COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 19.2.2025
COM(2025) 52 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO

sull'applicazione del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE

{SWD(2025) 40 final}

1. INTRODUZIONE

La demolizione delle navi contribuisce in modo significativo all'economia circolare in quanto porta al riutilizzo, alla preparazione per il riutilizzo e al riciclaggio di grandi quantità di risorse di valore (in particolare l'acciaio di alta qualità, che in genere corrisponde al 75 %-85 % del peso di una nave, nonché altri metalli e attrezzature). Le navi contengono però anche grandi quantità di materiali pericolosi come l'amianto, i bifenili policlorurati (PCB), i metalli pesanti, il petrolio, il mercurio e sostanze che riducono lo strato di ozono. Queste sostanze comportano rischi significativi per la salute umana e per l'ambiente se non sono manipolate, rimosse e smaltite in un modo sicuro e compatibile con l'ambiente.

L'obiettivo del regolamento dell'UE relativo al riciclaggio delle navi ("regolamento")[1] è prevenire, ridurre ed eliminare gli effetti negativi per la salute umana e per l'ambiente causati dal riciclaggio delle navi battenti bandiera di uno Stato membro. Prima dell'adozione del regolamento, il 95 % delle navi di grandi dimensioni battenti bandiera dell'UE e di proprietà dell'UE era demolito al di fuori dell'OCSE[2], principalmente nell'Asia meridionale (India, Bangladesh e Pakistan) seguendo il cosiddetto "metodo dell'arenamento".

Il regolamento raggiunge il suo scopo con tre obiettivi specifici: i) garantire che le navi battenti bandiera dell'UE siano demolite in impianti sicuri e compatibili con l'ambiente, ii) assicurare la corretta gestione dei materiali pericolosi a bordo delle navi e iii) facilitare la ratifica della convenzione internazionale di Hong Kong del 2009 per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente ("convenzione di Hong Kong")[3] dell'Organizzazione marittima internazionale. Il regolamento contiene disposizioni che vanno oltre quelle fissate nella convenzione di Hong Kong, tra cui l'obbligo per gli armatori di navi battenti bandiera dell'UE di garantire che le loro navi siano riciclate unicamente negli impianti inclusi nell'elenco dalla Commissione in quanto conformi alle prescrizioni del regolamento in materia di tutela dell'ambiente e della salute umana. Il regolamento riguarda le navi marittime di stazza lorda superiore a 500 tonnellate[4].

Il regolamento contiene una clausola di riesame che obbliga la Commissione, entro cinque anni dalla data della sua applicazione[5], a "*presenta[re] al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del [...] regolamento, corredata, se del caso, di proposte legislative intese a garantire che i suoi obiettivi siano conseguiti e il suo impatto sia assicurato e giustificato*". In linea con questa clausola, la Commissione ha avviato un processo di valutazione del regolamento[6]. La presente relazione, accompagnata dal documento di lavoro dei servizi della Commissione sulla valutazione del regolamento, è il risultato di tale processo. Se opportuno, la Commissione potrebbe presentare una proposta di successiva revisione del regolamento, corredata di una valutazione d'impatto

[1] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX:32013R1257.

[2] Valutazione d'impatto 2012. Il 74 % in India, Pakistan e Bangladesh e il 22 % in Cina, sulla base della stazza lorda, dati dal 2009.

[3] La convenzione di Hong Kong entrerà in vigore a giugno 2025.

[4] L'ambito di applicazione è simile a quello della convenzione di Hong Kong. Sono escluse le navi da guerra, altre navi che prestano servizi statali non commerciali e le navi che nel corso della loro intera vita operano unicamente in acque soggette alla giurisdizione dello Stato membro di cui battono bandiera.

[5] Ossia entro il 31.12.2023, poiché la data generale di applicazione del regolamento è il 31.12.2018, come specificato all'articolo 32, paragrafo 1, lettera b).

[6] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13377-EU-Ship-Recycling-Regulation-evaluation_it.

conformemente agli orientamenti e al pacchetto di strumenti per legiferare meglio della Commissione[7].

2. METODOLOGIA

La relazione e la relativa valutazione si basano su un'ampia consultazione dei portatori di interessi, che ha compreso una consultazione pubblica, indagini e interviste mirate (con portatori di interessi esperti e con gli Stati membri), un seminario con i portatori di interessi e una discussione in seno al gruppo di esperti della Commissione sul riciclaggio delle navi. Vi hanno contribuito numerosi portatori di interessi, tra cui le autorità degli Stati membri, le organizzazioni non governative (ONG) e le organizzazioni di ricerca, i portatori di interessi del settore e le loro associazioni (ad esempio gli armatori e le società di gestione navale, gli impianti di riciclaggio delle navi, le industrie siderurgiche), le società di classificazione, le società di consulenza e gli enti finanziari. Inoltre, per poter usufruire di ulteriori competenze e informazioni, si è ricorso ampiamente all'esame della letteratura scientifica, alle banche dati e ai testi giuridici.

La presente relazione si basa anche sulle relazioni degli Stati membri previste dall'articolo 21, paragrafo 2, del regolamento riguardanti il primo periodo di riferimento di tre anni dal 2019 al 2022. L'allegato IX della valutazione presenta il contenuto della relazione per il periodo 2019-2022 e ne fornisce una sintesi, conformemente all'articolo 21, paragrafi 2 e 3.

La valutazione è stata condotta in linea con i principi e la metodologia per legiferare meglio della Commissione europea, sulla base dei cinque criteri stabiliti: efficacia, efficienza, pertinenza, coerenza e valore aggiunto dell'UE. Alcuni contraenti esterni hanno svolto uno studio a sostegno della relazione di valutazione.

I dati emersi dalla valutazione sono principalmente il risultato di un approccio qualitativo, data la mancanza di dati quantitativi completi su benefici e costi. I dati quantitativi relativi all'impatto del regolamento sulla salute dei lavoratori e sull'inquinamento degli ambienti costieri e marini sono limitati a causa della mancanza di trasparenza del settore del riciclaggio delle navi. Spesso mancano anche dati specifici sui singoli cantieri navali relativi al periodo precedente alla loro applicazione e non è facile dissociare l'impatto del regolamento da quello di molteplici fattori esterni. Sarebbero pertanto necessari obblighi di comunicazione più efficaci, accompagnati da una metodologia e da indicatori armonizzati, per effettuare una valutazione più quantificata del regolamento.

Il periodo di valutazione va da gennaio 2013 a dicembre 2023. Dato che la maggior parte delle prescrizioni del regolamento è entrata in applicazione il 31 dicembre 2018, il mese di dicembre 2018 è stato utilizzato come principale termine di confronto. La valutazione riguarda gli Stati membri e i paesi dello Spazio economico europeo, nonché l'impatto del regolamento sulle pratiche di riciclaggio delle navi nei paesi terzi.

3. RISULTATI DELLA VALUTAZIONE

I risultati della valutazione mostrano che il regolamento è riuscito in larga misura a conseguire tutti i suoi obiettivi rispetto a quanto ci si sarebbe potuto attendere se l'UE non fosse intervenuta in questo settore. L'efficacia del regolamento è stata tuttavia compromessa

[7] https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox_it.

in maniera significativa dalla pratica degli armatori di cambiare bandiera alla nave passando da quella di uno Stato membro a quella di un paese terzo poco prima del riciclaggio di questa e, in misura minore, dalla scarsa applicazione delle misure relative all'inventario dei materiali pericolosi. La presente relazione illustra i principali risultati della valutazione e suggerisce ambiti in cui apportare miglioramenti.

3.1. EFFICACIA

Primo obiettivo: garantire che le navi battenti bandiera dell'UE siano demolite in impianti sicuri e compatibili con l'ambiente

Il principale obiettivo operativo del regolamento è che le navi battenti bandiera di uno Stato membro, al termine del loro ciclo di vita, siano demolite in impianti approvati dall'UE e che figurano nell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi. Per essere inserito in tale elenco, un impianto di riciclaggio delle navi deve soddisfare le prescrizioni in materia di ambiente e sicurezza del regolamento. Per gli impianti nell'UE, le autorità nazionali competenti devono verificare che tali prescrizioni siano rispettate e, in caso affermativo, comunicare alla Commissione che l'impianto in questione dovrebbe essere inserito nell'elenco. Gli impianti di riciclaggio delle navi in un paese terzo devono presentare alla Commissione una richiesta per essere inseriti nell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi. La Commissione valuta la conformità di tali impianti alle prescrizioni del regolamento, anche mediante ispezioni in loco, prima di decidere se inserirli o meno nell'elenco. Il primo elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi è stato adottato a dicembre 2016 e comprendeva 18 impianti nell'UE. Alla fine del periodo di valutazione, la dodicesima edizione dell'elenco[8] conteneva 45 impianti di riciclaggio delle navi, di cui 35 in Europa (UE, Norvegia e Regno Unito), nove in Turchia e uno negli Stati Uniti. Sono in fase di valutazione le domande provenienti da altri impianti, in particolare dall'India.

Nel complesso, l'inclusione di questi impianti nell'elenco europeo e la prospettiva di adesione per i richiedenti, unitamente ai meccanismi di controllo con supervisione indipendente, hanno contribuito a standard ambientali e sociali più elevati nelle pratiche di riciclaggio delle navi. Le relazioni di oltre 55 ispezioni della Commissione in 25 impianti in tutto il mondo costituiscono una preziosa fonte di informazioni[9] al riguardo, in particolare sull'attenuazione delle esternalità che interessano il settore. L'elenco europeo è anche un punto di riferimento per le pratiche sostenibili di riciclaggio delle navi all'interno e all'esterno dell'UE.

L'efficacia del regolamento è stata però notevolmente compromessa dalla pratica delle imprese dell'UE di cambiare bandiera alle navi poco prima del loro riciclaggio. Queste navi battenti nuova bandiera non rientrano più nell'ambito di applicazione del regolamento e possono essere riciclate ovunque, una volta trasformate in rifiuti al di fuori dell'UE. Nella maggior parte dei casi sono demolite nell'Asia meridionale. Nel 2023, mentre la quota di navi battenti bandiera dell'UE era pari a circa il 13 % del totale della flotta mondiale, la percentuale di navi a fine vita battenti bandiera dell'UE al momento del riciclaggio era inferiore al 7 % rispetto al numero di navi riciclate a livello mondiale.

Il principale fattore determinante per la scelta di un impianto di riciclaggio delle navi da parte delle società di navigazione è il prezzo che l'impianto offre per la demolizione delle loro navi. I prezzi offerti dagli impianti nell'Asia meridionale sono stati costantemente più elevati

[8] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=OJ:L_202302726.
[9] https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/ships/site-inspection-reports_en?prefLang=it&etrans=it.

rispetto al resto del mondo per i) la mancanza di internalizzazione dei costi ambientali e sociali (esternalità) delle pratiche di riciclaggio delle navi in tali impianti e ii) la loro capacità di offrire prezzi elevati per i rottami di acciaio, data la forte domanda del loro settore edile e il ricorso alla rilaminazione per trasformare i rottami di acciaio, operazione più economica rispetto ad altre forme di riciclaggio dell'acciaio generalmente utilizzate altrove.

In questo contesto, nonostante la maggiore consapevolezza della responsabilità sociale e ambientale e il fatto che l'elenco europeo fornisca una capacità sufficiente per gestire le navi battenti bandiera dell'UE a fine vita, molte navi di proprietà delle compagnie di navigazione dell'UE non sono demolite in impianti di riciclaggio delle navi che figurano nell'elenco europeo. A causa del cambio di bandiera poco prima del riciclaggio, spesso non è possibile applicare le disposizioni del regolamento relative all'obbligo degli armatori di far demolire la nave in un impianto inserito nell'elenco europeo.

Secondo obiettivo: assicurare la corretta gestione dei materiali pericolosi a bordo delle navi

Le compagnie di navigazione sono tenute a redigere un inventario dei materiali pericolosi per ciascuna delle loro navi. La qualità e la completezza dell'inventario sono essenziali per garantire pratiche di demolizione sicure e sostenibili. Tuttavia i dati comunicati su base volontaria nel periodo 2021-2023 legati alle ispezioni di controllo da parte dello Stato di approdo previste dal regolamento, che hanno verificato l'inventario dei materiali pericolosi, mostrano che il 45 % delle navi ispezionate non era conforme al regolamento e che, nella maggior parte di questi casi, non esisteva un certificato di inventario o un suo equivalente per le navi battenti bandiera di un paese terzo. Il certificato con l'inventario dei materiali pericolosi è però generalmente disponibile nella fase di riciclaggio, quando sono consegnati all'impianto di riciclaggio delle navi per facilitare la demolizione della nave in questione. Ciò nondimeno la qualità e la completezza degli inventari dei materiali pericolosi sono spesso insufficienti. È pertanto opinione comune che questi debbano essere più affidabili.

Terzo obiettivo: facilitare la ratifica della convenzione di Hong Kong

Dalla valutazione emerge che il regolamento ha fornito un contributo positivo alla ratifica della convenzione di Hong Kong. Il numero minimo di ratifiche per avviarne l'entrata in vigore è stato raggiunto nel 2023, di cui quasi il 50 % da parte degli Stati membri. Oltre a quanto emerge dall'analisi dei dati sulle ratifiche, è chiaro che per molti anni il regolamento è stato l'unico strumento giuridico internazionale a stabilire prescrizioni specifiche in materia di riciclaggio delle navi e ha rappresentato un importante parametro di riferimento utilizzato da molti portatori di interessi e autorità al di fuori dell'UE.

3.2. EFFICIENZA

Sulla base dei pareri e dei dati ottenuti dalle indagini e dalle interviste condotte, si ritiene che i costi di attuazione delle prescrizioni del regolamento siano stati generalmente bassi o moderati nel corso del periodo di valutazione. Sono stati apportati miglioramenti tangibili negli impianti dell'elenco dell'UE, in modo che potessero operare in linea con le prescrizioni del regolamento, per cui è ragionevole ritenere che il regolamento abbia avuto un impatto positivo sulla salute e sull'ambiente. La mancanza di un chiaro scenario di riferimento di ciò che sarebbe accaduto in assenza del regolamento e la limitata disponibilità di dati quantitativi non consentono di effettuare un'analisi costi-benefici e una monetizzazione pienamente quantificate, con il risultato che le conclusioni generali positive sull'efficienza si basano in gran parte su dati qualitativi.

Le autorizzazioni degli impianti di riciclaggio delle navi da parte degli Stati membri e i controlli delle stesse comportano costi moderati. I costi associati ai controlli da parte dello

Stato di approdo connessi al regolamento sono considerati bassi. Per garantire l'efficacia di tali controlli, diversi Stati membri dell'UE hanno tuttavia dichiarato che occorrevano maggiori risorse, orientamenti specifici e strumenti di indagine. I costi variano da uno Stato membro dell'UE all'altro, in funzione innanzitutto dell'importanza del trasporto marittimo e del riciclaggio delle navi nello Stato membro in questione, ma anche delle diverse pratiche e competenze di applicazione, nonché delle risorse destinate all'applicazione del regolamento. Gli impianti di riciclaggio nei paesi terzi segnalano costi elevati per l'ammodernamento delle proprie infrastrutture e pratiche al fine di allinearle al regolamento, condizione necessaria all'inserimento degli impianti stessi nell'elenco europeo. Tuttavia l'inserimento nell'elenco conferisce vantaggi in termini di reputazione che hanno effetti positivi sulle entrate e sugli investimenti. Per gli armatori, i costi relativi agli inventari dei materiali pericolosi variano a seconda della nave e della qualità del servizio fornito, ma rimangono trascurabili. L'impatto economico negativo del regolamento nei confronti degli armatori, legato alla perdita di entrate derivanti dalla vendita di navi a fine vita agli impianti dell'elenco dell'UE, non si è concretizzato come previsto al momento dell'adozione del regolamento, in particolare a causa della sua elusione. Per lo stesso motivo, il regolamento non ha influito sullo svantaggio competitivo degli impianti di riciclaggio delle navi dell'UE, poiché la quota dell'UE nel mercato del riciclaggio è rimasta limitata.

Il regolamento stabilisce un numero ridotto di obblighi di comunicazione, tutti esaminati e ritenuti ampiamente proporzionati. Si stanno compiendo sforzi per ridurre i costi di comunicazione, ad esempio per garantire sinergie con la convenzione di Hong Kong conformemente al principio "una tantum". Un modo per ridurre gli oneri amministrativi consisterebbe in un aumento del periodo di validità dell'inclusione nell'elenco europeo (attualmente cinque anni, trascorsi i quali può essere rinnovato).

3.3. COERENZA

Nel complesso, il regolamento è da considerarsi internamente coerente e uniforme. Tuttavia risulta difficile individuare e affrontare le violazioni a causa della natura globale e della scarsa trasparenza delle operazioni di trasporto marittimo e riciclaggio, di una complessa catena di approvvigionamento che coinvolge vari portatori di interessi e intermediari e del fatto che una nave può cambiare bandiera facilmente. Ciò rende difficile identificare una nave destinata al riciclaggio, tracciarne la rotta e chiamare i responsabili effettivi delle decisioni a rispondere delle loro azioni, il che è fonte di difficoltà per le autorità incaricate dell'applicazione. Anche la determinazione del regolamento applicabile può essere problematica, a causa della doppia posizione giuridica di una nave a fine vita come rifiuto pericoloso e come nave. A tale proposito, la coerenza tra il regolamento relativo al riciclaggio delle navi e il regolamento relativo alle spedizioni di rifiuti[10], entrambi applicabili a fine vita a seconda delle circostanze, è talvolta considerata poco chiara.

Inoltre, sebbene il regolamento sia in gran parte coerente con la convenzione di Hong Kong in quanto la recepisce nel diritto dell'UE, alcune autorità pubbliche e il settore del trasporto marittimo esprimono preoccupazione per le difficoltà di attuazione che sorgeranno una volta che entrambi i quadri normativi saranno in vigore. Gli armatori e le autorità pubbliche sottolineano anche incoerenze giuridiche tra la convenzione di Hong Kong e la convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento, da affrontare nelle opportune sedi internazionali.

[10] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1157.

3.4. VALORE AGGIUNTO DELL'UE

In assenza di uno strumento operativo globale specifico che affronti i problemi del riciclaggio delle navi a livello internazionale, un'ampia maggioranza dei partecipanti al processo di consultazione è convinta che il regolamento abbia fornito un quadro dell'UE indispensabile per l'attuazione della convenzione di Hong Kong nell'Unione.

I portatori di interessi discordano su quale sia il livello di legislazione più appropriato (UE o internazionale) per affrontare le questioni relative al riciclaggio delle navi. I portatori di interessi del settore del trasporto marittimo e alcuni Stati membri dell'UE ritengono che tali questioni sarebbero affrontate meglio a livello internazionale attraverso la convenzione di Hong Kong, sottolineando la necessità di creare condizioni di parità a livello mondiale. D'altro canto, le argomentazioni a favore dell'idea di continuare a intervenire su tale aspetto a livello dell'UE indicano un livello di ambizione e di controllo più elevato del regolamento rispetto alla convenzione di Hong Kong. A sostenere tali argomentazioni sono in particolare le ONG, i sindacati e le associazioni per il riciclaggio delle navi.

Questi portatori di interessi sono unanimi nel sostenere una possibile revisione della convenzione di Hong Kong dopo la sua entrata in vigore, in base alla quale l'UE dovrebbe promuovere i propri standard più elevati a livello dell'Organizzazione marittima internazionale. Ciò comprende la fissazione di requisiti sanitari e ambientali più stringenti e l'attuazione di meccanismi di monitoraggio e di controllo più rigorosi, tra cui un controllo indipendente della conformità degli impianti di riciclaggio delle navi a prescrizioni adeguate in materia ambientale e di sicurezza dei lavoratori.

3.5. PERTINENZA

Nel prossimo futuro si prevede una crescita sostanziale del mercato del riciclaggio delle navi. Resterà pertanto pertinente la necessità di garantire pratiche di demolizione sicure e sostenibili, nonché una corretta gestione e identificazione dei materiali pericolosi a bordo delle navi.

La pertinenza del regolamento dovrebbe essere valutata anche alla luce del quadro politico e normativo dell'UE che è notevolmente cambiato dopo la sua adozione. Concentrandosi sulla compatibilità con l'ambiente della gestione e dello stoccaggio dei materiali e dei rifiuti pericolosi, che a sua volta comporta una maggiore efficienza energetica e delle risorse attraverso il riciclaggio dei materiali (in particolare dei rottami di acciaio), il regolamento è coerente con gli obiettivi del Green Deal europeo, del piano d'azione per l'economia circolare, del piano d'azione per l'inquinamento zero, della comunicazione sull'economia blu sostenibile e della transizione verde nell'ambito della tassonomia dell'UE.

Tuttavia i portatori di interessi ritengono in generale che il regolamento non contribuisca in misura sufficiente alla strategia industriale dell'UE, tra cui la necessità di garantire la competitività dell'industria siderurgica dell'UE, e che abbia il potenziale per svolgere un ruolo più incisivo nella decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo. L'aumento del riciclaggio delle navi nell'UE, con un corrispondente aumento dell'impiego di rottami di acciaio provenienti dal riciclaggio delle navi, potrebbe fornire un approvvigionamento costante di rottami di alta qualità, che l'industria siderurgica dell'UE potrebbe utilizzare come materia prima per conseguire i suoi obiettivi di decarbonizzazione. Questi aspetti sono di particolare rilevanza nel contesto del prossimo patto per l'industria pulita, della strategia

industriale marittima e del piano d'azione per l'acciaio. Infine alcuni portatori di interessi ritengono che il regolamento non integri adeguatamente l'approccio basato sul ciclo di vita nel riciclaggio delle navi, attraverso una progettazione "dalla culla alla culla" e un passaporto completo dei materiali per ciascuna nave.

4. INSEGNAMENTI TRATTI

Dato che l'efficacia del regolamento è notevolmente compromessa dal cambiamento di bandiera, è opportuno valutare come affrontare questo problema in modo che le disposizioni fondamentali del regolamento possano essere attuate in modo efficace. Ciò è fondamentale per conseguire l'attuale obiettivo primario del regolamento, ossia garantire che le navi battenti bandiera dell'UE siano demolite in impianti sicuri e compatibili con l'ambiente. In questo contesto è essenziale chiarire da un lato come si stabilisce se una nave è destinata a essere riciclata o a diventare rifiuto e, dall'altro, chi è il proprietario responsabile, considerando il ruolo che gli acquirenti che pagano in contanti svolgono attualmente nel commercio delle navi a fine vita. Dovrebbero quindi essere presi in considerazione meccanismi adeguati per evitare che i proprietari di navi battenti bandiera dell'UE eludano l'obbligo di riciclare tali navi negli impianti inseriti nell'elenco dell'UE. A tale proposito si potrebbero prendere in considerazione diverse opzioni. Una di queste potrebbe essere quella di continuare a lavorare allo sviluppo di un incentivo finanziario secondo quanto disposto dall'articolo 29 del regolamento. Tale incentivo potrebbe assumere la forma di una licenza di riciclaggio per tutte le navi che fanno scalo in un porto dell'UE, colmando il divario in termini di entrate tra la demolizione in impianti dell'elenco dell'UE e quella in impianti che non operano in modo sicuro e compatibile con l'ambiente. Un'altra opzione potrebbe essere quella di applicare il concetto di "proprietario effettivo" di una nave, invece del proprietario registrato legato alla bandiera di un paese. Entrambe le idee hanno sollevato pareri contrastanti tra i portatori di interessi. L'incidenza di tali misure sensibili nell'ambito del regolamento merita un'analisi specifica in un altro contesto.

Le associazioni degli armatori e alcuni Stati membri dell'UE considerano la possibilità di aggiornare le disposizioni della convenzione di Hong Kong sulla base di quelle del regolamento come un potenziale e promettente passo avanti verso norme globali più ambiziose e armonizzate per il riciclaggio delle navi.

Allo stesso tempo si potrebbe anche prendere in considerazione la possibilità di chiarire le norme del regolamento per garantire condizioni di parità per gli impianti dell'UE. Ciò potrebbe comportare, ad esempio, l'elaborazione di criteri aggiuntivi e/o più specifici per valutare le operazioni di gestione dei rifiuti e di recupero dell'acciaio, l'attuazione di efficaci misure di controllo dell'inquinamento e l'utilizzo di tecnologie e metodi di demolizione e riciclaggio più puliti.

La valutazione dimostra che il regolamento e il relativo elenco europeo sono stati efficaci nel garantire una capacità sufficiente per la demolizione delle navi che rientrano nel suo ambito di applicazione (comprese le navi che hanno cambiato bandiera nell'anno precedente alla demolizione). Tuttavia risulta anche che la capacità deve continuare a crescere per essere in grado di soddisfare la domanda di riciclaggio delle navi, di cui si prevede un aumento significativo nei prossimi 10 anni.

Per disporre di inventari di migliore qualità e più affidabili dei materiali pericolosi, occorre riflettere su come rafforzare l'intera catena di responsabilità: dalle qualifiche degli esperti che preparano gli inventari dei materiali pericolosi alle modalità di ottenimento della dichiarazione dei materiali e della dichiarazione di conformità dei fornitori, senza dimenticare gli orientamenti metodologici e gli strumenti di indagine necessari per effettuare controlli efficaci nell'ambito del regolamento.

Per una corretta applicazione del regolamento, tutti gli Stati membri dell'UE dovrebbero prevedere disposizioni specifiche in materia di sanzioni in caso di violazione e garantire che queste siano abbastanza severe da scoraggiare l'inosservanza. Occorre inoltre chiarire l'interazione del regolamento con altri strumenti giuridici. Al fine di evitare inutili oneri amministrativi una volta entrata in vigore la convenzione di Hong Kong, è opportuno valutare come razionalizzare le prescrizioni in materia di comunicazione o certificazione derivanti dalla coesistenza del regolamento e della convenzione di Hong Kong.

Infine eventuali revisioni future potrebbero esaminare ulteriormente l'opportunità di rendere il regolamento più pertinente alle ambizioni dell'UE in termini di competitività, resilienza e neutralità climatica, anche attraverso un uso efficiente e circolare delle risorse.