



# dACC fleet

## Bulk carriers innovative ed eco compatibili della Classe Oshima

**D**acc Tirreno, è stata la prima delle quattro navi bulkcarrier Supramax della flotta **Dacc Maritime d.a.c.** la joint venture armatoriale costituita tra i gruppi **Coeclerici** e **d'Amico Società di Navigazione** nel giugno 2013. Il programma di consegne delle navi, ordinate al cantiere navale giapponese **Oshima** situato nel distretto di Nagasaki, è stato avviato a marzo 2015 e si è concluso nella seconda metà del 2016. Il cantiere, tra la fine del 2017 e gli inizi del 2018, consegnerà inoltre 2 unità similari per d'Amico Dry. Le quattro unità già in esercizio sono considerate convenzionalmente "gemelle", hanno, ciascuna, una portata di circa 60mila tonnellate e costituiscono un punto di eccellenza per il cantiere costruttore in funzione dei più alti standard di sicurezza della navigazione, tutela ambientale marina, qualità ed efficienza operativa. Le navi della dACC attualmente sono impiegate nel **Medi Supra Pool Management Limited (MSPML)**, costituito nel 2015 e gestito dal gruppo d'Amico. (vedi box nella pagina successiva) «Il pool - fanno sapere i responsabili della compagnia armatrice - è sorto per ampliare la dimensione della flotta Supramax con una flotta di navi comprese tra 50.000 e 60.000 Dwt allo scopo di offrire servizi commerciali a parti terze interessate ad operare navi di proprietà sul mercato spot, in alternativa ad impieghi di lungo termine su base time/charter»

Le quattro nuove unità a scafo singolo attualmente in esercizio sono dACC Tirreno, dACC Egeo, dACC Adriatico e dACC Atlantico.

Con l'aiuto del Direttore tecnico del gruppo d'Amico, ingegnere **Fabio Tagliavia**, andiamo a conoscere meglio le caratteristiche principali di questa nuova generazione di

Classification  
**ABS**

Shipbuilder  
**Oshima (Japan)**

Ship's type  
**Craned Bulkcarrier**

Length o.a.	200.00 m (less than)
Length B.P.	196.00 m
Breadth moulded	32.26 m
Depth moulded	18.33 m
Design draft	11.20 m
Scantling draft	12.82 m
Deadweight design draft	50,600 dwt about
Deadweight scantling draft	60,300 dwt about
Gross tonnage (International)	34,400 gt about
Main Engine	MAN B&W 6S50ME-B9.3
Output MCO	7,260 kW at 99 rpm
Output NOR	6,100 kW at 93.4 rpm
Gensets 3xSTX Engine	5L 23/30H STX 650 kW@ 720 rpm
Speed	14.3 knots about
Automation system	Nabtesco Corporation
Cargo Cubic cap. Grain/Bale	76518 m <sup>3</sup> / 74917 m <sup>3</sup>
Holds/Hatchcovers	5/5
Cargo crane SWL	30 tons in hook handling mode and 24 MT in grab handling mode
Propeller (Nakashima)	fixd pitch: 4.513 m, diameter 6.2, 4 blades
Complement	25 persons
Class notations	⊗A1, E, BULK CARRIER, CSR, BC-A, (Cargo hold 2,4 may be empty), GRAB (20), CPS, ESPPMA, ⊗ AMS, ⊗ ACCU, UWILD,BWT,ENVIRO,GP
Flag	Malta

The m/s dACC Tirreno, is the first of four Supramax bulk carriers of dACC Maritime which is a ship owning joint venture established between Coeclerici and d'Amico di Navigazione. The delivery schedule of the vessels, ordered from the Japanese Oshima shipyard located in Nagasaki, was started in March 2015 and ended in the second half of 2016. The four sister ships already in operation each have a capacity of about 60 thousand tonnes. dACC's vessels are currently employed by the Medi Supra Pool Management Limited, formed in 2015 and managed by the d'Amico Group. "The pool" - say those responsible for the shipping company - "was created to expand the size of the Supramax fleet with a fleet of ships of between 50,000 and 60,000 DWT in order to provide commercial services to third parties interested in operating the vessels they own on the spot market, as an alternative to long-term use on the basis of time charters". With the Technical Director of the d'Amico Group, engineer Fabio Tagliavia, we learn more about the main features of this new generation of dry bulk ships. In particular, the shipping company suggested some design changes such as the request to increase the propeller diameter produced by Nakashima, in order to improve propulsive efficiency of the ship. Other measures adopted are the application on the hull of a paint of latest generation LLF (Low Low friction) with very low frictional resistance produced by Chugoku which leads to a decrease in fuel consumption and emissions. For the procedures envisaged in BWT (Ballast Water Treatment) and in accordance with IMO rules, mechanical filtration systems and UVI lamp systems were installed at. The ships of the dACC fleet have also been fitted with MAN B&W 6S50ME main engines that deliver an output of 7,260 kW at 99 rpm and have the voluntary ENVIRO class notation issued by ABS.

## IL POOL MSPML

Medi Supra Pool Management Limited (MSPML) opera attualmente una flotta di 24 navi cui è associato un cargo book a copertura dell'impiego forward delle stesse. La partecipazione nel Pool di tutte le navi Supramax controllate dal gruppo d'Amico è elemento di massima trasparenza circa la non conflittuale attività commerciale a beneficio di tutti i partecipanti.

Attualmente MSPML è partecipato da sette armatori. Lo scopo di MSPML è quello di ottimizzare i ricavi dell'attività commerciale del pool, operando tramite contratti fisici a breve e medio termine. Attualmente tutte le navi operate dal pool sono di costruzione Giapponese, che ne valorizza il loro valore commerciale. MSPML sta proseguendo nella propria espansione, ma sempre in forma molto selettiva, rivolgendo una attenzione particolare al background degli armatori e della qualità del tonnellaggio, al fine di preservare gli interessi propri e quelli degli attuali partecipanti.



Nella pagina precedente dACC Atlantico; sopra dACC Adriatico; sotto dACC Tirreno

navi Dry bulk, partendo dalla scelta del cantiere, caduta sul costruttore giapponese dopo una capillare selezione tecnica effettuata su una ventina di progetti e diversi stabilimenti. « Il cantiere Oshima - spiega Tagliavia - è una realtà specializzata nella costruzione di bulkcarrier e vanta oltre 30 anni di specifica esperienza su questa tipologia di navi e nel corso degli anni ha sviluppato una serie di progetti innovativi coniugando grandi tradizioni e sviluppo tecnologico. Il tutto senza perdere mai di vista le esigenze tecnico-commerciali dell'armatore». In tal senso, queste nuove dry bulk, sono il risultato di una ricerca e miglioramento continui mirati a proporre sul mercato navale internazionale navi sempre più sicure, eco-compatibili e particolarmente efficienti dal punto di vista operativo-commerciale. Un elemento fondamentale nella scelta del cantiere è sicuramente la duttilità dello stesso nell'accogliere alcune modifiche richieste dalla compagnia. « In particolare - ricorda il Direttore tecnico - abbiamo suggerito alcune modifiche progettuali come la richiesta di incrementare il diametro dell'elica prodotta dalla **Nakashima**, allo scopo di migliorare l'efficienza propulsiva della nave». Nel corso del nostro colloquio, emergono altri accorgimenti adottati, come l'applicazione sullo scafo di una pittura speciale di ultima generazione **LLF (Low Low friction)** a bassissima resistenza di attrito prodotta da **Chugoku** che consente di diminuire sensibilmente consumi ed emissioni. Inoltre, ai fini ambientali, su ogni nave sono state sistemate casse di raccolta per il lavaggio delle stive del carico segregando una porzione di cassa per poter scaricare le acque nelle apposite reception facilities presenti nei porti; altre aree segregate riguardano inoltre le casse dell'olio in materia di prevenzione dell'inquinamento in presenza di un sinistro men-



tre, per quanto attiene le procedure previste nel **BWT (Ballast Water Treatment)** e in accordo alla normativa IMO, sono stati installati impianti a filtrazione meccanica e lampade UVI per garantire standard ambientali più elevati rispetto ad altre tipologie di impianti che utilizzano sostanze chimiche. La policy del gruppo armatoriale è da tempo imperniata ad operare in anticipo su determinate normative che nel tempo diventeranno obbligatorie. Da questo concetto è scaturita la scelta di conseguire la notazione volontaria "ENVIRO" rilasciata da **ABS** che, tra le altre cose, prevede la mappatura dei materiali pericolosi ai fini della sicurezza e smaltimento per quando la nave sarà demolita. Queste navi sono dotate di motori principali **MAN B&W 6S50ME** che erogano una potenza di 7,260 kW a 99 giri/min e garantiscono una

velocità di servizio di circa 14 nodi; il diametro dell'elica è di 6,2 metri. I motori ausiliari sono del tipo **MAN B&W 5L23/30** costruiti da **STX** mentre il sistema di automazione è stato sviluppato e fornito dalla **Nabtesco Corporation**. Le cinque stive, assistite da quattro gru della capacità di 30 tonnellate ciascuna, hanno una capacità di carico complessiva pari a 76.518 cbm.

«Le bulkcarrier classe Oshima - conclude Tagliavia - sono navi estremamente valide da un punto di vista tecnico e commerciale, avendo un'immersione ridotta, mediamente compresa tra 20 e 50 cm di differenza rispetto ad altri progetti per la stessa tipologia e taglia di navi». Secondo stime elaborate dall'Ufficio tecnico del gruppo d'Amico, le navi della dACC consumano il 10% in meno rispetto al tonnellaggio delle medesime caratteristiche oggi in attività mentre la percentuale addizionale raddoppierebbe (20%) rispetto alle flotte non eco. #

A.Marl.