

Mentre le autorità aeronautiche mondiali si sforzano di trovare un modo efficace e condiviso di risolvere il problema degli incendi legati alla presenza di batterie agli ioni di litio nei bagagli imbarcati in stiva, compagnie, industrie ed enti di stati aeronauticamente più avanzati cercano comunque di mitigare il rischio.

Sempre nel corso della conferenza di Atlantic City, l'amministratore di *Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration*

(PHMSA, l'agenzia statunitense che dal 2004 sovrintende alla sicurezza dei trasporti merci via aria, terra e mare), Howard Elliott, ha annunciato il lancio di un programma, denominato *Check The Box*

, per informare il pubblico sui pericoli insiti nella spedizione inadeguata di batterie agli ioni di litio e altri materiali pericolosi. In pratica si tratterà di una serie di informative e avvisi strategicamente diffusi via internet, social e annunci negli aeroporti e nelle sale di imbarco che ha già incassato l'approvazione di diverse compagnie, disposte a integrare l'informativa nel processo d'acquisto dei loro biglietti *on line*

Fino ad oggi la riduzione *ab origine* del rischio di incendi delle batterie al litio si è concentrata sulle dimensioni delle batterie e la loro eventuale protezione. E' di qualche mese fa la raccomandazione di FAA alle compagnie aeree affinché eseguano una valutazione dei rischi per la sicurezza al fine di determinare se i PED possano essere trasportati in modo sicuro, per esempio all'interno di sacchetti controllati. In questo campo, la società CellBlock, i cui rappresentanti hanno partecipato all'evento, ha dichiarato che la sua linea di borse di contenimento LIBIK (*Lithium Ion Battery Incident Kit*) gestisce gli incendi delle batterie usando un estintore a secco, senza bisogno di acqua o halon.

Si tratta di borse in kevlar contenenti un cuscino rimovibile riempito con un agente estinguente granulare costituito da vetro riciclato legato con materiali cementizi, che può essere posizionato intorno a un dispositivo per sopprimere le fiamme e ridurre il fumo. Il costo, allo stato attuale delle cose, non è indifferente, ma se la soluzione si dovesse generalizzare, allora ci sarebbe da aspettarsi anche un calo dei prezzi.

I produttori di batterie si stanno invece muovendo sul fronte della ricerca di materiali diversi, capaci di fornire la stessa qualità di immagazzinamento di energia a partire da materiali e tecnologie meno inclini all'incendio e all'esplosione spontanei. I ricercatori dell'*Oak Ridge National Laboratory* del Tennessee, invece, hanno in avanzato stadio di sperimentazione un sistema economico che impedirà il verificarsi di certi fenomeni; funzionerebbe sostituendo l'elettrolita delle batterie agli ioni di litio con un fluido che si indurisce in seguito a un impatto o a una sollecitazione termica, per poi tornare allo stato originario.

Parallelamente sempre la FAA ritiene che sia il caso di iniziare una campagna di test su vasta scala per determinare da una parte i livelli di rischio relativi alle batterie esistenti e a quelle in via di sperimentazione, e dall'altra l'efficacia estinguente e l'impatto ambientale dei nuovi soppressori di incendio. Sono infatti allo studio diversi sostituti dell'halon, la cui produzione (benché ancora se ne consenta l'uso nei sistemi di estinzione aeronautici) è stata sospesa perché il suo impiego ha conseguenze disastrose sullo strato di ozono che circonda la Terra.

Nel frattempo l'agenzia invita, come la sua consorella PHMSA, le compagnie aeree a concentrarsi su regolamenti e pratiche capaci di mitigare il rischio di incendio a monte... prevenire sarebbe meglio che curare dunque, e in attesa che la tecnologia ci liberi da questo genere di rischi (magari a prezzo di altri), sarà bene che chi si accinge a salire su un aereo inizi a fare mente locale sul contenuto dei bagagli che ha intenzione di far imbarcare in stiva.

In fondo, se milioni di viaggiatori hanno accettato di buon (?) grado il "sequestro" di bibite, acqua minerale, shampoo e acqua di colonia, possono anche fare lo sforzo di portare con sé in cabina i loro aggeggi elettronici.

Tra l'altro, questo provvedimento appare molto più giustificabile e sensato di quello.

*(8 settembre 2018)*