

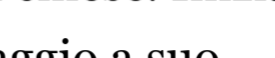
[◀ DIRITTI](#)

Lavoro forzato, abusi e pesca illegale: così la flotta cinese rifornisce anche le nostre tavole. L'inchiesta completa su FQ Millennium



Anticipiamo l'investigazione, durata quattro anni, dell'Outlaw Ocean Project coordinato dal premio Pulitzer Ian Urbina. Dietro il primato globale di Pechino come fornitore di prodotti ittici si nascondono crimini e violazioni impunite. I reporter hanno tracciato le connessioni fra gli impianti di trasformazione che sfruttano manodopera della minoranza perseguitata uigura e i marchi che ne commercializzano i prodotti in Europa e negli Stati Uniti. L'inchiesta integrale sul prossimo "FQ Millennium", in edicola da sabato 11 novembre

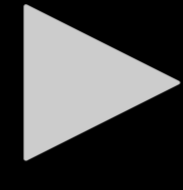
di Ian Urbina | 14 OTTOBRE 2023



A giugno di quest'anno, una donna di nome Silvina González stava camminando lungo una spiaggia di Maldonado, in Uruguay, raccogliendo rifiuti, quando ha trovato una bottiglietta di plastica contenente un tovagliolo con una scritta nera in cinese. Iniziava con l'abbreviazione "Sos". Silvina ha subito inviato una foto del messaggio a suo cognato, che parla mandarino, che glielo ha restituito tradotto: "Salve, sono un membro dell'equipaggio della nave **Lu Qing Yuan Yu 765** e sono stato rinchiuso dalla compagnia. Quando vedi questo foglio, per favore aiutami a chiamare la polizia! Aiuto!".

Maldonado si trova a sole due ore da **Montevideo**, sede di uno dei porti più trafficati del mondo, molto frequentato dalle **navi cinesi** da la **pesca dei calamari**. In diverse centinaia, negli ultimi anni, hanno preso di mira l'alto mare vicino alle isole **Galapagos**, per poi doppiare la punta del Sud America e raggiungere le acque internazionali al largo della costa sud-orientale del continente. Per queste navi, Montevideo è un'opzione per il rifornimento di carburante e le riparazioni, anche perché opzioni migliori, in Brasile, Argentina e nelle isole Falkland, sono troppo costose o a loro precluse.

Oo 2023-03 Backstory Reporting-process Italian



A Montevideo, dal 2013 al 2021, dalle le navi, per la maggior parte cinesi, è stato sbarcato all'incirca **un cadavere ogni due mesi**. "Speriamo che risolvano la situazione", ha auspicato Sivina González in un'intervista a un giornale uruguayano su Facebook Live, sottolineando che la polizia sembra aver preso sul serio la sua denuncia. Il marito, che era accanto a lei, ha affermato che i lavoratori dell'industria della pesca spesso trascorrono lunghi periodi in mare e possono essere soggetti a "situazioni estreme".

Il problema della **prigionia sulle navi cinesi** è molto più ampio ed estremo di quanto González e suo marito possono aver compreso. Negli ultimi quattro anni, un team di reporter dell'**Outlaw Ocean Project**, un'organizzazione giornalistica senza scopo di lucro con sede a **Washington**, ha seguito la flotta cinese impegnata nella pesca dei calamari. L'obiettivo era quello di raccontare la situazione a bordo di queste navi e di indagare su violazioni dei diritti dei lavoratori e altri crimini connessi alla loro attività. Un altro obiettivo era capire perché finora sia stato così difficile, per aziende e governi, fermare questi crimini e pretendere assunzioni di responsabilità sui collegamenti fra le navi coinvolte e i **marchi** che commercializzano il loro pescato. Più in generale, l'inchiesta ha cercato di far luce su come la Cina stia usando la sua flotta d'altura per espandere il suo potere a livello globale, e a quale costo.

Negli ultimi decenni, in parte nel tentativo di proiettare la propria influenza all'estero, la Cina ha ampliato notevolmente la propria flotta di pesca d'altura. Oggi **gestisce più di novanta porti esteri e opera con ben 6.500 navi** (gli Stati Uniti e l'Unione Europea ne hanno meno di trecento ciascuno). Queste navi sono anche un **mezzo di pressione** per le rivendicazioni territoriali cinesi in acque contese, tra cui il Mar Cinese Meridionale e la zona di **Taiwan**. «Può sembrare una flotta di pescherecci, ma in alcuni contesti serve anche a scopi militari», spiega **Ian Ralby**, che dirige I.R. Consilium, una società di sicurezza marittima. Il predominio marittimo della Cina ha avuto un costo. Pechino non risponde alle leggi internazionali e la sua flotta è la maggior responsabile della **pesca illegale** nel mondo, contribuendo così a spingere diverse specie sull'orlo dell'estinzione. A questo si aggiunge il **traffico di manodopera, la schiavitù per debiti**, la violenza, la criminale negligenza nei confronti del personale, fino alla morte. «Le violazioni dei diritti umani su queste navi avvengono su scala industriale e globale», afferma **Steve Trent**, direttore della Environmental Justice Foundation.

La flotta cinese d'altura è decisamente opaca. Il Paese rende pubbliche poche informazioni sulle sue navi, che per la maggior parte restano in mare per anni, rendendo difficili le ispezioni. Il nostro team di reporter ha seguito le navi cinesi in quattro zone di pesca d'altura: nell'Oceano Pacifico meridionale, vicino alle isole Galapagos; nell'Oceano Atlantico meridionale, vicino alle isole **Falkland**; nell'Oceano Atlantico, vicino al **Gambia**; e nelle acque coreane, nel Mar del Giappone.

I viaggi sono stati facilitati dai passaggi ottenuti da partner disponibili. In alcuni casi, le autorità nazionali preposte all'applicazione della normativa sulla pesca o i capitani di pescherecci privati hanno accettato di imbarcare il team di reporter fino alle zone di pesca che avevamo individuato come obiettivo. In altri, gruppi impegnati nella conservazione degli oceani, tra cui **Sea Shepherd**, **EarthRace** e **Greenpeace**, hanno trasportato il team nei punti di interesse in alto mare.

Quando i capitani cinesi lo permettevano, i reporter salivano a bordo delle loro navi per parlare con l'equipaggio o la squadra si accostava per intervistare via radio gli ufficiali cinesi. In molti casi, le navi cinesi hanno reagito con paura, ritirando le attrezzature al nostro arrivo e fuggendo via. In questi casi, come ultima opzione, i reporter hanno seguito con uno scafo più piccolo e veloce, per appesantirsi abbastanza da gettare sui ponti di poppa una bottiglia di plastica appiccantasi con del riso e contenente una penna, sigarette, caramelle e domande scritte in inglese, cinese e indonesiano. In diverse occasioni, i marinai hanno scritto rapidamente le loro risposte, spesso fornendo numeri di telefono dei familiari a casa, e poi hanno rigettato le bottiglie in acqua. Tornati a terra, i reporter hanno contattato queste famiglie e intervistato altre decine di ex e attuali membri degli equipaggi. E hanno intervistato i lavoratori durante le soste in porto oppure online, da remoto.

Facebook si è rivelato una risorsa particolarmente preziosa per rintracciare i lavoratori, i loro parenti e amici. Per i marinai indonesiani, in particolare, Facebook è un mezzo per trovare un impiego sui pescherecci cinesi e per condividere con i colleghi le proprie esperienze lavorative. Per facilitare questo tipo di comunicazioni, sono stati creati diversi gruppi Facebook, sia pubblici che privati, L'équipe incaricata del portage ha avuto accesso a questi gruppi per confrontarsi con i marinai e raccogliere video e fotografie che mostravano le condizioni sulle navi.

I reporter hanno **tracciato i calamari dalle navi da pesca ai marchi che li commercializzano**, spesso negli Stati Uniti o nell'Unione Europea, il che ha comportato la necessità di seguire via satellite il trasferimento del pescato prima in mare alle navi frigorifere, o *reefer*, poi fino al porto. Per individuare quali impianti di lavorazione in Cina pulissero e confezionassero i calamari per l'esportazione, è stato necessario assumere degli investigatori che, nel porto di **Shidao**, situato nella provincia di **Shandong**, hanno filmato con discrezione le navi frigorifere, mentre i calamari venivano caricati sui camion, poi seguiti fino agli impianti.

Per avere una visione dell'interno degli impianti di lavorazione, i reporter hanno utilizzato i filmati da fonte aperta pubblicati dai lavoratori di questi impianti sul sito cinese di social media **Douyin**. Questi filmati spesso mostravano sacchi di calamari congelati con dettagli utili come i nomi delle navi o le etichette dei marchi, fornendo ai reporter un altro modo per collegare le navi ai consumatori finali. Il team ha autenticato i luoghi in cui sono stati girati i video utilizzando le immagini satellitari di Google Earth Pro.

La ricerca su Google Lens dei codici di esportazione univoci degli impianti di lavorazione cinesi ha restituito immagini di imballaggi con tali codici. Questi codici, insieme alle informazioni contenute nei database commerciali cinesi e americani, hanno permesso ai reporter di tracciare il percorso dei calamari dagli impianti di lavorazione agli esportatori in Cina, fino agli **importatori** e ai marchi all'estero. Il team si è affidato a due strumenti satellitari per tracciare le navi e identificare comportamenti illegali o sospetti, per esempio quando le navi spegnevano i loro sonar per eludere le ispezioni, o quando venivano avviate in mare con oltre cinque ore di volo in mare. Per intervistare i marinai cinesi e indonesiani nei porti di Montevideo, Punta Arenas, Tumbes e Lima, sono stati forniti **telefoni cellulari usa e getta**, poco costosi, per rimanere in comunicazione, a volte per diversi anni.

Come le imbarcazioni che li riforniscono, anche gli **impianti di lavorazione cinesi** sono implicati in violazioni dei diritti dei lavoratori e dei diritti umani. Nell'ultimo decennio, la Cina ha attuato una repressione degli **uiguri**, minoranza turcofona di religione islamica, e di altre minoranze etniche nella provincia dello **Xinjiang**, istituendo centri di detenzione di massa e costringendo i detenuti a lavorare nelle piantagioni di cotone, nei campi di pomodori e nelle miniere di silicati.

Più di recente, il governo ha intensificato il **trasferimento degli uiguri nelle industrie di tutto il Paese**, con l'obiettivo di disgregare le comunità minoritarie e di reperire manodopera a basso costo per le grandi industrie. Tra il 2014 e il 2019, secondo le statistiche governative, le autorità cinesi hanno ricollocato annualmente più del 10% della popolazione dello Xinjiang in trasferimenti di manodopera. Facendo una ricerca nelle newsletter delle aziende, nei rapporti annuali e nelle storie pubblicate dai media statali, la nostra indagine ha scoperto che negli ultimi cinque anni **più di duemila uiguri e altre minoranze musulmane sono stati mandati a lavorare in almeno nove impianti di lavorazione di prodotti ittici**. Prodotti che poi finiscono in ristoranti, negozi al dettaglio e aziende di servizi di ristorazione in tutto il mondo.

La motivazione che ci ha spinto non solo a identificare i crimini e gli altri problemi connessi a queste navi, ma anche a collegare i punti della catena di approvvigionamento dall'esca al piatto, dai produttori agli acquirenti e ai consumatori, è semplice. Solo identificando pubblicamente i beneficiari di questi crimini, compresi gli acquirenti di prodotti ittici degli Stati Uniti e dell'**Unione Europea**, le aziende e i governi occidentali potrebbero sentirsi sotto pressione e intervenire.

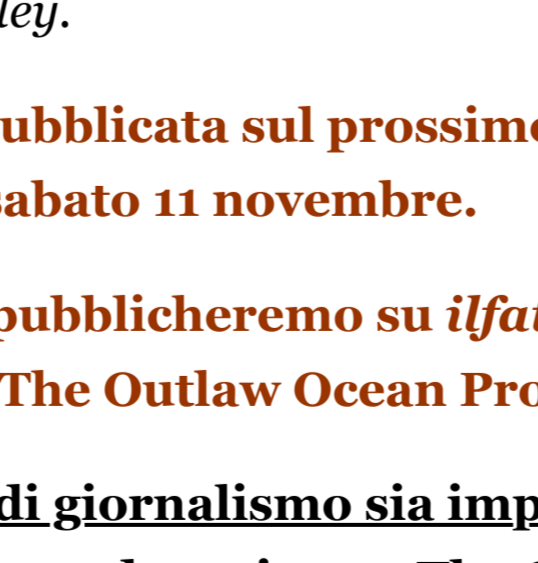
Questa **inchiesta** è prodotta da **The Outlaw Ocean Project**, un'organizzazione giornalistica senza scopo di lucro con sede a Washington, D.C. Hanno contribuito alla stesura del testo **Ian Urbina**, **Daniel Murphy**, **Joe Galvin**, **Maya Martin**, **Susan Ryan**, **Austin Brush** e **Jake Conley**.

L'inchiesta integrale sarà pubblicata sul prossimo numero di FQ MillenniumM, in edicola da sabato 11 novembre.

Nelle prossime settimane, pubblicheremo su ifattoquotidiano.it nuovi video e articoli prodotti da The Outlaw Ocean Project su questo tema.

Se pensate che questo tipo di giornalismo sia importante e meritevole, per favore cliccate qui per fare una donazione a The Outlaw Ocean Project

Condividi sui social i nostri articoli e ottieni Crediti FQ della Community Web3



SCOPRI DI PIÙ

