

Basiluzzo M



Nave petrolchimichiera IMO II da 12.000 dwt costruita da Nuovi Cantieri Apuania per la compagnia armatrice Augusta Due e noleggiata alla ENI Divisione Refining & Marketing. L'unità ha ottenuto la notazione Green Star

ROMA - Moderna, tecnologicamente avanzata, ottemperante alle vigenti Convenzioni internazionali per la Sicurezza della vita umana in mare e per la protezione dell'ambiente marino (SOLAS, MARPOL 73/78) e, particolare tutt'altro che trascurabile, realizzata in Italia presso **Nuovi Cantieri Apuania** Marina di Carrara. Questo, in breve, il biglietto di presentazione della m/c *Basiluzzo M*.

Italiana anche la compagnia armatrice **Augusta Due** (Gruppo Mednav) che da qualche anno, sotto la guida dell'armatore **Raffaele Brullo**, ha avviato un serio e qualificato piano di rinnovamento della propria flotta (12 unità di età media 2,5 anni - ndr) in gran parte al servizio delle *majors* con contratti di noleggio a lungo termine.

La m/c IMO II *Basiluzzo M*, in consegna agli inizi di quest'anno, è una nave cisterna per il trasporto di prodotti petrolchimici della capacità di 12.400 m³ distribuita in 10 cisterne cariche e 2 slop.

L'apparato propulsivo è basato su un motore principale **MaK M 43C** da 6.000 kW a 500 rpm che garantisce una velocità di servizio di circa 16 nodi. I gruppi elettrogeni hanno motori Caterpillar: **3 CAT 3508 B** ciascuno da 720 kW a 1800 rpm, e nel gruppo di emergenza un **CAT 3406 C** da 250 kW. I vari servizi di bordo - per apparato motore e scafo - sono effettuati dagli impianti realizzati dalla società **Pompe Garbarino**. Costruita sotto la sorveglianza del RINA, che ha rilasciato la notazione *Green Star*, *Basiluzzo M* è stata noleggiata base time charter ad ENI Refining&Marketing.

Stazione radio

La stazione radio GMDSS, in conformità alla normativa vigente per la navigazione in area A1+A2+A3, è stata fornita ed installata a cura della **C.G. Telemar**. Le on board communication vengono espletate dai radio telefoni portatili NIROS certificati ATEX, mentre i servizi fax, dati e fonia via satellite vengono svolte dal terminale satellitare Inmarsat Nera F55. La strumentazione di navigazione prodotta da Sperry-Marine, è costituita dai radar Bridgemaster E in banda X ed S, l'ecoscandaglio ES5100, dal solcometro NAVIKNOT400, dall'autopilota NAVIPILOT V, dalla stazione del vento MK879 e da un sistema NAVITWIN II che integra la bussola magnetica NAVIPOL I con l'impianto girobussola NAVIGAT

"Basiluzzo M", a 12,000 dwt Product Tanker from NCA

All Italian ship yard, owner and flag, and charterer for this new IMO II oil/chemical tanker: "Basiluzzo M", just delivered by Nuovi Cantieri Apuani to the Augusta Due shipping company. According to the policy of the owner, **Raffaele Brullo**, focused on fleet renewal (average unit is 2.5 years old) and chartering to majors, the new vessel was time-chartered to ENI Refining & Marketing Division. With a Length of about 123 m, Beam of 20 m and Draft of 8.20 m, this product tanker has a deadweight of 12.250 dwt and a 6,000 kW propulsion engine, which provides a service speed of 16.0 knots over a range of 8,000 nm. Her 10 cargo tanks and 2 slop tanks (also usable for cargo) give a capacity of about 12,000 m³, for 6 segregated products that her pumping system can fully unload in about 7.5 hours. Type of cargoes are Petroleum and Chemical products IMO II/III compatible with tank coating, including toxic ones. In-port manoeuvrability is supported by bow and stern thrusters. Classed by RINA that gave her the "Green Star" notation.

Main characteristics

LOA	122.55 m
LBP	115.58 m
Breadth	19.98 m
Depth	11.00 m
Draft (scantling)	8.20 m
Deadweight @ 8.20 m (scantling)	~ 12,250 dwt (tpl)
Gross Tonnage	~ 6,500 gt (tsl)
Service Speed (90% M.C.R.)	~ 16.0 knots (nodi)
Cruising Range	8,000 n. miles (miglia)
Main Engine	MaK M43 C
	1x 6000 kW @ 500 rpm
Shaft Generator	1x 1500 kW
Gensets	CAT 3508 B
	3x 720 kW @ 1800 rpm
Emergency genset	CAT 3406C 250 kW

continued on page 44



continued from page 42

Bow-Thruster	500 kW
Stern-Thruster	500 kW
Capacity Cargo Tanks and Slops	11930 m ³ (98%)
Type of Cargoes	Petroleum products with FP<60° C and all Chemical IMO II/III products compatible with tank coating, including toxic products
Cargo Tank Coating	Epoxyphenolic
Number of Segregation	6
Nr of Cargo Tanks and Slop tanks used also as cargo + recovery tanks	10 + 2
Cargo + Slop pumps & Rec. Pumps	10 + 2 + 1 deepwell
Cargo Pumps Capacity (g= 1.0 t/m)	300 m ³ /h @110 m.l.c.
Max Unloading rate (about 7.5 hours to unload.)	2000 m ³ /h @ 110 m.l.c.
Slop pumps & Recovery pump Cap.	150 m ³ /h @ 110 m.l.c.
Cargo and VCS pipe material	Stainless Steel AISI 316L sch. 10
Inert Gas system Capacity	2250 N m ³ /h
Ballast deepwell Pumps Capacity	2x 500 m ³ /h @ 30 m.l.c.
Classed by RINA with notation: RINA C ⌘, STAR HULL-NB, UNRESTRICTED NAVIGATION, OIL TANKER, CHEMICAL TANKER ESP, ⌘AUT-UMS, ⌘AUT-PORT, ⌘AUT-IMS, CARGOCONTROL, MANOVR, MON-SHAFT, AVM-APS, VCS Midship, GREENSTAR(CLEANSEA+CLEANAIR), INWATER-SURVEY, FDA for 25 year.	

MK1. Si aggiungono alla configurazione un DGPS ed un GPS MX420 Leica. Conformemente alla Solas la fornitura è completata con un sistema di identificazione automatico Sailor UAIS1900, un sistema antipirateria SSAS Sailor H3000M ed un sistema VDR VOYAGEMASTER Sperry Marine.

Gruppi di continuità

SAE Electronic Conversion, azienda genovese operante in regime di certificazione ISO 9001, ha sviluppato la progettazione e successivamente curato l'installazione dei gruppi completi di continuità UPS per l'alimentazione dell'impianto di automazione della m/c *Basiluzzo M*.

Sistema InfoSHIP

Per la sua recente m/n *Basiluzzo M*, Augusta Due ha confermato la propria volontà di adottare strumenti e tecnologie all'avanguardia. Come le altre unità della flotta, anche la *Basiluzzo M* è stata dotata di un sistema informativo avanzato e la scelta per la nuova costruzione è ricaduta nuovamente su **InfoSHIP di Gruppo IB - IB Informatica**, ormai uno standard di mercato per la gestione tecnica navale.

Il sistema di Gruppo IB, azienda leader in Italia nel mercato delle soluzioni a supporto dello shipping, copre le esigenze della compagnia in merito alla Manutenzione e alla Conduzione della flotta, al ciclo acquisti e al controllo dei costi, integrandosi eventualmente con l'ERP aziendale al fine di costituire un sistema informativo completo ed omogeneo. In campo più strettamente manutentivo, il software ottimizza l'organizzazione del servizio di manutenzione a bordo così come richiesto dalle normative prescritte dal costruttore e dal registro di classifica.

La conferma della fiducia da parte dell'armatore si è concretizzata inoltre nell'affidamento al fornitore anche delle attività di Data Entry e, soprattutto, nel commissionargli l'introduzione a sistema del Piano di Manutenzione. Come già accaduto in passato per *Alicudi M*, *Vulcano M*, *Primo M* e *Filicudi M*, anche in questo caso il Piano di Manutenzione programmata inserito è stato predisposto nel rispetto delle indicazioni stabilite dall'Ente di Classifica e ha consentito all'armatore l'assegnazione della Notazione PMS.

Augusta Due: flotta giovane ma non solo...

La bassa età media della flotta, 2,5 anni, è sicuramente un importante parametro di riferimento per delineare i più alti standard di qualità della compagnia - "ma non è l'unico" - chiarisce a TTM l'armatore **Raffaele Brullo** (nella foto), Presidente e Ad della società Augusta Due, aggiungendo che - "oggi è necessario disporre di una struttura operativa rispondente a tutte le più recenti nor-



native in materia di protezione ambientale marina e salvaguardia della vita umana in mare".

Questa, in sintesi, la filosofia che da sempre accompagna le attività della compagnia sorta nel 1994: coniugare cioè sicurezza e qualità nel rispetto dei risultati economici positivi da raggiungere.

Come spesso accade in questi casi il mercato decide e

seleziona gli operatori migliori (Le navi di Augusta Due lavorano stabilmente con ENI, SHELL MARINE, EXXON MOBIL - ndr).

"Siamo state tra le prime compagnie armatrici ad adottare il **TMSA (Tanker Management & Self Assessment)** raccomandato dall'**OCIMF** e le nostre ultime navi costruite in Spagna, Italia e Corea, oltre ad avere notazione *Green Star* e doppia Classe, hanno sviluppato le verifiche progettuali dei calcoli a fatica per una vita di 30 anni" - precisa ancora Brullo sottolineando come l'intera flotta del Gruppo Mednav operi attualmente sotto contratto di noleggio *long term* e contratti di trasporto (COA) con primarie compagnie petrolifere.

Allora Dr. Brullo, tornando al mercato avete centrato i vostri obiettivi fino ad oggi?

Direi di sì! Stiamo proseguendo nel programma di modernizzazione della nostra flotta avviato nel 2002 con un'ottica di rigorosa qualità ed affidabilità capace di soddisfare le esigenze dei noleggiatori. Ciò ha ovviamente comportato degli investimenti da parte nostra sia in termini finanziari, sia di risorse umane. In breve, abbiamo privilegiato il rinnovamento nei comparti della sicurezza ed in quello tecnico per le procedure di vetting.

Che tipo di realtà rappresenta oggi il suo Gruppo nell'ambito dello shipping?

La nostra impronta aziendale è quella di operare comunque con navi moderne e sicure. Da un punto di vista strettamente operativo, poi, siamo in grado di garantire il trasporto di prodotti petroliferi sia con navi di portate contenute per servizi con le isole minori, sia con naviglio maggiore, circa 40.000 tsl, per rotte internazionali.

Il contratto siglato alla fine dello scorso anno con la Satin di Trapani per la costruzione di una nuova nave da 18.000 dwt ha destato qualche sorpresa?

Non per noi naturalmente! Abbiamo rapporti da 20 anni con il Cantiere Navale di Trapani e conosciamo molto bene le capacità professionali che lo stabilimento controllato dalla Satin esprime. Ecco, volendo riassumere in poche parole il percorso intrapreso con il cantiere siciliano, direi che dalla collaborazione di questi anni, il management del Cantiere ha maturato la scelta imprenditoriale di riprendere la tradizione della costruzione navale che il nostro gruppo ha deciso di condividere senza perdere di vista l'obiettivo di qualità!

Angelo Marletta

Parallelamente IB Informatica ha già ricevuto l'incarico di procedere alla predisposizione del sistema e del Piano di Manutenzione per altre nuove costruzioni, una delle quali sarà il *Lisca Bianca*.

Cargo Tank Coatings

Venticinque anni di esperienza e 20 milioni di metri quadrati eseguiti significano per il SIGMA PHENGUARD una scelta automatica per ogni Società Armatrice o Cantiere che debbano decidere quale prodotto applicare nelle cisterne del carico.

Per questo motivo anche la Società AUGUSTA DUE ha deciso di rivestire i circa 11.000 metri quadrati delle dieci casse del carico della m/c *Basiluzzo M* con il ciclo epossico fenolico della Sigma Coatings. Infatti la scelta del SIGMA PHENGUARD le consente la possibilità di trasportare un eccezionale range di carichi aggressivi quali metanolo, EDC, acidi grassi nonché qualsiasi liquido destinato all'alimentazione umana, con approvazione FDA (*Federal Drug Administration*) negli Stati Uniti.

Il ciclo PHENGUARD consiste di tre mani applicate ad uno spessore di 100 microns cadauna, facilmente applicabili con le normali apparecchiature di Cantiere ed in armonia con le legislazioni vigenti in termine di emissioni inquinanti, non contenendo isocianati.

L'approvazione dai principali Enti di Classifica come CORROSION CONTROL COATING ne completa il quadro anche dal punto di vista di protezione e resistenza alla corrosione.

Compressori

A bordo della m/c *Basiluzzo M* la Protoco srl di Trieste ha curato la fornitura dei compressori costruiti dalla rappresentata Sperre. In dettaglio, sono stati installati 2 compressori aria avviamento SPERRE tipo HV1/120, raffreddati ad acqua, portata ciascuno 45 m³/h a 30 bar³. □

La Società FINSERVICES s.r.l. IMPIANTISTICA NAVALE, ha progettato, costruito ed installato, per la Petrolchimica IMO II "BASILUZZO M" C. 1234, con la formula "CHIAVI IN MANO", i seguenti impianti e forniture:

- *Condizionamento alloggi e locali vari, progettato con un sistema ad espansione diretta e raffreddamento ad acqua mare, con due gruppi frigoriferi indipendenti ed una unica centrale di trattamento aria, con compressori alternativi aperti eroganti una potenza frigorifera max. di 155.000 frig./h.*
- *Ventilazione locale A.M., verificato progetto cantiere e sviluppato con un sistema di ventilazione forzata, con ventilatori reversibili per lo smaltimento del CO₂, ed estrazione meccanica con bilanciamento naturale.*
- *Ventilazione locali tecnici, verificato progetto cantiere e sviluppato con un sistema di ventilazione forzata, con ventilatori per lo smaltimento del CO₂, ed estrazione meccanica con bilanciamento naturale.*
- *Tubazioni Gas di Scarico, verificato progetto cantiere, sviluppati i disegni costruttivi e fornite tutte le tubazioni.*

FINSERVICES@FINSERVICES.IT
WWW.FINSERVICES.NET