



Demolizioni navali: urge accelerare la ratifica di una Convenzione Internazionale

Alang (India), 9 novembre 2012 - Il 6 ottobre scorso 6 persone sono bruciate vive mentre lavoravano alla demolizione della nave inglese Union Brave. Da fonti locali, risulta che nel 2011 almeno 40 giovani hanno trovato la morte nei cantieri di demolizione del Sud Asia. Nei cantieri sub standard di India, Pakistan e Bangladesh la speranza di vita di un demolitore non supera i 40 anni di età, ma si preannuncia un ulteriore inasprimento di questi gravi dati in previsione della uscita definitiva dal mercato delle tanker a scafo singolo nel 2015, che rischia di ricadere sui cantieri sub standard con un incremento di spiaggiamenti se non si prenderanno rapidi provvedimenti globali. Dal 2009 l'IMO ha adottato la Convention di Hong Kong (The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships) per mettere fine al vuoto normativo sulla demolizione delle navi commerciali ed il recupero dei loro materiali, responsabile del gravissimo inquinamento delle coste causato dallo spiaggiamento delle navi in demolizione e della malattia, infermità e morte dei lavoratori che a migliaia vengono reclutati dai cantieri sub standard per demolire "a mani nude" e a diretto contatto con elementi pericolosi e tossici come amianto e metalli pesanti contenuti nelle strutture delle navi, che secondo stime degli esperti ammontano mediamente a circa il 5% dello scrapping. Tuttavia, la convenzione non è stata ratificata perché ancora non si è raggiunta l'adesione di almeno 15 Stati che rappresentino il 40% del tonnellaggio mondiale delle navi commerciali e con una percentuale annuale di rottamazione pari almeno al 3%. I paesi firmatari dovranno legiferare su sistemi obbligatori di lavorazione green nei cantieri, prevedendo contemporaneamente l'obbligo per ogni propria nave di un dettagliato inventario storico dei materiali presenti nelle sue parti, dalla costruzione fino alla sua demolizione, da presentare per gli opportuni trattamenti ai cantieri sia di riparazione che di demolizione, che non potranno che essere conformi alla convenzione. Sebbene la responsabilità sociale dell'impresa si stia disseminando, secondo Patrizia Heidegger, Executive Director di Shipbreaking Platform, organismo di 18 organizzazioni internazionali per i diritti ambientali ed umani, nel 2011 più dei 2/3 delle navi demolite sulle spiagge sud asiatiche erano di proprietà europea, anche se registrate sotto bandiera di Panama, Liberia e Bahamas. A marzo scorso la Commissione UE ha pubblicato una proposta legislativa che regola la demolizione delle navi, in recepimento dei contenuti della Convention di Hong Kong, che tuttavia lascia in sospeso la questione attualmente regolamentata dal WSR (Waste Shipment Regulation), contenuta nella Regulation 1013/2006/EC, che giudica illegale l'export di rifiuti tossici come le navi a fine vita. Tuttavia, fa notare la Heidegger, la proposta si

limita alle navi di bandiera dei paesi comunitari, che rappresentano appena l'8% delle navi giunte alla fine delle loro operatività, mentre circa il 40% della flotta mondiale appartiene ad armatori europei.

Da quanto è emerso nel corso di una recente riunione di esperti navali ad Amburgo, Germania e Cina si stanno muovendo con decisione per un'accelerazione del processo di ratifica della convenzione, avendo molti cantieri navali di rottamazione e recupero che in questi anni hanno investito volontariamente in sicurezza e salute delle maestranze e salvaguardia ambientale. Secondo i dati della China National Ship Recycling Association su 61 cantieri navali di recupero cinesi 22 demoliscono con processi già completamente green, mentre altri stanno per uniformarsi. L'approccio che si auspica è globale, per mettere fuori mercato i cantieri sub standard, che finora, nonostante il loro disprezzo verso la vita umana e quella ambientale, continuano ad attrarre molti armatori per i prezzi stracciati che grazie alla loro totale incuria, riescono a praticare.

Giovanna Visco