



Riciclaggio delle navi: l'Europa può recuperare il tempo perso?

New Delhi, 14 ottobre 2018 - Con un divieto cinese di demolizione delle navi battenti bandiera europea e un nuovo regolamento sui cantieri navali che entrerà in vigore alla fine dell'anno, gli armatori del continente sono preoccupati per le ridotte capacità di riciclaggio. Ma la loro reazione è giustificabile o esagerata considerando che per decenni, l'industria navale europea ha portato le sue navi dismesse in Cina per essere riciclate.

Ma dal 1 ° gennaio 2019, gli armatori del continente dovranno trovare una destinazione di demolizione alternativa. Come annunciato a maggio scorso, il governo cinese ha aggiunto le vecchie navi al suo crescente elenco di importazioni proibite.

Il governo cinese afferma di aver attuato il divieto in nome dell'ambientalismo, ma questo ha fatto poco per placare gli armatori europei, che temono che l'embargo ridurrà drasticamente le loro opzioni quando si tratta di riciclaggio.

L'inizio del divieto coincide anche con l'introduzione del regolamento europeo sul riciclaggio delle navi del 2013, che mira a rendere il riciclaggio delle navi in Europa più sicuro e più rispettoso dell'ambiente. I cantieri navali che non rispettano gli standard verranno rimossi dall'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi.

Vi sono timori che la ritirata della Cina, insieme al nuovo regolamento, potrebbe drasticamente ridurre le opzioni di riciclaggio per le navi battenti bandiera dell'UE. Questo è stato il tema dei recenti incontri a Bruxelles, cui hanno partecipato esperti marittimi degli Stati membri, i quali ritengono che lo standard dovrebbe essere allentato al fine di consentire a più cantieri di demolizioni ottenere l'approvazione.

Jingvild Jensen, fondatore e direttore della NGO Shipbreaking Platform, non è d'accordo. Pur riconoscendo che l'accesso chiuso ai cantieri cinesi è "un peccato", ritiene che le 21 strutture con sede nell'UE attualmente in lista siano più che in grado di riciclare la flotta europea di fine vita.

"Il problema della capacità potrebbe essere una falsa pista", dice. " Si trascorre più tempo a inventare soluzioni errate per non seguire la legislazione - concordata nel 2013 e rendere il riciclaggio delle navi una pratica molto più pulita e più sicura - piuttosto che trovare alternative alle pratiche pericolose e inquinanti delle spiagge.

"Vi è una capacità nell'UE di riciclare correttamente le navi, ed i cantieri nell'elenco UE possono contenere molte più navi - e più grandi - di quelle che riciclano oggi."

Vi sono anche altre opzioni al di fuori dell'UE, anche se lei disegna la linea ai cantieri indiani, che hanno chiesto di essere inclusi nell'elenco: "Non c'è modo per questi cantieri di soddisfare i requisiti fino a quando le navi vengono demolite sull' "arenile".

