

**Alla c.a. del Signor Andrea Gais**

Ignazio Messina & C. S.p.A.

Via G. d'Annunzio 91

16121 - Genova

Italia

Copie mandate a:

Ignazio Messina, Ignazio Messina & C. S.p.A.

Massimo Messina, Ignazio Messina & C. S.p.A.

Stefano Messina, Ignazio Messina & C. S.p.A.

Confederazione Italiana Armatori

Bruxelles, 4 novembre 2015

Egregio Signor Andrea Gais,

La NGO Shipbreaking Platform è una coalizione globale di diciannove organizzazioni non-governative che si impegnano nella tutela dell'ambiente, nella protezione dei diritti umani e dei lavoratori, che cerca di impedire pratiche pericolose di demolizione navale e di promuovere un riciclaggio pulito e sicuro. La nostra attività è focalizzata principalmente sulle pratiche adottate nell'Asia meridionale; tuttavia seguiamo anche attentamente l'industria del riciclaggio navale in Europa.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> La NGO Shipbreaking Platform è una coalizione globale di organizzazioni che lottano per la tutela dei diritti umani e dei lavoratori e per la salvaguardia dell'ambiente. La Platform opera a livello internazionale per assicurare uno smantellamento sicuro e sostenibile delle navi giunte alla fine del loro ciclo di vita. Le organizzazioni che fanno parte della Platform sono: Basel Action Network (BAN), Greenpeace, International Federation of Human Rights (FIDH), European Federation of Transport and Environment (T&E), Bellona, North Sea Foundation, Ban Asbestos Network, Prevention of Hazardous Shipbreaking Initiative Turkey, Young Power in Social Action (YPSA), Bangladesh Environmental Lawyers Association (BELA), Bangladesh Institute of Labour Studies (BILS), Bangladesh Occupational Safety, Health and Environment Foundation (OSHE), Toxics Link, Legal Initiative for Forest and Environment (LIFE), Corporate Accountability Desk India, The Center for Rule of Law Islamabad (CROLI) e Sustainable Development Policy Institute (SDPI).

Siamo a conoscenza del fatto che Ignazio Messina & C. ha fatto demolire quattordici imbarcazioni sulle spiagge dell'Asia meridionale dal 2009 ad oggi.<sup>2</sup>

Visto il tipo e l'età delle imbarcazioni è corretto assumere che tali navi abbiano contenuto una considerevole quantità di sostanze pericolose, quali amianto e vernici tossiche, tutti rifiuti pericolosi elencati nella Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti oltre frontiera di rifiuti pericolosi e sulla loro eliminazione.

E' risaputo come le pratiche di demolizione in Paesi quali l'India, il Bangladesh ed il Pakistan mettano in costante pericolo la salute dei lavoratori ed ostacolano la salvaguardia dell'ecosistema. In Asia meridionale le navi sono demolite nella cosiddetta zona intertidale. Questa pratica non verrebbe mai accettata in uno Stato Membro dell'Unione europea ed è stata esplicitamente vietata in altri Paesi quali Cina, Taiwan e Turchia. Lo spiaggiamento delle imbarcazioni non consente il contenimento e la sicura rimozione dei rifiuti pericolosi dalla struttura della nave ed è causa d'inquinamento dell'ambiente costiero. Numerosi sono gli studi che documentano tali effetti nelle zone di Alang, Gadani e Chittagong. Inoltre, tale metodo non può garantire la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori. In particolare, l'industria di smantellamento del Bangladesh sfrutta la manodopera di bambini e ragazzi, in violazione del diritto internazionale e delle leggi nazionali in materia del lavoro. Come organizzazione continuiamo a documentare diversi incidenti che hanno causato ferite gravi ai lavoratori o addirittura causato la loro morte. Nel solo anno 2015, la Platform ha denunciato sedici incidenti gravi accaduti durante operazioni di smantellamento navale a Chittagong, Bangladesh. La stessa Organizzazione Internazionale del Lavoro considera la demolizione navale come una delle occupazioni più pericolose al mondo.

Con la presente la Platform vorrebbe infine evidenziare l'importanza del Regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi. Inter alia, il regolamento istituisce un apposito elenco comunitario (List)<sup>3</sup> degli impianti certificati di smantellamento, al fine di assicurare il rispetto di determinati standard in materia di tutela ambientale, sicurezza sul lavoro, trattamento e smaltimento dei materiali. Di conseguenza ci teniamo ad informare le maggiori compagnie navali europee, quali Ignazio Messina & C., circa l'esistenza di tale nuovo strumento ed, in particolar modo, del sopra citato elenco europeo, il cui utilizzo diventerà obbligatorio per imbarcazioni battenti bandiera di uno Stato Membro. E' importante sottolineare come nessun cantiere dell'Asia meridionale soddisfi ad oggi i requisiti del nuovo regolamento UE. Esortiamo dunque Ignazio Messina & C. a dare l'esempio ed aderire ad una politica di riciclaggio delle navi in linea con la legislazione e gli standard europei.

La Platform collabora ad oggi con numerosi armatori, assieme ai quali ha individuato soluzioni sostenibili in grado di garantire un riciclaggio navale sicuro e pulito. Apprezzeremmo molto se Ignazio Messina & C. decidesse di iniziare un dialogo costruttivo con la Platform riguardante le tematiche presentate nella seguente lettera.

---

<sup>2</sup> I dati provengono da Lloyd's List Intelligence, riconosciuta fonte d'informazioni concernenti il business marittimo internazionale (<http://www.lloydslistintelligence.com>).

<sup>3</sup> L'elenco sarà pubblicato nel 2016.

Siamo certi, Signor Gais, che Lei sarà sensibile alle nostre preoccupazioni e che saranno prese su queste questioni decisioni responsabili.

Rimanendo in attesa di un Suo cortese riscontro, Le porgo distinti saluti.

Ingvild Jensen

A handwritten signature in black ink that reads "Ingvild Jensen". The script is cursive and elegant, with the first letter of each name being capitalized and prominent.

Policy Advisor e Founder - NGO Shipbreaking Platform