

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Bimco: “Ancora molti pregiudizi e disinformazione sullo smaltimento delle navi”

Nicola Capuzzo · Sunday, November 16th, 2025

Lo scorso anno, il 13 novembre, Bimco ha lanciato la Ship Recycling Alliance per aiutare il settore navale e quello del riciclaggio delle navi a progredire verso un riciclaggio delle navi più sostenibile e sicuro e per facilitare l’attuazione della Convenzione internazionale di Hong Kong (HkC) per il riciclaggio sicuro ed ecologicamente corretto delle navi. A un anno di distanza David Loosley, segretario generale e Ceo di Bimco, ha pubblicato un contributo nel quale afferma che l’alleanza sta ancora lavorando per raggiungere questi obiettivi. Dodici mesi dopo le navi a fine vita pienamente conformi all’Hkc rischiano ancora di essere trattenute nei porti per violazione della Convenzione di Basilea. Sebbene l’entrata in vigore dell’Hong Kong Convention il 26 giugno di quest’anno abbia segnato l’inizio di una nuova era per l’industria del riciclaggio navale, il cambiamento non avverrà dall’oggi al domani.

A distanza di un anno, stiamo combattendo anche un’altra battaglia sempre più importante: l’aumento di idee sbagliate e disinformazione sul settore e sulle due convenzioni globali che lo regolano. Alcuni stakeholder adottano la Convenzione di Basilea per disciplinare il riciclaggio delle navi, mentre altri sostengono con forza la Convenzione di Hong Kong. Altri ancora ritengono che le due, combinate, offrano la soluzione migliore. Ma quando si parla di disinformazione, questo non c’entra.

Dopotutto, che siano persone, organizzazioni o Ong a sostenere l’una o l’altra convenzione, condividiamo lo stesso obiettivo: lavorare per un’industria del riciclaggio delle navi che sia sicura per i lavoratori e sostenibile per l’ambiente. Crediamo che, per avere un dialogo costruttivo, sia necessario affrontare idee sbagliate e disinformazione.

Potremmo discutere per il prossimo decennio se la Convenzione di Hong Kong o la Convenzione di Basilea siano più adatte a gettare le basi per un’industria del riciclaggio navale più sicura e sostenibile, ma al momento attuale i conflitti legali tra le due sono un ostacolo al raggiungimento dell’obiettivo finale. Lo stesso vale per la disinformazione.

Le controversie legali rischiano di rallentare i progressi dei cantieri che si sono già impegnati a

garantire posti di lavoro sicuri e un riciclaggio delle navi rispettoso dell’ambiente. Abbiamo ripetutamente chiesto che queste incongruenze vengano risolte e stiamo ancora lavorando duramente per raggiungere questo obiettivo.

Ignorare il progresso

Uno dei luoghi comuni più diffusi è che il settore del riciclaggio delle navi non abbia registrato progressi. Questa è un’affermazione difficile da accettare per i cantieri che hanno investito anni per conformarsi alla Convenzione di Hong Kong, anche anni prima della sua entrata in vigore.

In India e Bangladesh, i cantieri di riciclaggio navale hanno investito molto in strutture certificate, moderni sistemi di sicurezza e una solida gestione ambientale. Prima dell’entrata in vigore della Convenzione di Hong Kong quest’estate, circa 115 dei 130 cantieri di riciclaggio navale indiani erano già conformi agli standard richiesti. Ora che la Convenzione è entrata in vigore, crediamo che questi cantieri non debbano essere ignorati negli elenchi dell’Ue, né nel dibattito pubblico: questi cantieri rappresentano l’essenza del riciclaggio navale sicuro e sostenibile. I miglioramenti sono stati verificati dalle principali società di classificazione e dalle autorità internazionali. Con l’entrata in vigore della Convenzione di Hong Kong il settore dispone finalmente di un quadro giuridico concretamente attuabile, verificabile e applicabile, che stabilisce norme globali trasparenti che garantiscono la protezione dei lavoratori, dell’ambiente e di tutte le parti interessate coinvolte.

Affermare che non ci sono progressi o che la Hong Kong Convention non sia in grado di migliorare e governare il settore del riciclaggio delle navi è un’idea sbagliata.

Mancanza di trasparenza, applicazione e controllo?

Un altro equivoco è l’affermazione che il trasporto marittimo e il riciclaggio delle navi non siano regolamentati. L’Hkc applica un quadro giuridico globale con regole chiare, controlli di conformità e audit per garantire trasparenza e responsabilità.

A differenza della Convenzione di Basilea, quella di Hong Kong si basa sul consenso concordato tra lo Stato di bandiera della nave e lo Stato di riciclaggio. Il processo complessivo di invio delle navi al riciclaggio ai sensi dell’Hkc inizia dal momento in cui la nave viene costruita e richiede che l’armatore sia in possesso di un certificato di inventario dei materiali pericolosi per l’intera durata della sua vita. Quando la nave viene avviata al riciclaggio, l’armatore deve assicurarsi che le venga rilasciato un certificato internazionale di idoneità al riciclaggio validato dallo Stato di bandiera. Tutte le fasi sopra descritte richiedono un’ampia comunicazione tra l’armatore, lo Stato di bandiera, il riciclatore della nave e lo Stato di riciclaggio.

Inoltre, come tutte le convenzioni Imo, la conformità all’Hkc sarà verificata attraverso l’Imo Member State Audit Scheme, un approccio Imo unico nel suo genere nell’ambito delle Nazioni Unite. Questo approccio è collaudato a livello globale e garantisce un livello di conformità molto elevato in tutte le convenzioni Imo. Vengono effettuati audit periodici per valutare l’efficacia con cui uno Stato membro dell’Hkc adempie alle proprie responsabilità in qualità di Stato di bandiera, Stato portuale o Stato costiero.

Il processo è metódico, imparziale e documentato per garantire che le norme Imo siano applicate in modo uniforme in tutti gli Stati membri. Pertanto, affermare che la convenzione manchi di trasparenza, applicazione e controllo è errato.

Definire il capitolo successivo

A un anno dal lancio della Ship Recycling Alliance, i nostri analisti del mercato marittimo stimano che oltre 16.000 navi oceaniche necessiteranno di riciclo nel prossimo decennio. Si tratta di più del doppio del numero di navi riciclate a livello globale nei 10 anni che precedono il 2025.

Che si faccia il tifo per l'Hkc o per la Convenzione di Basilea, saranno necessari enormi sforzi in tutta la regione dell'Asia meridionale per migliorare ulteriormente le condizioni dei lavoratori e la tutela dell'ambiente. Sarà inoltre necessario l'impegno del settore marittimo a riciclare le navi solo presso cantieri conformi agli standard imposti. In questo modo, la comunità marittima può continuare a promuovere pratiche di riciclaggio sicure e sostenibili, in linea con il diritto internazionale e gli obiettivi climatici globali.

A distanza di un anno, siamo più impegnati che mai in questa missione e siamo fiduciosi che il progresso, la trasparenza, la conformità verificata e la cooperazione definiranno il prossimo capitolo del riciclaggio responsabile delle navi.

Non è un segreto che noi di Bimco crediamo che l'Hng Kong Convention abbia il potenziale per cambiare il volto del riciclaggio delle navi, sostenere l'economia circolare e offrire posti di lavoro sicuri alle persone che ne hanno bisogno.

Ma, a prescindere dalle nostre convinzioni, chiediamo che i governi e le Ong – e tutte le parti interessate – che si impegnino nel dialogo su come cambiare in meglio questo settore, lo facciano attraverso un impegno costruttivo, un dialogo concreto e la collaborazione. Condividiamo lo stesso obiettivo: lavorare per un settore del riciclaggio delle navi che sia sicuro per i lavoratori e sostenibile per l'ambiente.

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**

Manca una settimana a CONTAINER ITALY: oltre 150 partecipanti, 6 main topics e 20 speaker

This entry was posted on Sunday, November 16th, 2025 at 12:57 pm and is filed under [Cantieri, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.