

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Garolla: una nuova bettolina per Napoli, un AHTS e un pensiero al Gnl

Nicola Capuzzo · Thursday, February 20th, 2020

Il bunkeraggio nel porto di Napoli verrà presto potenziato con una nuova bettolina appena acquistata dal concessionario del servizio. La società Sarda Bunkers (azienda parte Gruppo Garolla) ha infatti appena preso in consegna una bunker tanker da 3.500 tonnellate di portata lorda a doppio scafo ribattezzata SB Borea che è prevista entrare in esercizio all'inizio di marzo. Sarà operativa nell'ambito dell'attività storica del gruppo, vale a dire quella del rifornimento di bunker nei porti campani, in particolare Napoli e Salerno.

“Questo investimento rappresenta un ulteriore importante passo della società nell'ambito del rafforzamento e ringiovanimento della flotta iniziato tre anni fa con l'acquisto della moto cisterna SB Alisea costruita nel 2011 a cui ha fatto seguito l'anno successivo la nave gemella SB Partenopea costruita nel 2014” spiega a SHIPPING ITALY il presidente del gruppo, Carlo Garolla di Bard. “Questo acquisto è fondamentale per fare fronte anche alla richiesta del nuovo carburante ‘low sulphur’ (contenuto di zolfo massimo allo 0,5%) previsto dalla normativa Imo 2020, e ciò a conferma che i porti campani saranno in grado di fornire tutte le tipologie di prodotti attualmente in mercato: high sulphur bunker (per navi che hanno installato gli scrubber), low sulphur e gasolio. Ciò è stato reso possibile grazie anche al lavoro svolto dalla società petrolifera Kuwait Petroleum Italia che fin dall'introduzione della nuova normativa ha garantito ai propri clienti la presenza di tutti i prodotti bunker in uso”.

Il numero uno del Gruppo Garolla evidenzia che non è ancora ben chiaro lo scenario finale per i combustibili navali che saranno utilizzati dall'armamento mondiale: “Al momento, per esempio, si ha notizia di numerose ulteriori prossime installazioni di scrubber, di molte navi (già dotate di scrubber) che si riforniscono di entrambe i prodotti high sulphur e low sulphur, mentre altri armatori hanno addirittura deciso di alimentare le proprie navi che prima dell'entrata in vigore della nuova normativa bruciavano combustibile pesante, esclusivamente con gasolio”.

Proprio in considerazione di tali incertezze in merito ai tre prodotti bunker che utilizzeranno le navi, ma anche per potere cogliere tutte le opportunità che il mercato potrà offrire, i vertici di Sarda Bunkers hanno deciso di potenziare ulteriormente la flotta con l'acquisto di questa unità di grande capacità ed elevate caratteristiche tecnico/operative e così far fronte alle richieste degli armatori senza limiti qualitativi e/o quantitativi. La SB Borea è stata costruita nel 2006 e il valore dell'operazione è di 4 milioni di euro fra acquisto e interventi migliorativi. La trattativa con il

venditore è stata portata a termine con il contributo della società di brokeraggio Nolarma di Genova.

Tecnicamente questa motocisterna dotata di due motori Wartsila per la propulsione da 1.080 KW/cad e da un bow thruster Shottel da 250 KW, automatizzata per la navigazione e per le operazioni di caricazione e scarica, dispone di 13 cisterne del carico (8 per il fuel oil e 5 per il gasolio) ciascuna dotata di una pompa sommersa Framo con capacità da 250-200 MC/ora. Tali caratteristiche consentono alla nave grande manovrabilità anche in spazi limitati, ampia possibilità di caricazione di tutti i prodotti richiesti e tempi ristretti per i rifornimenti di bunker alle navi.

Ma la bunker tanker SB Borea non è stato l'unico acquisto del Gruppo Garolla. Per l'altra attività del gruppo, vale a dire i supply vessel per il supporto alle piattaforme petrolifere offshore, pochi mesi fa la società Med Offshore, in sostituzione di una propria unità costruita negli anni novanta, ha acquistato l'AHTS Med Silver costruito nel 2009, dotato tra l'altro di sistema di posizionamento dinamico DP2, di sistema antincendio FIF11 e con un tiro al punto fisso (Bollard Pull) di oltre 130 tonnellate.

Relativamente ai futuri investimenti del gruppo, Carlo Garolla non nega vi sia un forte interesse a rendere disponibile nel porto di Napoli una bunker tanker per il rifornimento di combustibile Lng. Tutto però potrà essere possibile soltanto nel momento in cui si potrà disporre di un adeguato deposito costiero per lo stoccaggio di Gnl nell'area portuale di Napoli, per il quale l'AdSP del Mar Tirreno Centrale è impegnata già da tempo a promuoverne la progettazione e quindi la successiva realizzazione.

Non è tutto, però, perché Sarda Bunkers prevede di riprendere prima dell'estate l'attività di ritiro con proprie bettoline di acque di sentina/sludges dalle navi nello scalo del capoluogo campano dove la stessa è concessionaria del servizio e per questo è allo studio un progetto per la realizzazione di un mezzo navale avente caratteristiche innovative.

L'Ing. Garolla conclude questa carrellata di novità sul suo gruppo dicendo: "Ci è voluto molto coraggio per sostenere gli investimenti effettuati in questi anni, anche in considerazione della crisi che il settore dello shipping e l'economia del nostro Paese stanno da tempo attraversando e a testimonianza di quanto la nostra azienda, che è attiva nel settore del bunkeraggio e nel trasporto navale di prodotti petroliferi da oltre un secolo, creda nello sviluppo dello scalo partenopeo e nel lavoro che le autorità locali stanno sostenendo per ridare al nostro sistema portuale la centralità che merita nell'economia marittima del Mediterraneo".

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, February 20th, 2020 at 7:30 pm 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.

