



Demolizioni navali: in Europa sono già venti i cantieri pronti ad operare nel settore. Uno stimolo anche per altri paesi extra Ue

Una quarantina di anni fa era un'attività che rendeva moltissimo. Oltre a presenziare i tantissimi Saloni Nautici, i demolitori navali, con il recupero e vendite dei mobili dalle vecchie navi. Ai "veci" imprenditori, che mollavano le antiche attività di demolizioni trasformando spazi e arenili in villaggi, lidi ed altro.

[lista dei cantieri](#)

Bruxelles, dicembre 2018 - I cantieri di riciclaggio delle navi approvati dall'UE avranno una capacità sufficiente per gestire la domanda delle navi battenti bandiera dell'UE che devono essere demolite, come dimostra una [nuova analisi](#). L'industria navale vuole che i cantieri navali a basso costo al di fuori dell'UE, con condizioni di lavoro pericolose e standard ambientali inadeguati, siano aggiunti all'elenco UE delle strutture approvate per soddisfare la domanda delle navi vincolate dalla legge sul riciclaggio delle navi del blocco, che entra in vigore il 1 ° gennaio 2019. Ma l'attuale elenco UE può ospitare i numeri e le dimensioni delle navi battenti bandiera dell'UE che vengono rottamati ogni anno, il nuovo rapporto delle ONG Piattaforma di demolizione mostra.

I 20 cantieri dell'UE attualmente riconosciuti come conformi agli standard di riciclaggio delle navi hanno avuto la capacità di gestire tutte le navi dell'UE interrotte dal 2015, secondo il rapporto. Piattaforma di demolizione di navi e T & E ha detto che i legislatori non devono soccombere alla pressione per ritardare l'attuazione del regolamento o aggiungere strutture sub-standard per la demolizione di navi - che non sarebbero mai consentite di operare nei paesi dell'UE - all'elenco UE.

I cantieri che utilizzano il metodo del beaching sono particolarmente preoccupanti. Le navi sono piene di materiali pericolosi, tra cui amianto, composti del cloro, metalli pesanti e oli residui. Su una distesa fangosa di marea non è possibile contenere queste sostanze tossiche, ma vengono spazzate via verso il mare e devastano gli ecosistemi costieri. Senza un'adeguata attrezzatura protettiva, anche i lavoratori sono malati e esposti a rischi inutili. Gli incidenti nei cantieri di spiaggia uccidono o mutilano giovani ogni anno a causa di pratiche non sicure. [1]

Ingvild Jenssen, direttore di Shipbreaking Platform, ha dichiarato: " *Le richieste di*

capacità degli armatori sono una chiara falsa pista. Esistono alternative alla spiaggia di navi di fine vita. Si riduce a non accettare i bassi standard di sicurezza sul lavoro e di protezione ambientale che consentono a molti cantieri non autorizzati di operare a basso costo “.

Gli armatori citano in modo fuorviante la capacità storica dei cantieri europei di affermare che si tratta di capacità eccessive. Tuttavia, ciò non tiene conto delle strutture dell'UE che operano sotto capacità a causa del sottosquadro rispetto alla concorrenza al di sotto della norma. Ignora anche la capacità dei cantieri di recente apertura che stanno appena iniziando a funzionare.

Lucy Gilliam, responsabile delle spedizioni di T & E, ha dichiarato: *” L’attività di rompere le navi dell’UE è un’opportunità per promuovere l’economia circolare e creare posti di lavoro verdi in Europa. I cantieri elencati nella UE hanno la capacità di violare tutte le navi battenti bandiera dell’UE e altro ancora. Non ci sono scuse per l’invio di navi a cantieri pericolosi e inquinanti sulle spiagge d’oltremare “.*