

Il campo ad olio di Huizhou (South China Sea)

The Huizhou (South China Sea) oil field

Autore: Walter Weber

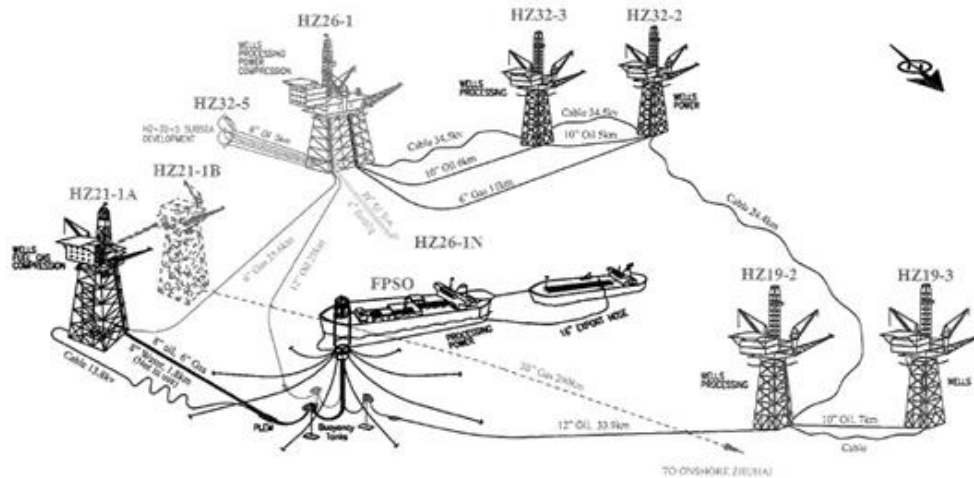
Il giacimento di petrolio di Huizhou si trova alla foce del fiume Pearl nella regione continentale del Mar Cinese Meridionale, con una profondità media dell'acqua di circa 117 m. Le principali strutture del giacimento petrolifero comprendono otto piattaforme fisse, due teste pozzo di produzione sottomarina (HZ32-5 e HZ26-1N) e una nave galleggiante di produzione, stoccaggio e scarico (FPSO), la Nanhai Faxian. La figura 1 illustra la disposizione generale del campo. Il picco della produzione giornaliera di petrolio è stato di circa 70.000 BOPD. Nel settembre 2009, dopo che un forte tifone (Koppu) colpì la zona del giacimento, il sistema di ormeggio permanente della nave FPSO venne seriamente danneggiato. Tutti i montanti di produzione collegati alla torretta della nave FPSO erano stati rotti e la produzione fu costretta a chiudere. Per riprendere la produzione in modo rapido, vennero studiati diverse opzioni ingegneristiche, selezionando il concetto di utilizzare una nave FPSO con posizionamento dinamico (DP) per riprendere temporaneamente la produzione. La progettazione dettagliata e l'analisi dell'operabilità vennero eseguite dal proprietario della nave DP-FPSO, e vari tubi flessibili e altri materiali acquistati rapidamente nei mercati locali e internazionali. L'installazione in mare aperto ebbe luogo durante la dura stagione invernale monsonica dal novembre 2009 al febbraio 2010. Infine, il campo venne riportato in produzione dopo 5,5 mesi di interruzione. Il sistema DP-FPSO ha funzionato per oltre 18 mesi e si è dimostrato sicuro ed efficace. Questo è stato un tempo record mondiale per una nave FPSO operata in modalità DP.

The Huizhou oil field is located at the Pearl River mouth in the continental-shelf region of the South China Sea, with an average water depth of approximately 117 m. The oil field's main facilities include eight fixed-jacket platforms, two subsea-production wellheads (HZ32-5 and HZ26-1N), and one floating production, storage, and offloading (FPSO) vessel (Nanhai Faxian). Fig. 1 illustrates the general layout of the field. The peak daily oil production is approximately 70,000 BOPD. In September 2009, after a strong typhoon (Koppu) passed over this oil field, the FPSO vessel's permanent mooring system was seriously damaged. All production risers connected to the FPSO vessel's turret were ruptured, and production was forced to shut down. To resume production in a fast-track manner, several engineering cases were studied. Finally, the concept of using a dynamic-positioning (DP) FPSO vessel to temporarily resume production was selected. Detailed design and operability analysis was performed by the owner of the DP-FPSO vessel, and various flexible pipes and other materials were sourced quickly in local and international markets. The offshore installation took place throughout the harsh winter monsoonal season from November 2009 to February 2010. Finally, the field was brought back into production

after 5.5 months of production stoppage. The DP-FPSO system operated for more than 18 months and proved safe and effective. This was a world record time for an FPSO vessel operated in DP mode.



Huizhou Oil Field Layout & Facilities



CACT OPERATORS GROUP

AGIP CAMPANIA - 7365447

LR/IMO	YEAR	NAME	CHANGE	REGISTERED OWNER	PORT
7365447	1976	AGIP CAMPANIA		SNAM	GENOVA
7365447	1976	NAN HAI FA XIAN	1989	CACT - OG	MONROVIA

CLASS	RINA/ABS	YEAR	1976
NAME	AGIP CAMPANIA	KEEL	28.6.75
TYPE	TANKER	LAUNCH DATE	15.11.75
FLAG	ITA	DATE OF COMPLETION	12.2.76
TONS	127.047	ENGINE TYPE	GMT/FIAT 1060.10
DWT	254.639	YARD NO	4308
LENGTH OVERALL	348.9	ENGINE POWER	38.500 CV
LPP	330.7	COUNTRY OF BUILD	ITA
DRAFT	25,6	BUILDER	ITALCANTIERI
BEAM	51.9	LOCATION OF YARD	MONFALCONE
SPEED/CONSUMPTION	16.40/145.00 TONS	DISPOSAL DATE	2016 IN SERVICE



M/C AGIP CAMPANIA

Venduta il 14 Agosto 1989 alla ACT OG (Agip China BV, Chevron Overseas Petroleum Ltd - Texaco China BV - Monrovia Operating Group) e ribattezzata NAN HAI FA XIAN .

Trasformata in FPSO presso il Cantiere Sembawang di Singapore. Completati i lavori nel settembre 1990 e posizionata sul campo Huizhou Oil Field nel mar Cinese Meridionale nell' Ottobre 1990. Valore della commessa 100 ML USD

1992 In bacino a Singapore, Jurong Shipyard, per nuovi lavori di trasformazione e upgrading degli impianti di trattamento del crudo, Installazione di nuovi separatori olio/gas. Valore della commessa 50 ML USD

2003 In bacino a Singapore, Jurong Shipyard, per manutenzioni e riparazioni allo scafo con estesi rinnovi delle lamiere del fondo. Ulteriori lavori di upgrading di impianti ed installazione di nuovi macchinari. Valore della commessa 70 ML USD

In gestione alla Snam dal 1989 fino a Settembre 2003 e poi alla Carbofin Energia Trasporti (CET) dall'Ottobre 2003 a Settembre 2006. Tutti lavori di trasformazione eseguiti negli anni furono gestiti dall'ufficio tecnico della Snam Direzione Trasporti Marittimi.

Nel 1989 la nave fu la prima FPSO "disconnectable". In caso di tifoni, infatti, era previsto lasciare il campo di produzione e prendere il largo. Il sistema di ormeggio fu progettato dalla SBM di Monaco (Internal Disconnectable Buoyant Turret Mooring BTM System).

Il Project Manager durante la trasformazione era l'ing. Diego Calò dell'Agip.

La nave è attualmente gestita dalla società cinese CNOOC. Ci sono tuttavia ancora tecnici ex Snam, a bordo, in qualità di Technical Advisors.

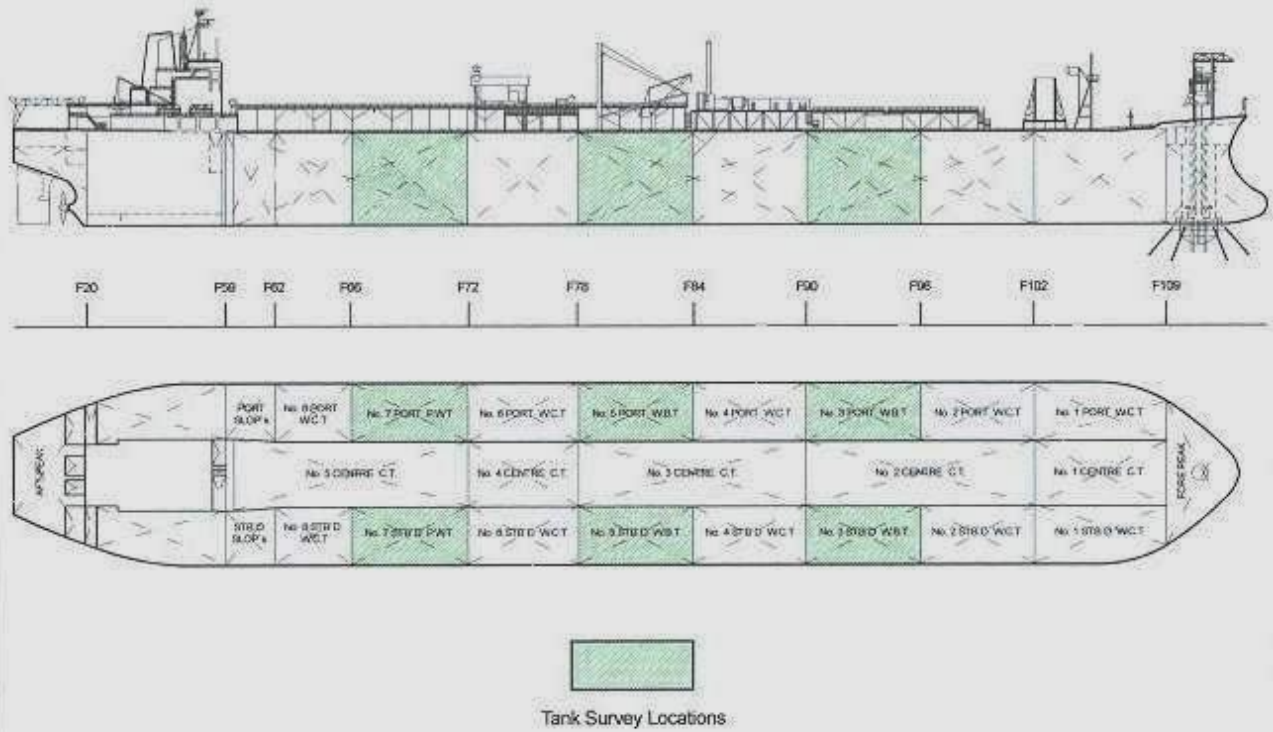


FPSO NAN HAI FA XIAN



FPSO
NAN HAI FA XIAN

Tank Location Drawing





FPSO NAN HAI FA XIAN - SOUTH CHINA SEA 1992

LA FPSO NAN HAI FA XIAN

Eravamo a fine 1988 quando s'iniziò a parlare della trasformazione della VLCC Agip Campania in FPSO e del possibile coinvolgimento della Snam nella gestione dell'unità.

A quei tempi la SNAM era ancora considerata una società operante in ambito nazionale mentre Agip e Saipem erano presenti e conosciute, da sempre, sullo scenario internazionale.

Il "passo internazionale" quello lo avevano in Saipem, in Agip, noi della Snam eravamo, tutto sommato, considerati dei provinciali. Qualcuno ironizzando diceva che era il "passo" di chi viaggiava tra Sarroch e Civitavecchia.

L'Agip Campania era stata una nostra nave, che venduta al consorzio ACT (Agip Chevron Texaco Operating Group), era prevista essere impiegata come FPSO sul primo insediamento petrolifero offshore cinese. Lo sfruttamento del campo di Huizhou era, infatti, gestito in società con la CNOC l'ente statale petrolifero cinese.

Noi del "Marittimo" avevamo maturato esperienze nella trasformazione, e poi gestione, di FPSO, prima con l'Agip Milano e poi con l'Agip Firenze, che però operavano in Italia e di conseguenza con una logistica a noi ben conosciuta, in un ambiente a noi familiare in parole povere "nazionale".

Trainati dal gancio dell'Agip, la Direzione decise di inviare qualcuno a vedere dove l'unità sarebbe stata impiegata, la logistica sul posto e la possibilità, da parte Snam, di gestire le operazioni quando la nave fosse entrata in esercizio. I dubbi erano tanti anche perché temevamo che quel famoso passo internazionale a noi mancasse.

L'ing. De Gaetano ed io partimmo per Hong Kong e, da un terminal marittimo modernissimo, traghettammo a Shekou dove era sistemata la base logistica della ACT, che aveva acquistato la nave e stava per iniziare i lavori di trasformazione presso il Cantiere Sembawang di Singapore.

Dopo un'ora di viaggio arrivammo a Shekou e attraccammo ad un altro terminale, a dir poco essenziale, di un essenziale che definirei da realismo socialista! A quei tempi la Cina era ancora molto, molto lontana!

Dopo un interminabile controllo dei passaporti, ritiro di tre fotografie, pagamento di una tassa di entrata, rilascio dei visti e passaggio di una dogana dove tutto era scritto rigorosamente in cinese uscimmo dall'edificio e ci trovammo in un traffico fatto di soli camioncini, pulmini e biciclette! Non c'erano taxi, non c'erano automobili private, c'erano soltanto moto o motorini e tante tante biciclette, non c'era tutto quello che noi eravamo abituati vedere.

Fummo accolti da Franco Martinengo, un collega dell'Agip, un pioniere del luogo, che ci disse che al suo arrivo anche quello che ora vedevamo non c'era poiché il posto era un semplice villaggio di pescatori dove l'ente petrolifero aveva deciso di insediare gli uffici dell'ACT e la base logistica.

Il così detto Oil Building era uno dei due soli palazzi moderni di quello che all'epoca era considerato, in Cina, un villaggio di nuovo insediamento. L'altro era un modernissimo albergo che, a dir poco, era innaturale nel contesto generale del luogo.

I colleghi dell'Agip ci ricevettero e con pochissime essenziali parole ci illustrarono il progetto, la logistica, le infrastrutture e quant'altro ci potesse interessare.

A SheKu non c'era nulla, nulla di tutto quello che normalmente noi consideravamo necessario per gestire una nave, un equipaggio e tutto quanto connesso.

Ascoltammo e quanto ci fu detto non era incoraggiante, compresi i rapporti tra i partner dove ognuno tirava l'acqua al suo mulino con quotidiane guerre di potere fra le parti.

Ritornammo in Italia il giorno seguente e per quanto ci riguardava la decisione, per De Gaetano e me, era già presa. La gestione della FPSO doveva essere nostra!

Si doveva convincere la Direzione che l'operazione era fattibile e che soprattutto non c'erano rischi di alcun genere. Al nostro ritorno De Gaetano mentì su quanto avevamo visto e appurato durante la nostra visita e, convinta la Direzione, sempre al gancio dell'Agip ci imbarcammo nell'avventura. Con il senno di poi l'esposizione fatta da De Gaetano non fu del tutto mendace ma il suo, il nostro, era un vedere avanti, era la consapevolezza delle nostre capacità e il desiderio del nuovo e del fare.

Nan Hai Fa Xian fu ribattezzata la nave dopo la trasformazione a Singapore, dove un po' alla volta ci arrivammo tutti, comandante, ufficiali, personale di sede etc.

Ci andai anch'io, ci rimasi quattro mesi per poi andare in Cina dove la nave fu ormeggiata. Era la prima FPSO ad entrare in esercizio in Cina, tutti i nuovi impianti erano molto complessi per non parlare del sistema di ormeggio, un prototipo che era a dir poco innovativo e che tutti gli operatori guardavano con scetticismo. Era infatti previsto che, in caso di maltempo, all'arrivo dei tifoni, la nave disormeggiasse e si allontanasse dal campo petrolifero per poi riormeggiare. La cosa sembrava molto più facile da dire che da fare.

Ne passammo di cotte e di crude, per la prima volta ci trovammo ad operare in un ambiente internazionale a gestire personale filippino, a interloquire con americani ed inglesi ma soprattutto cominciammo a misurarci con i cinesi che rappresentavano il 51% della ACT e con i quali ci saremo trovati a lavorare negli anni a venire.

Il contratto di “ship management“ prevedeva infatti che, noi come Snam, dovessimo provvedere in un lasso di tempo di dieci anni, alla nazionalizzazione della FPSO selezionando il personale cinese, istruendolo ed inserendolo nella gestione dell’ unità.

Quasi subito ci rendemmo conto che l’unità non poteva essere gestita da San Donato e che la nostra presenza costante sul posto fosse indispensabile. Iniziammo in sordina con una scrivania in un magazzino e con il mitico comandante Lelio Cortiana come primo nostro coraggioso rappresentante a Shekou.

Questi furono gli inizi, io ci andavo spesso e a tirare fuori la testa dalla trincea sentivi le pallottole fischiarti nelle orecchie!

Poi i tempi cambiarono, cambiammo ufficio e ci trasferimmo nel Oil Building, assumemmo prima una impiegata cinese e poi un’altra ancora. I nostri rappresentanti cambiarono negli anni, ritornammo due volte a Singapore per ulteriori lavori di trasformazione che furono da noi gestiti, ci insediammo insomma stabilmente e sin da principio passammo al contrattacco. La nostra forza era il continuo turnover di quelli che chiamavamo i “principals“ , cinesi, americani, italiani che fossero, dimodoché mentre tutti cambiavano con frequenze biennali, noi eravamo sempre lì e, piano a piano, diventammo indispensabili.

Il nostro rappresentante di turno era sempre interpellato e tutti si accorsero che era meglio ascoltarlo e assecondarlo anche perché le potenzialità gestionali che avevamo messo in campo erano, ognuna a modo suo, le migliori.

A bordo ci si abituò immediatamente alle differenze in fatto di convivenza multirazziale, i filippini divennero subito indispensabili, l’inserimento dei cinesi fu graduale e tutto sommato indolore.

Gli anni passavano a Shekou arrivarono le pizzerie, le mozzarelle di buffala, la pasta Barilla e tutto quanto anni prima non esisteva e non era reperibile. Non si andava più con la ventiquattre a HK per comprare e poi contrabbandare le bistecche e le salsicce.

L’appartamento del nostro rappresentante divenne sin da subito un punto di riferimento per la qualità della sua cucina e per l’ospitalità. Gli espatriati e gli amici cinesi lo qualificarono immediatamente come “The Best Italian Restaurant in Shekou “.

La Cina in pochi anni era cambiata facendo veramente il gran balzo in avanti, un balzo di decine d’anni. I cinesi cominciarono ad ottenere i visti per uscire dal paese, i negozi si riempivano di merci, nascevano i fitness center e la nostra segretaria giocava a golf.

Ne fummo testimoni e forse, nel nostro piccolo, per l’attività che svolgevamo, anche attori. Formammo personale, collaborammo con le migliori giovani leve locali che poi passarono ad alti incarichi nelle nuove società petrolifere che via via iniziavano ad operare. Crescemmo insomma insieme con loro. Ce ne andammo, quelli di noi che erano rimasti, nel 2006 a nazionalizzazione compiuta.

La Snam non esisteva più, l’attività dei trasporti marittimi era stata ceduta alla Carbofin nel 2003, ma noi dopo sedici anni eravamo ancora lì con una esperienza ormai acquisita che non esito a definire eccezionale.

Ce ne andammo dopo aver visto nuovi grattacieli, salire il numero degli abitanti della sola Shekou a milioni, visto costruire autostrade a 5 corsie, visto sparire i reticolati alla frontiera e soprattutto sfrecciare le Ferrari per le strade dove prima non esistevano automobili private.

Aneddoti da raccontare ce ne sarebbero tanti ma la mia vuole essere una testimonianza del coraggio, e forse incoscienza, che avemmo alla fine degli anni ottanta e di quanto gli amici e colleghi Ezio Felisa per primo, Francesco Esposito, Angelo Del Prete, Romano Ricci, Carlo Bacan e l'indimenticato e indimenticabile Alberto Landini fecero per conquistare la stima, l'amicizia e il rispetto di quanti lo conobbero.

Vorrei concludere con una citazione non mia che in ben altro contesto Mario Rigoni Stern diede nella prefazione al libro "Un anno sull'altipiano" di Emilio Lussu :

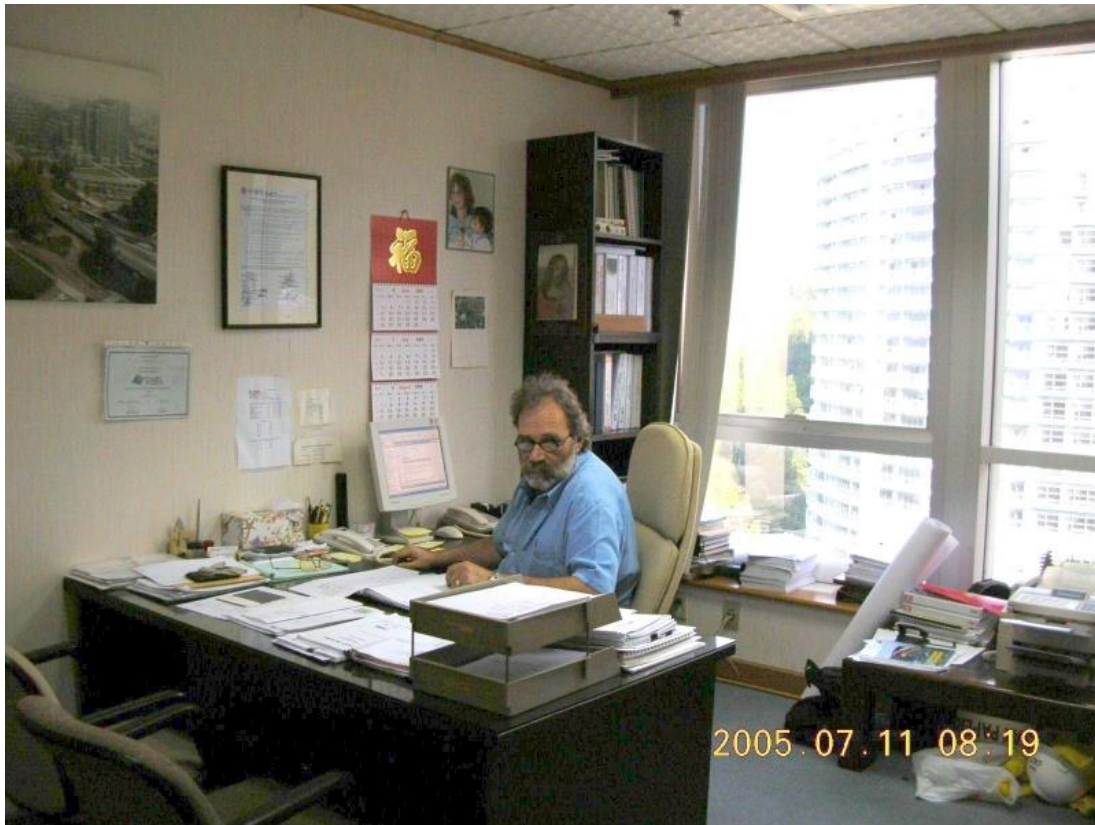
Nella mia vita ho incontrato qualche "grande capitano", sono uomini molto rari, di grande ascendente, rigorosi in primo luogo con se stessi, che comandano senza urlare, che sanno affrontare con la forza della ragione le situazioni più difficili.

Ecco tra i "veri capitani" vanno ricordati i colleghi che ho nominato nel mio breve racconto.

Walter Weber wweber1944@gmal.com Marzo2018



SINGAPORE, SEMBAWANG SHIPYARD 1991, DA SINISTRA 1° UFF. CRISTINO, COMANDANTE . MARCELLO VIGNI, ISPETTORE SNAM WALTER WEBER, ISPETTORE AGIP ING. ANDREA DESIMONI



IL COMANDANTE LANDINI NEL SUO UFFICIO DI SHEKU



L'ELICOTTERO CHE PORTA IL MOORING MASTER SULLA NAN HAI FA XIAN NEL MAR DELLA CINA.



SINGAPORE , JURONG SHIPYARD 2004, PROJECT TEAM CACT, CARBOFLOTTA, ENI