

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Accordo Ncl-Repsol per fornire biofuel e metanolo alle navi da crociera nel Mediterraneo

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 21st, 2025

Cresce il numero di compagnie di navigazione che si stanno attrezzando per consumare in futuro nuovi carburanti con le proprie navi. L'ultimo annuncio in ordine di tempo è arrivato dal gruppo crocieristico americano Norwegian Cruise Line Holdings (Nchl), attivo commercialmente con i marchi Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises, che ha siglato un accordo con il gruppo energetico spagnolo Repsol per la fornitura di carburanti rinnovabili alle navi dell'azienda statunitense che faranno scalo nel porto di Barcellona. L'intesa, della durata di otto anni, prevede che a partire dalla stagione europea 2026 Repsol offra alle navi dei tre brand del gruppo Nchl una gamma di fuel rinnovabili, inclusi i biocarburanti, e dal 2029 metanolo rinnovabile. I carburanti forniti saranno tutti certificati nell'ambito del sistema International Sustainability and Carbon Certification (Iscc) in linea con le direttive dell'Unione Europea.

Il metanolo rinnovabile fornito da Repsol nel porto di Barcellona sarà prodotto presso l'impianto Ecoplanta dell'azienda spagnola a Tarragona, dove è prevista la trasformazione dei rifiuti urbani in carburanti rinnovabili e prodotti circolari. Il nuovo impianto, la cui entrata in funzione è prevista per il 2029, avrà la capacità di trattare fino a 400.000 tonnellate di rifiuti solidi urbani all'anno e trasformarli in 240.000 tonnellate di carburanti rinnovabili. Nchl è la prima società a firmare un accordo per il metanolo rinnovabile prodotto dall'impianto Ecoplanta.

Proprio contro i biocarburanti per impiego nel trasporto marittimo hanno però manifestato alcune associazioni ambientaliste di fronte alla sede dell'Imo a Londra durante una sessione del gruppo di lavoro del Mepc (Marine Environment Protection Committee) che, dopo il rinvio di un anno deciso nei giorni scorsi per il Net Zero Framework, tornerà a riunirsi a porte chiuse per affrontare alcuni degli elementi del quadro normativo e i combustibili saranno in cima all'agenda. I gruppi Biofuelwatch, Forest Watch Indonesia e Global Forest Coalition si sono uniti proprio per chiedere che i biocarburanti siano esclusi dal Net-Zero Framework.

I gruppi richiamano l'attenzione sulla deforestazione, che a loro dire i biocarburanti stanno contribuendo ad accelerare in alcune parti del mondo. Affermano che il cambiamento di destinazione d'uso del suolo per colture come l'olio di palma e la soia, a supporto dei biocarburanti, vanifica le affermazioni e gli sforzi sui benefici climatici. Sottolineano inoltre i

crescenti problemi sull'agricoltura e sulla sicurezza alimentare chiedendo per questo all'Imo di escludere i biocarburanti dalle alternative verdi comprese nel Net-Zero Framework.

“I biocarburanti non sono una soluzione sostenibile in nessuna circostanza” ha affermato Jana Uemura, attivista per il clima della Global Forest Coalition. “Se l'Imo creasse una nuova domanda di biocarburanti, scatenerebbe più emissioni, più disuguaglianze e più accaparramento di terre”.

I gruppi fanno riferimento ai dati pubblicati all'inizio di quest'anno dalla ONG T&E, secondo cui il trasporto marittimo internazionale potrebbe diventare il quarto maggiore consumatore di biocarburanti, determinando una maggiore domanda di biocarburanti provenienti da colture alimentari. T&E ha stimato che i biocarburanti potrebbero costituire oltre un terzo (36%) del mix globale di carburanti entro il 2030, con una quota destinata a salire al 59% entro il 2035 e al 76% entro il 2040. Saranno derivati ??principalmente da soia e olio di palma.

“Esortiamo tutti i governi membri dell'IMO ad assumere una posizione forte e unitaria contro l'inclusione dei biocarburanti nel Net-Zero Framework” ha affermato Pax Butchart, promotore della campagna sui biocarburanti di Biofuelwatch. “La scienza è chiara: i biocarburanti derivati ??dalle colture e dai rifiuti non possono garantire una reale riduzione delle emissioni”.

I gruppi temono che, trattandosi di un'alternativa più economica, il biocarburante ricavato da olio da cucina esausto attirerà una domanda molto più elevata, ben oltre la sua capacità produttiva. Fanno notare che l'offerta è fortemente limitata e in gran parte già utilizzata nel settore dei trasporti. L'offerta globale di olio esausto attualmente utilizzata per la produzione di biocarburanti, affermano, potrebbe soddisfare solo circa il 5% della domanda energetica del settore marittimo. Data l'offerta limitata, temono che la prossima alternativa saranno i biocarburanti che modificano indirettamente l'uso del suolo, contribuendo allo spostamento delle colture e all'insicurezza alimentare.

Questi gruppi ambientalisti sottolineano che i principali quadri normativi nazionali e industriali, tra cui le politiche marittime e aeronautiche dell'Unione Europea, il mandato Saf del Regno Unito e il programma Corsia dell'Autorità per l'aviazione civile internazionale, escludono già o impongono limiti ai biocarburanti ad alto impatto Iluc (*Indirect Land Use Change*), ovvero quelli che impongono un cambiamento indiretto dell'uso del suolo, oppure includono le emissioni Iluc nella contabilizzazione del ciclo di vita. I gruppi stanno sollecitando il gruppo di lavoro a tenere conto di queste questioni nelle discussioni avviate e a procedere per escludere i biocarburanti dalle future opzioni di carburanti alternativi.

**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 Tuesday, October 21st, 2025 at 11:40 am and is filed under [Navi](#), [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

