

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Demolizioni navali in crescita, gli armatori chiedono di sdoganare l'India

Nicola Capuzzo · Sunday, June 29th, 2025

A due anni dalla ratifica da parte di 15 nazioni con una flotta complessiva pari ad almeno il 40% della stazza della flotta mercantile mondiale, è entrata in vigore la Convenzione internazionale sul riciclaggio delle navi adottata ad Hong Kong il 15 maggio 2009 dall'International Maritime Organization.

Alla vigilia dell'applicazione della normativa internazionale Bimco, l'associazione che rappresenta circa il 64% del tonnellaggio della flotta mercantile mondiale, ha esortato l'Unione Europea a non ignorare più i cantieri indiani di demolizione navale in quanto circa 115 su 130 di questi stabilimenti, grazie a significativi ammodernamenti ed investimenti, sarebbero già conformi a questa Convenzione e potrebbero essere inclusi nell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi.

Sottolineando che nel prossimo decennio, in base alle proprie stime, dovranno essere ricicate oltre 15.000 navi, ovvero più del doppio rispetto al decennio precedente, il Bimco ha rilevato che, per raggiungere il pieno potenziale della Convenzione di Hong Kong, è necessario risolvere i conflitti tra questa norma e la Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi ed è necessaria una capacità di demolizione navale assai più rilevante e conforme alla Convenzione nonché la volontà degli armatori di utilizzare cantieri conformi alla Convenzione di Hong Kong.

Secondo Bimco nei prossimi 10 anni dovranno essere rottamate 16.000 navi, pari a 700 milioni di tonnellate di portata lorda. "La nuova stima equivale al doppio del numero di navi e a quasi il triplo della dwt ricicate negli ultimi 10 anni e sottolinea la necessità di investimenti in impianti di riciclaggio conformi" ha affermato Niels Rasmussen, Chief Shipping Analyst di Bimco.

"Applicando i modelli di riciclaggio osservati tra il 2000 e il 2019 per ciascun segmento e tipo di nave, abbiamo calcolato il potenziale di demolizione per i prossimi 10 anni. Se in media il 10% di tutte le Capesize di 20 anni è stato demolito tra il 2000 e il 2019, abbiamo ipotizzato la stessa frequenza di demolizione per i prossimi 10 anni".

Insieme, i tre settori più grandi, navi portarinfuse, petroliere e portacontainer, rappresentano naturalmente la maggior parte del potenziale di demolizione futura: il 91% del dwt. Tuttavia,

rappresentano solo il 53% delle navi, e le navi da carico generale e da pesca contribuiscono ciascuna a un numero di navi quasi pari a quello di ciascuno dei tre grandi settori. Nel periodo 2015-2024, Bangladesh, India e Pakistan hanno continuato a essere le principali destinazioni di demolizione, rappresentando l'86% del dwt e il 58% delle navi demolite. Il predominio dei tre paesi è diventato ancora più pronunciato dopo il 2017, quando la Cina ha smesso di demolire le navi internazionali e da allora ha demolito meno del 2% del dwt.

Al di fuori dell'Asia meridionale, la Turchia rimane un importante sito di demolizione, soprattutto per le navi offshore. Sebbene esistano progetti per espandere la capacità di demolizione altrove, Bimco prevede che la maggior parte della demolizione avverrà ancora nell'Asia meridionale per un certo periodo. Il record è stato raggiunto nel 2012, con quasi 1.800 navi e 60 milioni di dwt demoliti. Il potenziale volume di demolizione per i prossimi 10 anni è così elevato che i volumi di dwt demoliti ogni anno a partire dal 2027 potrebbero superare questo record.

“Le demolizioni effettive potrebbe naturalmente risultare inferiori alle nostre previsioni se l’equilibrio domanda/offerta fosse particolarmente forte. D’altra parte, potrebbe anche essere superiore a causa della debolezza dei mercati e della necessità di sostituire il tonnellaggio più vecchio per ridurre le emissioni di gas serra. In entrambi i casi, riteniamo tuttavia estremamente probabile che i volumi di demolizione saranno superiori rispetto al passato, mentre gli impianti di demolizione dovranno al contempo garantire la conformità ai requisiti più severi della Convenzione di Hong Kong” ha concluso Rasmussen.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Sunday, June 29th, 2025 at 12:10 am and is filed under [Cantieri](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.