

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Sono 6 le navi 'italiane' demolite (a norma) nel 2025

Nicola Capuzzo · Monday, February 2nd, 2026

Sono state sei – e sono avvenute tutte ad Aliaga e nel rispetto della normativa comunitaria – le demolizioni di navi 'italiane' che hanno avuto luogo nel 2025.

Lo si apprende dall'ultimo report annuale della Ngo Shipbreaking Platform, organizzazione non governativa che invoca migliori condizioni per questa attività, stigmatizzando gli stabilimenti che operano in condizioni di sicurezza e ambientali sub standard.

Anche per quest'anno la presenza più rilevante, per categoria, è quella dei traghetti, con rappresentanti delle maggiori compagnie nazionali. Nell'elenco figurano infatti [la Gnv Aries, entrata nella flotta della compagnia nel 2021](#) e che ha terminato la sua corsa nel gennaio dello scorso anno, ma anche, per la compagnia parte del gruppo Msc, la gemella Gnv Antares (battente a fine vita la bandiera del Portogallo), [arrivata in Turchia a fine 2025](#). Entrambe le consegnate nel 1987, avevano una capacità commerciale di 2.100 metri lineari, 350 cabine e possibilità di ospitare a bordo oltre 1.000 passeggeri.

Stessa sorte è toccata al più anziano Moby Dada (realizzato nel 1981), nel 2024 vittima di alcuni problemi burocratici e tecnici mentre operava a noleggio per Algerie Ferries, che pure ha terminato la sua esistenza ad Aliaga dove è arrivato nella primavera dello scorso anno.

La lista prosegue poi con il gruppo Grimaldi, che vi compare con le car carrier [Repubblica Argentina](#) e [Repubblica del Brasile](#), entrambe costruite nel 1998. Segue la piccola (1.520 tonnellate di stazza lorda) e più datata (la costruzione risale al 1972), Stella di Lipari, nave di Marnavi utilizzata per il trasporto d'acqua potabile. Per tutte queste unità, la Ong segnala che le operazioni di smaltimento si sono tutte svolte in cantieri parte dell'elenco di strutture approvate dalla Commissione Europea.

Nel report 2025 compare poi [anche il Logudoro](#), traghetto di Rfi risalente al 1988 noto per essere rimasto a lungo in disarmo a Messina. La nave – che al momento della demolizione batteva una bandiera non nota agli estensori – secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY avrebbe comunque concluso la sua vita in uno stabilimento incluso nella lista Eu.

Allargando lo sguardo, il rapporto 2025 di Ong Shipbreaking Platform segnala complessivamente per lo scorso anno un totale di 321 navi demolite, l'85% delle quali (in termini di tonnellaggio) è stato smantellato in Bangladesh, India e Pakistan tramite spiaggiamento, una pratica che secondo l'organizzazione comporta gravi conseguenze “per i lavoratori, le comunità locali e i fragili

ecosistemi costieri”. In particolare in Asia meridionale sono 11 i lavoratori che hanno perso la vita lo scorso anno svolgendo questo genere di attività, mentre altri sessantadue sono rimasti feriti.

Tuttavia secondo l’organizzazione anche in Turchia – che pure è una delle poche destinazioni extra-Ue che possono demolire navi battenti bandiera Ue – il settore del riciclaggio navale presenta numerose criticità, tali da aver portato nei mesi scorsi a una contestazione ad ampio raggio dell’intero ‘sistema Aliaga’ da parte di gruppi della società civile, con la richiesta di revoca delle autorizzazioni a tutti i cantieri. Lo scalo turco, secondo la Ong, è stato teatro nei mesi scorsi di tre incidenti mortali, tra cui uno presso la struttura Temurta?lar che pure risulta approvata dall’Ue. Il comune di Alia?a avrebbe inoltre scoperto discariche illegali contenenti 15.000 tonnellate di rifiuti pericolosi provenienti dal settore.

Un altro punto di attenzione, secondo l’organizzazione, è quello relativo al basso numero di navi demolite negli ultimi anni, dovuto a condizioni operative favorevoli, ma che nasconderebbe un crescente arretrato di tonnellaggio obsoleto che sarà avviato a scrap nei prossimi anni. In questo insieme, secondo la Ong, figurano anche centinaia di petroliere della cosiddetta flotta ombra, alcune delle quali già lo scorso anno sarebbero state illecitamente cedute a cantieri di beaching indiani, con pagamenti in contanti o criptovalute per eludere le sanzioni).

Passando quindi alle classifiche dei ‘peggiori demolitori’, tra i paesi il primo posto per il 2025 è della Cina, con 21 navi vendute a demolitori dell’Asia meridionale, principalmente in Bangladesh. Corea del Sud ed Emirati Arabi Uniti seguono da vicino con rispettivamente 19 e 17 navi spiaggiate.

Tra gli armatori il rapporto ‘incorona’ come peggiore per l’anno appena chiuso il greco Vangelis Marinakis, cui sono ricollegate in particolare gli spiaggiamenti delle petroliere Trader III e Trader II. Hanno inoltre contribuito “all’impronta tossica”, inviando “le proprie navi a fine vita alla demolizione nel Sud globale” le compagnie norvegesi Green Reefers e Odfjell, le sudcoreane H-Line, Hyundai Lng Shipping e SK Shipping, la compagnia crocieristica cipriota Louis Plc, il gruppo greco Polys Haji-Ioannou, le giapponesi Nyk Line e Mitsui Osk nonché la svizzera Msc.

F.M.

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 Monday, February 2nd, 2026 at 11:13 am and is filed under [Navi](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.