il sostegno di cinque governi e di diverse organizzazioni dell'industria marittima, ha presentato all'International Maritime Organization (IMO) un documento dedicato proprio alla revisione della SP188 del Codice IMDG e al trasporto delle batterie in container.

La proposta prende in considerazione l'introduzione di una soglia massima a livello di container. Al di sopra di tale limite, le spedizioni di batterie, anche se di piccole dimensioni, non potrebbero più beneficiare dell'attuale regime di esenzione e dovrebbero essere dichiarate, con l'eventuale applicazione anche degli obblighi di marcatura previsti dalla normativa sulle merci pericolose.

L'obiettivo indicato dal WSC è fare in modo che la quantità complessiva di batterie presente in un container sia resa visibile agli operatori della catena logistica, così da consentire una valutazione del rischio e una gestione del carico coerenti con la sua effettiva entità.

La questione è stata inserita nell'agenda del sottocomitato IMO Carriage of Cargoes and Containers (CCC), che si occuperà di esaminare le criticità segnalate dal WSC e le possibili modifiche al regime attualmente previsto dalla SP188 del Codice IMDG.