

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ngo Shipbreaking Platform: fra le navi italiane demolite nel 2020 c'è un caso che riguarda l'ex Bonassola

Nicola Capuzzo · Tuesday, February 2nd, 2021

Sono cinque le unità navali italiane che nel 2020 sono state demolite tramite spiaggiamento o *landing*. Il loro nome è contenuto nella lista elaborata come ogni anno da Ngo Shipbreaking Platform, organizzazione che da tempo invoca migliori condizioni per questa attività in tutto il mondo, stigmatizzando gli stabilimenti che operano in condizioni di sicurezza sub standard.

Nel quintetto il caso più clamoroso è probabilmente quello di una Platform Supply Ship del 1975.

La nave in questione, che compare nell'elenco con il nome di Jumeira, è in realtà, numero Imo alla mano, una vecchia conoscenza dei mari italiani. Si tratta infatti della ex Bonassola, fino al 2019 di proprietà di Rimorchiatori Riuniti e in passato parte della flotta delle 'navi gialle' del consorzio Castalia.

“A noi di NGO Shipbreaking Platform risulta che la Bonassola/Jumeira sia stata demolita nel cantiere Dortel Demi Sokum, non incluso nella lista di strutture approvate dalla Commissione Europea, nonostante la nave battesse bandiera italiana” ha dichiarato Nicola Mulinaris, communication and policy officer di Ngo Shipbreaking Platform. Eventualità che, se confermata, configurerebbe una violazione della normativa europea, dato che come noto i proprietari di unità battenti bandiera di un paese dell'Ue sono infatti tenuti a demolirle in uno dei cantieri contenuti nella lista – [peraltro recentemente aggiornata](#) – approvata dalla Commissione Europea.

Ma che rappresenterebbe anche un destino un po' beffardo per una nave che per tanti anni ha operato nel servizio antinquinamento marino, svolto per conto del Mit appunto da Castalia, dato che una delle principali critiche mosse solitamente ai cantieri navali sub standard – quali appunto quelle che non hanno ricevuto l'approvazione dell'Ue – è anche quella di utilizzare metodi poco rispettosi dell'ambiente.

Precisamente secondo la Ong al momento della demolizione, avvenuta alla fine del 2020, la Jumeira aveva come beneficial owner il greco Lampros Chountas, come operatore commerciale la società Cornelsen & Riedl Yacht e come registered owner la maltese Ammat Marine Ltd.

Va detto peraltro che, secondo quanto ricostruito da SHIPPING ITALY, lo stesso Chountas, rappresentato dall'agenzia genovese Sigma Mare (che fa capo alla B & B Holding), proprio

all'inizio dello scorso dicembre aveva chiesto per la nave alla Capitaneria di Porto di Genova la dismissione di bandiera italiana per poter procedere con l'iscrizione nel registro di un "paese extracomunitario". Da chiarire a questo punto quale sia stato l'iter che ha portato questa nave alla demolizione ancora con la bandiera italiana issata presso il cantiere di smaltimento Dortel Demi Sokum.

La lista stilata dalla Ong prosegue poi, come già accaduto negli ultimi anni, con il nome di una nave di Saipem. In questo caso l'unità in questione è la Castoro II, crane vessel del 1970, smantellata lo scorso ottobre, che batteva bandiera di Bahamas. Caratteristica, questa, che evidentemente ha reso possibile che la sua demolizione avvenisse in una struttura di Alang, in India, dove è prassi che questa attività avvenga tramite la pratica dello spiaggiamento. Precisamente la Castoro II risultava avere come Beneficial owner e operatore commerciale Saipem Spa, e come Registered Owner la sua controllata Saipem Portugal Comercio, e quindi essere stata ceduta per demolizione direttamente dall'azienda di San Donato, senza cioè il tramite di un intermediario.

Nell'elenco compaiono infine tre navi del Gruppo Grimaldi: tra queste la Eurocargo Trieste e la Fides, entrambi ro-ro (rispettivamente del 1997 e del 1993) in forza alla controllata Malta Motorways of the Sea Ltd (e battenti bandiera maltese), e la Spes, pure realizzata nel 1993, che invece operava per l'italiana Grimaldi Euromed e batteva il tricolore. Tutte e tre risultano in questo caso demolite ad Aliaga ma in uno dei cantieri che hanno ricevuto l'approvazione della Ue. In questo Grimaldi Group conferma dunque l'attenzione e la propria policy aziendale volta alla sostenibilità.

Riguardo le attività di scrapping svolte nella località turca, come accennato nell'area sono attive diverse strutture con standard anche molto diversi tra loro; la prassi è comunque che la demolizione avvenga tramite il metodo del *landing*, in cui la poppa rimane a galla e la prua adagiata a riva, dove poi la nave viene progressivamente trascinata man mano che si procede con le operazioni di taglio e smaltimento dei rottami.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, February 2nd, 2021 at 7:50 am and is filed under [Cantieri, Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.