

SMANTELLAMENTO NAVALE: IL GRUPPO GRIMALDI CONTINUA AD AGGIRARE IL DIVIETO DI ESPORTAZIONE ILLEGALE IN ASIA MERIDIONALE DI NAVI GIUNTE ALLA FINE DEL CICLO DI VITA

Bruxelles, 11 Ottobre 2017 – Durante l'estate sono state vendute per la demolizione sulle spiagge dell'Asia meridionale l'ATLANTIC CARTIER e l'ATLANTIC CONVEYOR, le ultime navi "G3" gestite da Atlantic Container Line (ACL), controllata del Gruppo Grimaldi. Le autorità competenti tedesche sono state avvisate circa l'imminente esportazione illegale delle imbarcazioni dal porto di Amburgo ed invitate ad intervenire per fermare le navi in partenza. Nonostante gli avvertimenti ed i segnali evidenti dell'incombente rottamazione in un luogo ben noto per non rispettare non solo le norme internazionali di protezione ambientale ma anche i diritti fondamentali dei lavoratori, le autorità non hanno agito. L'ATLANTIC CARTIER e l'ATLANTIC CONVEYOR sono state "spiaggiate" ad Alang, in India, rispettivamente il 20 settembre ed il 7 Ottobre.

Le normative internazionali ed il regolamento UE relativi alle spedizioni di rifiuti vengono generalmente aggirate dagli armatori. Al momento di lasciare l'ultimo porto, essi spesso dichiarano che le navi giunte alla fine del ciclo di vita sono ancora commercialmente operative, nascondendo così il fatto che sono destinate alla demolizione, e che sono di conseguenza da considerarsi a tutti gli effetti dei rifiuti. I casi della CARTIER e della CONVEYOR non costituiscono un'eccezione.

Le autorità tedesche non sono state le uniche ad essere state contattate prima dell'ultimo viaggio delle navi verso la spiaggia di Alang. Anche le autorità del Canada e del Regno Unito, paesi attraverso i quali la CARTIER e la CONVEYOR hanno navigato prima di arrivare ad Amburgo per il loro ultimo scalo in un porto dell'Unione, erano a conoscenza del fatto che le imbarcazioni erano state vendute a smantellatori; tuttavia, quando interrogato, l'armatore non ha rivelato che le navi erano destinate alla demolizione. Una volta lasciata l'UE, entrambe le portacontainers hanno navigato per un breve periodo in Africa sud-orientale - ancora sotto lo stesso nome, bandiera e proprietà - aspettando che l'attenzione su di esse svanisse. Durante questo periodo, ACL ha contattato le autorità svedesi chiedendo consiglio su quali misure adottare nel caso in cui il gruppo avesse deciso di riciclare le navi. Nonostante le raccomandazioni della Svezia di smantellare le unità nell'UE o in un paese dell'OCSE, non è stato possibile garantire il rispetto di tali raccomandazioni, dal momento che le navi non si trovavano più in acque europee. E' chiaro che questa strategia è stata adottata da ACL per far sembrare che la società abbia agito con diligenza chiedendo consiglio allo Stato di bandiera e che la decisione di smantellare le imbarcazioni sia stata presa solo in acque internazionali.

Secondo le autorità portuali tedesche non vi erano prove sufficienti per l'arresto delle navi, nonostante i loghi sia della [CARTIER](#) che della [CONVEYOR](#) fossero stati rimossi prima dell'ultimo viaggio. Era inoltre ben noto all'interno del settore marittimo che queste due imbarcazioni sarebbero state demolite in estate, come indicato l'anno scorso dalla stessa ACL sul [sito web del cash-buyer GMS](#). Di conseguenza, la Platform ha recentemente inviato una lettera alle autorità tedesche chiedendo loro di intervenire contro le pratiche fraudolente di ACL, rea di aver violato leggi europee sulle spedizioni di rifiuti.

L'invio di navi in Asia meridionale é perfezionato con l'aiuto dei cash-buyers, società specializzate nella vendita di imbarcazioni giunte alla fine del ciclo di vita ai cantieri di smantellamento sulle spiagge. Non è la prima volta che Grimaldi Group “spiaggia” le sue navi: l'[ATLANTIC CONCERT](#) e l'[ATLANTIC COMPASS](#) sono state infatti smantellate ad Alang nello scorso anno. Nel 2016, durante una riunione ufficiale a Roma, la Platform ha sollevato serie preoccupazioni riguardo al fatto che più di 90 navi italiane sono state demolite in cantieri pericolosi in Bangladesh, India e Pakistan negli ultimi sette anni. La Platform ha invitato la Confederazione Italiana Armatori, inclusi rappresentanti del Gruppo Grimaldi, a porre fine alla vendita di imbarcazioni ad acquirenti senza scrupoli ed a garantire invece un riciclaggio sicuro delle unità. Alla luce dei recenti casi, è chiaro che il messaggio della Platform non è stato preso in debita considerazione.

CONTATTI

Nicola MULINARIS

Communication and Policy Officer

Tel.: +32 (0)2 6094 420

nicola@shipbreakingplatform.org