



Filicudi M

Petrochimichiera IMO II da 21.600 dwt costruita da Factorias Vulcano di Vigo per la compagnia armatrice Augusta Due. L'unità, che ha ottenuto la notazione *Green Star*, è la prima nave in esercizio per la quale sono stati verificati i calcoli per una vita "a fatica" di 30 anni ed è stata noleggiata per un lungo periodo alla ExxonMobil

nostro servizio

Nel mese di febbraio, a poco più di 13 mesi dalla firma del contratto, il cantiere **Factorias Vulcano** di Vigo ha consegnato alla compagnia armatrice **Augusta Due** (**Gruppo Mednav**) la m/c *Filicudi M*, unità petrolchimica IMO II avente una capacità di carico complessiva di 25206,8 metri cubi distribuiti in 16 cisterne.

La nave, costruita sotto la sorveglianza del **RINA** che ha rilasciato la notazione *Green Star* in ottemperanza alle più recenti normative inerenti la salvaguardia dell'ambiente marino, batte bandiera italiana, è costata circa 47 milioni di Euro e, come tengono a sottolineare i responsabili dell'ufficio tecnico della compagnia – tra le altre caratteristiche fondamentali – è stata progettata e costruita in modo da offrire la massima flessibilità per il trasporto contemporaneo di prodotti petroliferi e derivati, avendo 8 gradi di segregazione.



Particolare cura è stata dedicata alle aree riservate all'equipaggio

M/t "Filicudi M"

In February, a little more than 13 months after the signing of the contract, the Factorias Vulcano shipyard of Vigo delivered to the shipowners Augusta Due (Mednav Group) the m/t "Filicudi M", an IMO II petro-chemical tanker having an overall cargo capacity of 25,206.8 cubic metres.

The ship, built under RINA surveillance has the Green Star notation, flies the Italian flag and was designed and built in such way as to offer maximum flexibility in the transport of petroleum products and derivatives, having 8 degrees of segregation.

Another reason for the shipowners' pride is given by the fact that the "Filicudi M" is the first ship of this type for which the fatigue design analysis were carried out for a life cycle of 30 years with a favourable outcome. The ship's advanced technical characteristics has convinced ExxonMobil to take the "Filicudi M" on a long term, base time charter.

With the delivery of the m/t "Filicudi M", another piece of the renovation plan launched by the Augusta Due (Mednav Group - Rome) company falls into place. Completion of the plan is envisaged by the end of 2006 when the company will have a fleet of 11 modern tankers having an average age of a little less than three years.

Mednav's sole director, 59-year-old Raffaele Brullo confirmed to TTM-Tecnologie Trasporti Mare, that at the end of 2005, after the Filicudi M, Nuovi Cantieri Apuania shipyard will also deliver the m/t "Basiluzzo M", a petro-chemical tanker of 12,000 DWT.

Currently Mednav's fleet of ships is used exclusively by major oil companies such as ENI Refining & Marketing, Exxon, Total, Shell, ERG and Saras.

The company is undergoing ISO 9001:2000 certification and to demonstrate the particular attention they pay to environmental problems the Group is also undergoing ISO 14000 certification.

continued on page 52

Un altro motivo d'orgoglio della compagnia armatrice è rappresentato dal fatto che *Filicudi M* è la prima nave di questo tipo per la quale sono state eseguite, con esito favorevole, le verifiche dei calcoli a fatica per una vita di 30 anni. Ciò riveste fondamentale importanza in considerazione del fatto che la nave sarà principalmente utilizzata nei servizi di cabotaggio nell'area mediterranea.

La nave, che ha doppia Classe ABS+RINA, è stata specificatamente studiata per massimizzare l'efficienza delle operazioni commerciali con particolare riferimento alla tempistica nelle diverse fasi operative.

Con lunghezza fuori tutto 161,12 metri, larghezza 23 e 9, 63 metri di pescaggio, *Filicudi M*, dispone di un motore diesel



La plancia

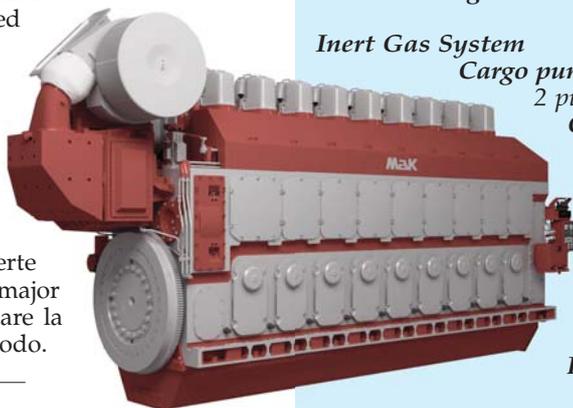


Veduta del ponte di coperta

principale **MAK 9M43** (nella foto) da 8100 kW @ 500 rpm e di tre gruppi diesel generatori **MAK 6M 20** ciascuno da 970 kW a 900 rpm.

La velocità di esercizio è di 16 nodi mentre, l'eccellente manovrabilità durante le manovre di accosto in banchina della nave è garantita dalle prestazioni di bow thruster **Rolls Royce** (ex KaMeWa) da 800 kW. Sempre di produzione nord europea sono gli impianti di automazione della danese **Lingso** ed i radar-livelli dalla svedese **Saab**.

Tali caratteristiche tecniche, cui vanno aggiunte le dotazioni particolari per il carico quali l'impianto di essiccazione e l'installazione di serbatoi in pressione per gas inerte della capacità di 10 m³ ciascuno alla pressione di 30 bar in aggiunta all'impianto di produzione gas inerte **Hamworthy**, hanno convinto una major del calibro di **ExxonMobil** a noleggiare la nave base time charter per lungo periodo.



Pump system plants

On board m/t "*Filicudi M*" built by shipyard **Factorias Vulcano**, **Azcue Pumps** have supplied the full package of pumps including all **Centrifugal and Screw pump package**

continued from page 50

"Following the wishes of the world's major operators in the oil sector, – says **Brullo** – we are also in an advanced phase of adjusting our organisation to the **OCIMF's** recently published guidelines concerning the management of tankers (TMSA - Tanker Management Self Assessment)".

Main characteristics

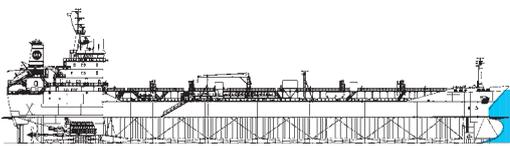
Vessel's Name	Filicudi M
Port of Registry	Catania
Shipyards	Factorias Vulcano S.A. – Vigo (Spain)
Year Built	02-2005
Flag	Italian
Owner	Augusta Due s.r.l.
LOA	161.12 m
LBP	149.80 m
Breadth, moulded	23.00 m
SDWT	21,600
Design Draught	8.40 m
Scantling Draught	9.63 m
Gross Tonnage (approx)	13,650
Net Tonnage (approx)	6,650
Speed	16.0 knots
FO consumption	31,0 t/day
Crew	20

Classification Society: ABS A1 Chemical/Oil Carrier, ICE CLASS IB, AMS, ACCU, ESP, VEC, IMO Type 2 – RINA C ⌘ Oil Tanker – Chemical Tanker; ESP; Double Hull; SBT; IMO II; Unrestricted Navigation; Ship Type 2; S.G. 1.54.

Additional Class Notation: STAR HULL – NB ; Ice Class 1 B ; AVM-APS; AUT-PORT; AUT-IMS; SYSENEQ – 1; GREEN STAR; CARGO CONTROL; MANOVR; VCS-MIDSHIP; SPM; INWATERSURVEY; MON-SHAFT.

Cargo tanks	14
Slop tanks	2 + 1 recovery
Cargo capacity cbm 100%	25206,8
Cargo/Slop tanks	Coated (epoxy phenolic)
Cargo Segregation	7 + 1
Cargo manifolds	7 x 10"
Stern disch. Line	3 x 10"
Cargo heating	deck heaters
Tank cleaning	2 Fixed tank cleaning machines for each tank
Inert Gas System	3000 cbm/h
Cargo pumps	14 deep well (Marflex) – 2 pumps for the slop tanks (Marflex)
Capacity	12 x 300 cbm/h each – 2 x 150 cbm/each for cargo tanks – 2 x 150 cbm/h each for slop tanks
Max. discharg. rate	2400 cbm/h
Main Engine	MAK 9M43 – 8100 kW @ 500 rpm
Aux Engines	3 MAK type 6M 20 – 970 KW at 900 rpm
Bow thruster	Rolls Royce (Kamerwa) 800 kW
Marine thermal oil boiler	Vulcano Sadeca – 2 x 4.000.000 Kcal/h
Exhaust gas economizer	Vulcano Sadeca – 1 x 750.000 Kcal/h

continued on page 54



continued from page 52

for the following services: Cooling FW pumps; Cooling SW pumps; Bilge and Ballast pumps; Fire fighting pumps; Fire fighting and tank cleaning pumps; Stand by oil lubrication pumps; HFO Transfer pumps; DO Transfer pumps; Sludge pumps; Grey water pumps; Drainage pumps.

Sistema InfoSHIP

Anche per la nuovissima m/c *Filicudi M*, Augusta Due ha deciso di adottare strumenti e tecnologie all'avanguardia. La petrolchimichiera è stata dotata, come la recente *Alicudi M*, di un sistema informativo avanzato per la gestione delle attività di manutenzione, della logistica di magazzino e dell'intero ciclo degli acquisti. La scelta di Augusta Due per il suo ultimo gioiello tecnologico si è nuovamente indirizzata sul sistema **InfoSHIP** del Gruppo **IB**, ormai uno standard di mercato per la gestione tecnica navale.

La garanzia di successo per il cliente risiede nella metodologia di lavoro proposta, basata su un insieme di servizi che, dalle soluzioni IT specifiche, si estende alla consulenza specialistica di processo, all'assistenza e alla formazione continua. Grazie a questa visione d'insieme e ad un approccio globale ai problemi, l'applicativo diventa un vero e proprio sistema di supporto alle decisioni, indispensabile al management per analizzare, gestire, controllare ed, eventualmente, per ridefinire logiche e strategie di gestione.

InfoSHIP, che lavora su database relazionale SQL server, con applicazioni installate a terra e a bordo, gestisce per intero il flusso degli acquisti, dall'emissione della richiesta di approvvigionamento (ricambi, materiali di consumo e servizi) fino all'evasione dell'ordine e al ricevimento merce a bordo. In relazione al magazzino, permette la gestione completa di tutte le movimentazioni effettuandone un controllo sia di tipo tecnico che economico (criticità, sottoscorta, valutazione consegna per Quality Assurance).

In campo più strettamente manutentivo, il software ottimizza l'organizzazione del servizio di manutenzione a bordo, gestendo l'impegno di manodopera e dei ricambi necessari, così come richiesto dalle normative prescritte dal costruttore e dal registro di classifica.

Anche per la nuova unità di Augusta Due, il piano di manutenzione programmata e straordinaria inserito a sistema (relativo a tutti i macchinari installati a bordo ed in particolare a quelli soggetti a visita continuativa) è stato predisposto nel rispetto delle indicazioni stabilite dal **RINA** e ha consentito all'armatore l'assegnazione della notazione PMS. □

Una flotta moderna per le Majors

Intervista all'armatore Raffaele Brullo

Con la consegna della m/c "Filicudi M", va a posto un altro tassello del piano di rinnovamento varato dalla società armatrice Augusta Due (Gruppo Mednav-Roma), il cui completamento è previsto entro la fine del 2006 quando la compagnia conterà su una flotta composta da 11 moderne navi cisterna aventi un'età media di poco inferiore a tre anni.

L'amministratore unico di Mednav, il 59enne **Raffaele Brullo** attivo da 30 nel mondo dello shipping, nel rilasciare l'intervista che segue a TTM-Tecnologie Trasporti Mare, tra le altre cose, conferma che la società è, attualmente impegnata con un programma di investimenti complessivi pari a circa 100 milioni di €.



L'Armatore Raffaele Brullo (a destra) al varo della "Filicudi M" con il presidente del cantiere Don Fernando Santodomingo

Un 2005 piuttosto intenso per la vostra compagnia?

È effettivamente così. Dopo *Filicudi M* arriverà a fine anno da Nuovi Cantieri Apuania la m/c *Basiluzzo M*, una petrolchimica da 12.000 dwt. Insomma, stiamo crescendo a passo sostenuto, ma direi in modo ragionevole senza avventurose fughe in avanti. Del resto, questa è la storia della nostra compagnia costituita 11 anni fa.

Quanto ha influito per il vostro gruppo il rapporto di fiducia con le principali majors?

Sicuramente molto anche se voglio ricordare che il rapporto fiduciario con noleggiatori primari tra i quali spiccano ENI Refining & Marketing, Exxon, Total, Shell, ERG e Saras ce lo siamo conquistato giorno per giorno, è proprio il caso di dirlo, sul mare proponendo navi

sicure, moderne e tecnologicamente avanzate con equipaggi estremamente professionali e sempre all'altezza della situazione. Perseguendo una costante filosofia di adeguamento alle tecnologie più aggiornate abbiamo, per altro, già previsto nel 2006 l'uscita di scena delle navi Airone e Leo costruite rispettivamente nel 1980 e 1976.

Puntate quindi su impieghi esclusivi a lungo termine per le vostre navi?

Mettiamola così: per scelta strategica le navi della nostra flotta vengono impiegate esclusivamente con le principali oil majors companies. Da un punto di vista strettamente operativo-commerciale, l'80% della nostra flotta opera con contratti base time-charter mentre, per il rimanente 20% operiamo invece sul mercato spot.

Gestite direttamente la vostra flotta?

Certamente. Mednav è capofila del Gruppo e Augusta Due è la società operativa. Il tutto con l'apporto di 27 persone impegnate principalmente presso l'ufficio tecnico commerciale di Roma.

Siamo, ovviamente, consapevoli del fatto che la corretta gestione di una flotta è legata all'efficienza organizzativa della struttura di terra. In questo senso siamo in corso di certificazione ISO 9001: 2000 ed a riprova della particolare attenzione della nostra società ai problemi ambientali siamo anche in corso di certificazione ISO 14000. Seguendo i desideri dei maggiori operatori mondiali del settore petrolifero, siamo inoltre in fase avanzata di adeguamento della nostra organizzazione alle linee guida dell'OCIMF concernenti la gestione delle navi cisterna (TMSA - Tanker Management Self Assessment) di recente pubblicazione.

Le prossime navi in cantiere?

È ancora presto per dirlo anche se non rimarremo sicuramente fermi nei prossimi 12 mesi. Abbiamo molte idee già definite e siamo ansiosi di vederle realizzate.

(a cura di Angelo Marletta)