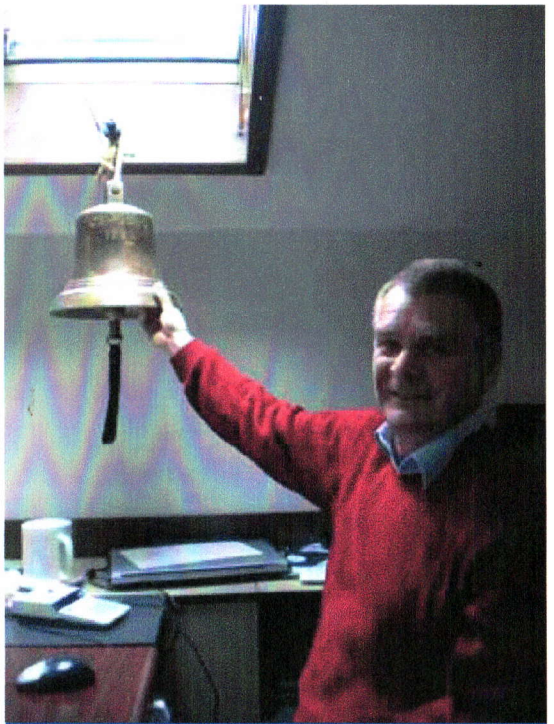
La Meridiana di Omnia River è a Fiume

L'agenzia marittima di Rijeka, specializzata in merci varie e *project cargo*, gestisce *in toto* le navi della compagnia fluviale italiana ed è anche agente della Sermar Line di Marghera

Fiume (Croazia) – Pochi lo sanno, ma la cabina di regia operativa della società armatrice mantovana Omnia River (*S2S n. 5/2010*) si trova in Croazia e più precisamente a Rijeka, dove ha sede l'agente marittimo Meridiana d.o.o., che, oltre a rappresentare la compagnia italiana, ne cura la gestione commerciale, tecnica, i sistemi di sicurezza e l'equipaggio per le sue navi fluviomarittime.

"Il mio rapporto con la società presieduta da Gian Carlo Cabrini è cominciato nel 2003 e non si è più interrotto. Per Omnia River, noi siamo non solo l'agente esclusivo ma anche lo *shipmanager* della flotta fluviomarina, in particolare di Città di Mantova (l'unità minore verrà presto sostituita con una di maggiore portata)" spiega Željko Rahelić, direttore e proprietario di Meridiana, nata nel 2002 come filiale dell'omonima agenzia marittima di Capodistria (Slovenia) e acquistata da Rahelić nel 2004.

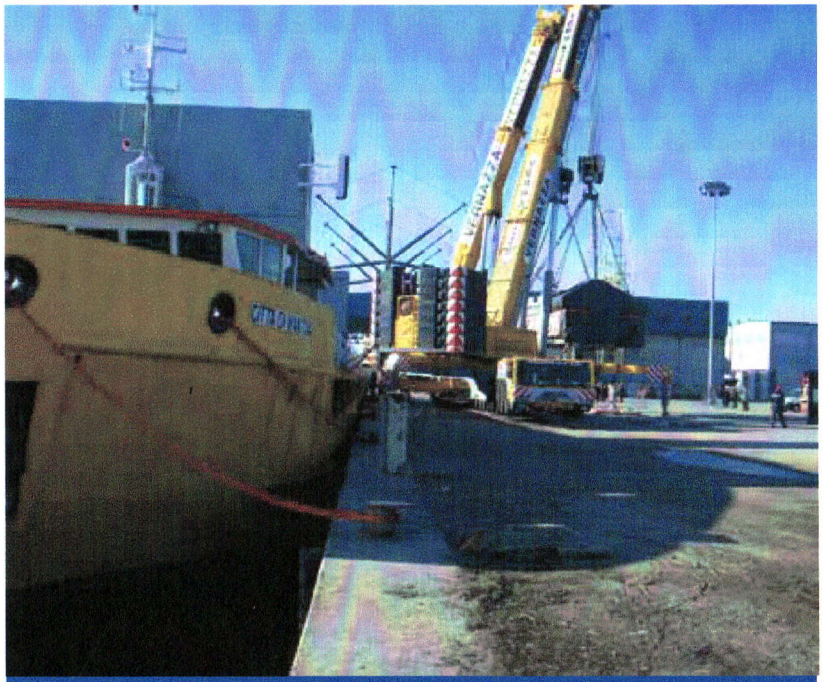


Raheli con la campana originale di Città di Mantova

Per inciso, Omnia River possiede, oltre a 26.000 mq di aree portuali a Porto Valdaro (Mantova) e relative attrezzature, anche 2 rimorchiatori fluviali e 4 chiatte (1 da 1.500 e 3 da 450 tonnellate) gestiti da altri operatori.

"Città di Mantova è stata costruita nel 1987 dal cantiere serbo Apatin e appartiene alla serie ST di 10 navi fluviomarittime destinate a committenti russi e soprannominate *tomato carriers* perché erano dotate di un sistema di refrigerazione e riscaldamento atto al trasporto di pomodori. Tra il 2006 e il 2007 la nave è stata sottoposta a importanti lavori di *refitting* nei cantieri SOGEMI di Mantova (anch'essi di proprietà di Omnia River), Cantiere Navale Polesano (CNP) a Porto Viro (Rovigo) e Ladjedelnica Izola di Isola (Slovenia), batte bandiera slovacca ed è stata classificata dal Registro Navale Russo, giacché altre società di classificazione, come ad esempio il RINA, non avevano l'esperienza per classificare una nave sia marittima che fluviale. Con le sue 1.287 tonnellate di stazza lorda e il suo robusto scafo, pensato anche per fiumi ghiacciati, Città di Mantova può trasportare indifferentemente rinfuse secche, 54 container (ma potrebbe portarne fino a 70 se non fosse per l'altezza di alcuni ponti), merci varie e trasporti eccezionali" precisa Rahelić.

Attualmente Omnia River gestisce oltre 100.000 tonnellate all'anno di granaglie da Chioggia a Mantova e circa 5.000 tonnellate al mese di coils per lo stabilimento di Gazoldo degli Ippoliti (Mantova) di Marcegaglia (*S2S n. 42/2010*), oltre a carichi eccezionali. "È vero che rispetto agli 1,2 milioni di flusso complessivo di Marcegaglia – il settimo gruppo al mondo nella lavorazione dei coils – si tratta in apparenza di poca cosa, ma bisogna ricordare che anche un 1% tolto alla strada è pur sempre un grande vantaggio in termini ecologici, di manutenzione stradale e di intralcio al traffico. Questo vale sia per i coils, che comunque vengono trasportati su mezzi speciali, sia e soprattutto per il cosiddetto *plant* o *project cargo*, che ha un impatto pesantissimo sulla rete stradale per quanto riguarda sovraccarico e circolazione ordinaria" sottolinea il manager, che vanta un'esperienza ventennale nella gestione delle navi in Jugolinija, che al tempo della Jugoslavia possedeva oltre 90 navi mercantili per poi tristemente fallire, dopo la secessione croata, come Croatia Line.



Plant cargo per Città di Mantova

Ed è proprio sul settore dei trasporti eccezionali che Meridiana e Omnia River stanno puntando. "Abbiamo già effettuato con pieno successo vari trasporti pesanti, utilizzando sia il Po che il canale Fissero Tartaro, in collaborazione con operatori specializzati quali Fagioli, SIMI e Aliani. Si tratta di spedizioni impegnative, che vanno accuratamente studiate in anticipo perché, a parte il problema dello *heavy lift*, ciascuna ha le sue specificità e non sono ammessi dilettantismi. Proprio per questo danno più soddisfazione, come quando abbiamo trasportato su Città di Mantova un motore Wärtsilä da 277 tonnellate. Come Meridiana, inoltre, al momento stiamo studiando un trasporto fluviomarittimo dall'Adriatico al Danubio di un corpo unico di 670 tonnellate, ma è presto per fornire ulteriori dettagli" aggiunge Rahelić. "Quale agenzia marittima naturalmente operiamo anche nel settore container e siamo, ad esempio, agenti per la Croazia della Sermar Line Srl di Marghera, che effettua collegamenti regolari tra Alto Adriatico e Grecia, Turchia e Medio Oriente ma che occasionalmente scala anche nel nostro Paese. La containerizzazione delle merci è un processo inevitabile e tutti ci si sono buttati a capofitto: è perciò inevitabile che ce ne occupiamo anche se per noi è un segmento marginale, a minor valore aggiunto. Di fatto preferiamo lavorare con le merci varie (*breakbulk*) un settore che richiede, da parte dell'agente, una conoscenza effettiva della nave e delle modalità di carico per saper organizzare una spedizione, insomma una conoscenza da marittimi e non da impiegati. Si tratta di una professionalità che però, almeno qui a Fiume, si va purtroppo perdendo per la consistente riduzione di tale tipo di traffici, cui perciò le nuove generazioni non sono avvezze" conclude il patron di Meridiana.

Mauro A. Bogdanović

Genoa, 11 May, 2011 - 13:19 Feed RSS | Free trial | Ship2Service | Advertising | Contacts | Versione italiana

MOBY

SHIP 2 SHORE
The weekly on-line magazine on shipping, ports, transport and logistics

PRIMA SA TRANSPORT & TRADING CHIASSO - CH TOLL FREE FROM ITALY 800 780 652

Editor in chief: Angelo Scorza

HOME | WHO WE ARE | ARCHIVE | SPECIALS | SUBSCRIPTION | S2S TV | POLLS | EVENTS | BOOKSHOPS

Make your subscription NOW!

By category
SHIPPING | LOGISTICS | PORTS | TRANSPORTS | OTHERS

Discover Ship2shore archive! Search within our articles:

by key word

Welcome zeljko

Edit your account >>
Logout >>

LOGWIN
LOGISTICS AND SERVICE SOLUTIONS FOR TRADE AND INDUSTRY

Issue no. 19 - 9 May 2011

SHIP AGENTS

issue pdf send to

Omnia River's 'sundial' is in Rijeka

Croatian shipping agent Meridiana, specialised in breakbulk and project cargo, is the full manager of the Italian company's river-and-sea ships as well as country shipagent for Venice-based Sermar

Rijeka, Croatia – Rijeka-based shipagent Meridiana ('sundial' in Italian) is the full manager of Mantua-based shipping company Omnia River's river-and-sea ships (S2S n. 5/2010), as not everybody knows. "My relationship with the company chaired by Gian Carlo Cabrini started in 2003 and was never discontinued. For Omnia River we're not only the exclusive agent but also the shipmanager of their river-and-sea fleet composed of 1,287 dwt Città di Mantova and a smaller vessel soon to be replaced with a larger one" says Meridiana's owner and general manager Željko Rahelić, who spent some 20 years managing ships for the more-than-90-ships-strong fleet of Jugolinija, the largest Yugoslav shipping company which sorely bankrupted as Croatia Line after the bloody split of the federal country in the 1990s.

"Città di Mantova was built in 1987 by the Apatin yard in Serbia in the ST series of 10 such ships for Russia named 'tomato carriers' as they had a heating-and-cooling system for this cargo. Between 2006 and 2007 the ship was refitted at the Omnia River's SOGEMI yard and at Porto Viro (Rovigo)-based Cantiere Navale Polesano and Izola (Slovenia)-based Ladjedelnica Izola yards. She flies the Slovak flag and has been classified by the Russian Ship Registry, as other classification societies had scarcely the experience with such kind of vessels. She has a strong hull, designed for frozen rivers, so she's suitable for carrying – besides dry bulk, general cargo or up to 54 containers (even 70 without constraints in height) – and project cargo" explains Rahelić.

Presently Omnia River has a 100,000 tonnes throughput cereals from Chioggia (Venice) to Mantua and monthly carries 5,000 tonnes of coils to Marcegaglia's plant in Gazoldo degli Ippoliti (Mantua) (S2S n. 42/2010). "With a yearly 1,2 million tonnes inbound and outbound overall throughput Marcegaglia is the seventh group in the world processing coils. True, 1% isn't very much but it's better than nothing and in any case of great advantage as to ecology, road maintenance and traffic jams, not only when we carry coils, which are otherwise forwarded on special trailers, but also for oversize/overweight cargo, a serious stress for the road system" points out the manager.

Indeed, both Omnia River and Meridiana are focusing on the latter kind of cargo. "We already successfully carried oversize/overweight cargo from seaports to river harbours through both the Po river and its adjacent Fissero Tartaro canal, in co-operation with specialised freight forwarders like Fagioli, SIMI, and Aliani, for example a 277 tonnes heavy Wärtsilä engine. This is a rewarding job, precisely because it doesn't admit an amateurish approach. Presently we're studying the transport of a 670 tonnes heavy unit from the Adriatic Sea to the Danube, but it's too early to disclose further details" goes on Rahelić.

"As shipagents, we operate also boxes when they call at Croatian ports, on behalf of Marghera (Venice)-based Sermar Line, which has regular container trades between the North Adriatic Sea and Greece, Turkey, and Middle East. Containerisation for us is a fringe sector, with little added value; we focus more on breakbulk cargo, which requires a seafarer's skill, not a clerk's knowledge. Unfortunately, in Rijeka breakbulk dramatically shrank after Croatian independence, so younger people scarcely have the professional profile to handle it" concludes Meridiana's patron.

Download our magazine
Read the whole magazine:
(Italian edition only)
Download in pdf format

Year VIII, n. 19
Genoa, 9/5/2011

S2S goes Social
follow us!

FREE READING for 3 weeks