

Regolamento Operativo e Tariffario

Terminal Calata Orlando S.r.l. (Rev. 01_2023 in vigore dal 16-6-2023)

Il presente regolamento è un addendum agli accordi tariffari e va, insieme agli stessi, a far parte a pieno titolo degli accordi contrattuali.

In caso di contrasto tra previsione contrattuale e presente regolamento, limitatamente alle previsioni che comportano una variazione della tariffa, si applicheranno le previsioni del contratto.

I soci utilizzatori dei servizi offerti dalla Terminal Calata Orlando S.r.l., per i loro traffici di merci alla rinfusa nel porto di Livorno, si impegnano ad utilizzare in via esclusiva le strutture del Terminal stesso anche in caso di ormeggi in banchine pubbliche o, comunque, diverse da quelle in concessione (vedi il caso di utilizzo di banchine diverse per esigenze di pescaggio).

Orario di lavoro

Sono considerate *operazioni* in **“orario ordinario”** le attività connesse alle operazioni di sbarco/imbarco svolte nei giorni feriali nei seguenti orari:

- Dal lunedì al venerdì giornaliero: 08.00 – 11.50 14.00- 17.45

Sono da considerarsi operazioni in **“turno ordinario”** le operazioni effettuate:

- Turno 1 : 07.00 – 13.20
- Turno 2 : 13.30 – 19.50
- Sabato : //
- Turno 1 (07.00 – 13.20)

- Sono da considerarsi in **“turno notturno”** le operazioni effettuate:

- Turno 3 : dalle 20:00 – 02,10

Sono invece da Considerarsi operazioni in **“orario straordinario”** se eseguite:

- Sabato Turno 2 : 13.30 – 19.50
- Domenica Turno 1 : 07.00 – 13.20
Turno 2 : 13.30 – 19.50
Non è previsto il notturno domenicale
- Festività nazionali Turno 1 : 07.00 – 13.20
Turno 2 : 13.30 – 19.50
Turno 3 : 20.00 – 02.20
- C.d. IV Turno Turno 4 : 01.30 – 07.00
Non si effettua il IV turno nella notte tra la domenica e il lunedì

N.B. Nel caso di Turni consecutivi 3 e 4 l’orario sarà il seguente:

Turno 3 : 20.00 – 01.30
Turno 4 : 01.30 – 07.00

Sono considerate **festività nazionali** dal vigente CCNL per i lavoratori dei porti le seguenti date:

- Capodanno 1° gennaio
- Epifania 6 gennaio
- Pasqua
- Giorno successivo alla Pasqua
- Festa della Liberazione 25 Aprile
- Festa del lavoro 1° Maggio
- Festa della Repubblica 2 Giugno
- Assunzione 15 Agosto
- Ognissanti 1° novembre
- Immacolata Concezione 8 Dicembre
- Santo Natale 25 Dicembre
- Santo Stefano 26 Dicembre
- Santo Patrono – Santa Giulia patrona di Livorno 22 Maggio

Di queste giornate **non sono lavorative**

- Capodanno
- 1° Maggio
- Santo Natale

Il 31 dicembre il lavoro cessa alle ore 19.40

Sia TCO che gli Utenti **dovranno garantire la piena operatività per l'intero orario di lavoro**, sia esso ordinario, straordinario o festivo.

Esecuzione del mandato

L'Utente conferisce a TCO il mandato a svolgere con la massima cura l'esecuzione delle operazioni di imbarco, sbarco e movimentazione delle merci indicando i tempi entro i quali il compito deve essere portato a termine e le modalità di esecuzione (sbarco diretto/indiretto; imbarco con accumulo precedente della merce ecc.).

Fornirà inoltre tutte le notizie necessarie alla buona organizzazione del lavoro, quali il numero dei mezzi destinati al trasporto della merce, gli orari d'arrivo e la previsione di rotazione quando si facciano eseguire più viaggi nella giornata, eventuali pause pasto per il trasporto o per il magazzino del destinatario finale, prescrizioni da parte di pubbliche amministrazioni che possano in qualsiasi modo incidere su produzione e orari, ecc. ecc.

Dette informazioni serviranno al Capoturno a decidere il numero di persone e mezzi da impiegare, l'orario e il tipo di chiamata, e gli **dovranno essere comunicate in tempo utile** (vedi "Orari di Chiamata").

Dovranno essere inoltre segnalati con ragionevole anticipo, e comunque prima che sia avviato il personale TCO (vedi il punto "Orari di Chiamata"), eventuali impedimenti ad iniziare le operazioni commerciali a qualsiasi titolo imputabili, quali, ma non solo, operazioni doganali, visite a bordo da parte di rappresentanti di Enti di controllo, draft-survey, campionature, analisi, etc.

Da parte dell'agente nave dovranno essere fornite previsioni di arrivo (72/48/24h dall'arrivo) e tutti i successivi adeguamenti comprese la conferma 12 ore prima dell'arrivo.

Il cliente è tenuto ad informare il terminal di eventuali problemi specifici della merce o sua incompatibilità con altre merci, e della sua eventuale pericolosità, evidenziando eventuali criticità prima di disporre l'arrivo della merce.

Il cliente, tramite l'agenzia marittima incaricata, dovrà fornire a TCO la copia dell'autorizzazione all'imbarco o allo sbarco della merce rilasciata dall'Autorità Marittima con i relativi allegati (in particolare la scheda tecnica di sicurezza e il parere del Consulente Chimico del Porto con le eventuali prescrizioni).

Orari di chiamata

Il TCO **provvede in maniera autonoma all'organizzazione del lavoro** concordando con il cliente il tipo di chiamata anche sulla base delle esigenze e della capacità ricettiva dell'Utente. Sarà dovere e cura del cliente segnalare al Direttore Operativo programmi ed esigenze **entro le ore 10,00** se si tratta di problematiche afferenti la chiamata del 2° turno ovvero **entro le ore 16,15** per quelle che riguardano il 3° turno e/o il Turno del giorno seguente.

Esigenze di lavoro in orario straordinario e/o festivo devono essere preavvisate con **almeno 24 ore di preavviso**. Il lavoro in straordinario è sempre condizionato alle esigenze organizzative e alla disponibilità di personale e mezzi da parte del Terminal.

Per esigenze operative nave o di servizio si deve informare il **Direttore Operativo o il Capoturno di servizio**. Per le operazioni di ritiro merce e/o scarico mezzi, stoccaggi e soste sul piazzale, si contatti l'ufficio 'Gate'.

Chiamata con CondiMeteo Avverse

Per le merci che non possono essere esposte alla pioggia, se sono previste avverse condizioni meteo tali da far prevedere come altamente probabile il mancato svolgimento del lavoro nei turni successivi, la chiamata dovrà essere concordata con il Responsabile Operativo di TCO per evitare l'avviamento di personale in situazioni con alta probabilità di inoperosità per meteo avverso.

Ormeaggio delle navi a banchina

TCO utilizza gli ormeggi in propria concessione n. 49/40/51 della Calata Orlando (vedi caratteristiche All.1).

Sarà compito della Agenzia Raccomandataria di effettuare tutte le procedure previste dall'Autorità Marittima per la presentazione della documentazione necessaria all'ingresso in Porto ed all'ormeggio in banchina. Sarà compito del Terminal Calata Orlando (T.C.O.) di fornire l'accosto necessario che procederà ad individuare in assoluta autonomia con la precisazione che, nel caso di arrivo concomitante di più navi, la priorità di ingresso in Porto sarà riconosciuta, di norma, alla nave che prima è arrivata in rada.

Nei casi in cui, invertendo la rotazione degli accosti, si possa sensibilmente migliorare l'organizzazione del lavoro e conseguire un consistente vantaggio economico per TCO, oppure quando vi sia la possibilità di evitare alla nave arrivata dopo un danno economico sproporzionato rispetto a quello che subirebbe la prima invertendo la rotazione degli ormeggi, TCO dovrà farsi promotore di un accordo di reciproca convenienza tra le parti interessate. Non riuscendovi TCO sarà libero di prendere la decisione che riterrà più opportuna.

Eventuali spese per il di "movimento" della nave saranno a carico del richiedente.

Se l'esigenza di spostamento nasce da necessità di stretta pertinenza del Terminal, sarà TCO a doversi assumere l'onere della spesa.

Quando una nave (per larghezza, lunghezza o pescaggio) non potesse ormeggiare alla Calata Orlando, TCO potrà utilizzare (solo per merce in sbarco diretto) altre banchine idonee (quali per esempio l'accosto pubblico n.41 "Silos Tirreno" o gli accosti all' "Alto Fondale" o al 'Molo Italia').

Questa possibilità è subordinata alla compatibilità con il Regolamento degli Accosti al momento in vigore e all'ottenimento, ogni volta, dell'autorizzazione dell'Autorità Portuale.

Ove possibile, si potrà provvedere, alternativamente, all'allibito della nave e al suo spostamento a banchina TCO una volta raggiunto il pescaggio idoneo oppure al completo sbarco della nave in altra banchina. TCO si riserva di chiedere maggiorazioni sulla tariffa a copertura dei maggiori costi sostenuti **come specificato nel punto successivo "ISPS e Wharfage Fees"**.

Nel caso sia necessaria l'installazione di 'fenders' o distanziatori, le spese eventualmente sostenute dal Terminal saranno addebitate alla nave tramite il suo agente.

Gli ormeggi sono decisi dal Terminal, in ottemperanza ai vigenti regolamenti ed in ragione delle esigenze operative organizzative generali che terranno conto, ad esempio: delle caratteristiche della merce, la sua incompatibilità con altre, spazi di stoccaggio, necessità operative di altre navi o di altre merci da stoccare, etc.

Se il rappresentante del caricatore o del ricevitore non garantisce che la nave sarà attraccata a banchina e pronta all'imbarco o allo sbarco per l'inizio del turno, il lavoro sarà organizzato, secondo i casi con un 'mezzo turno' oppure a partire dal primo turno successivo.

ISPS e Wharfage Fees

T.C.O. (Terminal Number 0716) è stato valutato al **LIVELLO 1** di sicurezza. TCO opererà, durante tutta la permanenza della nave alla sua banchina, in modo da proteggere da qualsiasi rischio di incidente inerente la security e sarà l'interfaccia della nave per tutte le necessità della security.

Per tutte le questioni che attengono alla 'security' si faccia riferimento al PFSO (Port Facility Security Officer) di TCO.

Ogni nave operata da TCO dovrà corrispondere un **contributo ISPS** forfetario per attracco di **Euro 350,00** oltre ad un diritto di ormeggio, calcolato a seconda del tipo di nave e del tipo di attività, come segue:

-Navi che imbarcano o sbarcano merci al Terminal:

Per giorno o frazione: **1.200,00 Euro**

- Navi che, completate le operazioni commerciali di competenza del Terminal, abbiano necessità di restare all'ormeggio presso la Calata Orlando:

-Per navi con lunghezza f/t fino a 120 mt € **1.000,00** per giorno o frazione

-Per navi con lunghezza f/t superiore a 120 mt € **2.000,00** per giorno o frazione

-Navi che NON devono effettuare operazioni commerciali presso il TCO, se concesso l'ormeggio:

- con lunghezza f/t fino a 120 mt € **2.000,00** per giorno o frazione

- con lunghezza f/t oltre 120 mt € **5.000,00** per giorno o frazione

- Navi da Crociera € **5.000,00** per giorno o frazione

-Navi di servizio operanti nel porto di Livorno

(Bettoline, cisterne, rimorchiatori o simili) € **500,00** per giorno o frazione

Nei casi in cui TCO dovesse utilizzare un ormeggio pubblico o di terzi, provvederà **ad addebitare al cliente, oltre al diritto di ormeggio previsto per la banchina di TCO, i costi di guardianaggio alla tariffa (attuale) di 30,00 euro l'ora per tutta la durata della permanenza della nave all'ormeggio.**

TCO provvederà, in mancanza d'istruzioni contrarie del cliente, a fatturare queste voci all'agente nave. Resta inteso che nel caso in cui l'armatore si rifiuti di pagare, sarà l'agenzia a provvedere per lui.

Congestionamento del terminal

Quando tutti gli ormeggi operativi utili siano occupati e una o più navi in rada debba attendere non meno di 24 ore per poter attraccare, il terminal potrà dichiarare lo **stato di "congestionamento"**. La dichiarazione sarà formalmente inviata a tutti gli interessati e comporterà l'obbligo per le navi a banchina di lavorare su almeno tre turni incluso il sabato mattina per liberare al più presto la banchina a favore delle navi in attesa.

Nel caso in cui il ricevitore non voglia o non possa acconsentire alla richiesta del terminal, perderà i diritti acquisiti dalla nave per ordine d'ingresso, quali, ad esempio l'utilizzo di gru con maggiore potenziale produttivo e la priorità nell'assegnazione del personale rispetto ad altre navi che accettano di lavorare su tre turni continuativi e alla nave in attesa in rada, una volta che questa abbia attraccato e debba recuperare il tempo perduto.

Il Cliente già a banchina che lavori in turni straordinari a causa di congestionamento non sarà tenuto a pagare alcun supplemento sulla tariffa di base.

Assegnazioni gru e Mezzi di Imbarco/Sbarco

TCO procederà ad organizzare al meglio le operazioni di imbarco e di sbarco, assegnando in totale autonomia gru e mezzi in virtù dell'interesse del cliente ma anche dell'economicità e della buona organizzazione del lavoro al terminal, ricercando criteri di equità, di precedenza, di prevenzione dell'inquinamento, di maggiore idoneità rispetto alla merce lavorata, etc, fermo restando quanto precisato riguardo allo stato di 'congestionamento'.

Sia il terminal che i Ricevitori/Caricatori dovranno operare in modo da garantire la piena efficienza delle operazioni. I ricevitori dovranno garantire un numero sufficiente di mezzi allo sbarco diretto in modo da consentire l'operatività per l'intero orario di lavoro previsto. Il Terminal garantirà il pieno rispetto degli orari e l'operatività necessaria.

Servizi inclusi nella prestazione TCO / Maggiorazioni

T.C.O. provvede alle operazioni di sbarco/imbarco diretto o da/via piazzale, per navi box o comunque navi specializzate per trasporto alla rinfusa da movimentare a mezzo benna. Per altre tipologie di navi

Si precisa che:

- Per **imbarco diretto** : si intende l'operazione di ricezione del quantitativo in banchina il giorno stesso o immediatamente precedente all'arrivo della nave e l'imbarco a bordo nave.
- Per **sbarco diretto** : si intende l'operazione di sbarco della merce dalla stiva al pianale del camion, via tramoggia.

- Per **sbarco via piazzale** : intende l'operazione di sbarco della merce dalla stiva al piazzale retrostante la banchina TCO e la successiva ripresa e ricarica su camion, incluso un eventuale termine di franchigia concordata.

- Per **imbarco via piazzale** si intende l'operazione di ricezione e stoccaggio su piazzale TCO, della merce in arrivo su camion, comprensivo di eventuale giacenza in franchigia concordata, e la sua successiva ripresa e messa a bordo

In entrambi i casi di imbarco e sbarco via piazzale, salvo diversi accordi contrattuali, la merce dovrà sostare in banchina lo stretto tempo necessario a portare a termine lo stoccaggio per la nave in arrivo in un caso e al ricarico della merce nell'altro. **Ai fini del conteggio delle soste, queste iniziano a contare dal giorno stesso in cui inizia ad essere stoccata la merce in banchina.**

Le prestazioni ordinarie di TCO sono comprensive delle seguenti operazioni:

- impiego di maestranze per le operazioni di sbarco a piazzale e/o diretto o viceversa, impiego di mezzi meccanici a bordo e a terra, necessari e sufficienti all'espletamento delle operazioni, nonché le operazioni di pulizia del piazzale, con esclusione della banchina e dello smaltimento della merce, in "orario ordinario", nei giorni feriali dal lunedì al venerdì.

La prestazione include la raccolta di tutta la merce a fondo stiva per quanto consentito attraverso l'uso dei mezzi meccanici con l'eventuale ausilio della pala (Shovel Clean). **La scopatura di merce residuale e la pulizia delle stive sono sempre a carico della nave.**

Il caricatore/ricevitore potrà richiedere l'effettuazione di operazioni commerciali anche in orari diversi , quali :

- di turno ordinario spezzato dal lunedì al sabato mattina incluso
- il terzo turno notturno in giorni feriali dal lunedì al venerdì
- il sabato nel turno pomeridiano (13.30 19.50)
- in prolungamento del turno notturno (01.30 – 07.00) c.d. IV Turno
- in notturno prefestivo e festivo /limitatamente a due turni dalle 07 alle 19.50)
- in festivo nazionale

Le operazioni effettuate in questi orari, compatibilmente con le esigenze operative del terminal, comporteranno le maggiorazioni indicate in tariffa che saranno applicate per il numero di tonnellate risultante quale media turno/nave

Inoltre, premesso che la merce deve essere sempre accessibile alla benna, si precisa quanto segue:

in caso di eventuali navi non classificate come Bulk Carrier, cioè tradizionali e/o con corridoi o comunque con strutture che penalizzano particolarmente la produttività TCO richiederà una maggiorazione pari ai maggiori costi sostenuti. Non appena resosi conto del problema, il Capoturno di TCO avviserà, anche per le vie brevi, il rappresentante del ricevitore senza tuttavia interrompere le operazioni.

Per evitare contestazioni e addebiti extra, su è consigliabile che il cliente, prima dell'accettazione della nave, contatti responsabile operativo del terminal descrivendo le caratteristiche della nave che si intende utilizzare.

Resta inteso che il committente, o per lui l'agente nave, dovrà **preventivamente** comunicare al Capoturno ogni anomalia, ostacolo, doppio fondo, struttura affiorante dal pagliolo o dalle paratie o qualsiasi elemento che possa provocare danni alle persone o alle cose durante l'imbarco o lo sbarco.

Gli eventuali impedimenti devono risultare sul modulo 'Declaration of Impediments' che il Comandante della nave deve compilare e consegnare al responsabile del terminal **prima** dell'inizio delle operazioni.

In caso contrario il committente sarà tenuto responsabile per ogni evento dannoso conseguente.

Alla fine di ogni sbarco la banchina dovrà essere ripulita da ogni residuo di merce precedente. L'operazione di pulizia della banchina sarà fatturata all'armatore c/o l'agente nave, alle tariffe attualmente in vigore.

Per la eventuale merce di risulta, se il cliente a fine nave o comunque entro il giorno successivo ritira direttamente il prodotto, non avrà alcun aggravio di costi. Chi, al contrario, non potrà o vorrà rendersi disponibile al ritiro della merce, riceverà dal Terminal un addebito delle spese di smaltimento della merce di scarto.

Il Terminal dovrà fare tutto il possibile per evitare o limitare al massimo la commistione della merce caduta a terra con altri tipi di prodotto.

L'addebito del terminal per lo smaltimento dovrà riferirsi ai costi sostenuti per conferire lo specifico prodotto del cliente.

Operazioni di bunkeraggio

Se si vuole effettuare il rifornimento di carburante senza interrompere le operazioni commerciali, come previsto dalla vigente normativa, i bunkeraggi potranno essere eseguiti soltanto via bettolina.

Nei casi in cui non sia concessa una deroga dalla Capitaneria, e si voglia utilizzare l'autobotte, il bunkeraggio potrà essere effettuato solo prima o al termine delle operazioni commerciali programmate previo congruo preavviso al responsabile operativo.

Nel caso in cui l'operazione di bunkeraggio dovesse interferire con le operazioni di imbarco o sbarco, la nave dovrà corrispondere a TCO, tramite la sua agenzia, 250 euro/per ora a titolo di compensazione per il fermo dell'operatività.

Se l'operazione è autorizzata 'in deroga' durante le operazioni commerciali dalla Capitaneria e dal Terminal, si dovrà comunque concordarla col responsabile operativo in modo da garantire la sicurezza e da non intralciare le operazioni.

Se l'operazione di bunkeraggio dovesse avvenire al di fuori dell'orario di lavoro, una persona del terminal dovrà presenziare all'operazione al costo di 250 euro per ora o frazione, che sarà portato a carico dell'agenzia nave.

Pulizia della Banchina

Alla fine di ogni sbarco la banchina dovrà essere ripulita da ogni residuo di merce precedente. L'operazione di pulizia della banchina sarà fatturata all'armatore c/o l'agente nave, alle tariffe attualmente in vigore.

Per la eventuale merce di risulta, se il cliente a fine nave o comunque entro il giorno successivo ritira direttamente il prodotto, non avrà alcun aggravio di costi. Chi, al contrario, non potrà o vorrà rendersi disponibile al ritiro della merce, riceverà dal Terminal un addebito delle spese di smaltimento della merce di scarto.

Il Terminal dovrà fare tutto il possibile per evitare o limitare al massimo la commistione della merce caduta a terra con altri tipi di prodotto.

L'addebito del terminal per lo smaltimento dovrà riferirsi ai costi sostenuti per conferire lo specifico prodotto del cliente.

Stoccaggio della merce a piazzale

Resta inteso che la possibilità dello stoccaggio a terra è sempre soggetta alla disponibilità di spazio e alla discrezionalità del terminal, che dovrà quindi essere interpellato con sufficiente anticipo.

I clienti/soci che accettano lo stoccaggio all'aperto delle loro merci sono a conoscenza del rischio che questo tipo di stoccaggio comporta, soprattutto, ma non solo, dal punto di vista degli eventi meteorologici e delle relative conseguenze. Il terminal non si assume alcuna responsabilità per la perdita, deterioramento e/o inquinamento delle merci stoccate in banchina o in altro luogo aperto dal terminal utilizzato, salvo che il danno derivi da dolo o da una 'Wilful Misconduct' di TCO.

Organizzazione delle ricariche

Ogni cliente dovrà fornire il programma di ritiro per il giorno seguente indicando il numero dei mezzi che saranno utilizzati per il trasporto oltre che l'indicazione se ciò avverrà di mattina, di pomeriggio o nell'arco dell'intera giornata.

L'orario di ricezione o di scarico dei mezzi al terminal è dalle 07:30 alle 17:30 nei giorni feriali dal lunedì al venerdì.

Pesatura della merce

Tutte le merci in uscita dal terminal perché in diretta su camion o ricaricate da piazzale devono essere pesate da TCO (le tariffe sono indicate in allegato). Per le merci entrata farà fede, fino a prova contraria, il peso indicato nel documento di accompagnamento. TCO si riserva di pesare a campione anche la merce in entrata per controllare la congruità dei pesi dichiarati. Nel caso rilevi una difformità tra dichiarato e accertato, si riserva di provvedere alla pesata di tutta la partita con costo a carico della merce.

Norme di Sicurezza

Tutti coloro che, a qualsiasi titolo, si trovino all'interno del Terminal Calata Orlando, sono tenuti al rispetto scrupoloso delle norme di legge e dei regolamenti portuali che attengono alla sicurezza, oltre che alle procedure di prevenzione infortuni e di tutela della salute che dovranno essere rispettate con diligenza da chiunque si trovi a sostare, transitare o lavorare nelle aree operative.

I frequentatori del Terminal sono pregati, al primo accesso al Terminal, di prendere contatto con il responsabile operativo per informarsi sulle principali norme di sicurezza del Terminal.

È vietato in maniera categorica l'accesso delle auto all'interno degli spazi operativi, fatta eccezione delle auto che accompagnano a bordo ufficiali di pubbliche amministrazioni che potranno sostare per tutta la durata della visita. E' consentito anche l'ingresso a spedizionieri, agenti, fornitori nautici per motivi di servizio e per il tempo strettamente necessario allo svolgimento degli adempimenti **(comunque transitando e sostando sempre fuori dal raggio di azione della gru e dei mezzi operativi)** e fermo restando il rispetto di tutte le cautele di sicurezza previste per chi frequenta le zone operative.

In caso di sosta prolungata si dovrà parcheggiare fuori dal terminal.

Gli autotrasportatori al carico e allo scarico dovranno rispettare le direttive degli addetti e le **'Procedure di Ingresso al Terminal'**.

Eventuali reclami per mancanze e/o danneggiamenti alla merce dovranno essere contestate immediatamente e in ogni caso prima della partenza nave in contraddittorio con gli incaricati del Terminal Calata Orlando (T.C.O.).

Il Terminal non risponde nei confronti dei clienti di richieste di risarcimento per controspallie.

Allegati :

- 1) Mappa del terminal TCO
- 2) Tariffario Ufficiale TCO depositato c/o l'Autorità Portuale di Livorno



TERMINAL CALATA ORLANDO srl

Via A. Cappellini, 12 - 57123 Livorno
Tel. +39 (586) 829266 (4 linee r.a.) - Fax +39 (586) 828218
Sede e Uffici Amministrativi - Via Cappellini, 12
Unità Operativa: Ex Intercontainers Via del Marzocco, 15 - 57123 Livorno
indirizzo e-mail: segreteria@tco.it

All.1

IMO Port Facility IT LIV – 006 // Security Level: 1

P.F.S.O. Mr. Edoardo Zanobetti (+39) 348-660.1429 mail: ezanobetti@tco.it

Deputy P.S.F.O. Mr Federico Mataresi : fmataresi@tco.it

Office on shore: Phone (+39) 0586 – 82.92.66 mail : amministrazione@tco.it

Terminal Director :

Mr. Riccardo Mataresi - Mob Phone (+39) 348 660.1426 - mail: rmataresi@tco.it

Chief Stevedores in charge : Mob.Phone (+39) 348 660.1429

Gate : Tel. (+39) 0586 – 82.82.19 Mob. Phone (+39) 335 690.8374 -mail: gate@tco.it

Piers Nr. 49 – 50 – 51 (ADA WOG)

Max Depth / Pescaggio massimo n. 49/50 : 9,0 m

n. 51 : 7,50 m

Max Air Draft / Altezza Max dalla linea di galleggiamento 22,00 m

(from Water Level Line to Hatch Cover Holds)

Length of Commercial Terminal (all three Piers) 350,00 m

/ Lunghezza Banchina Commerciale (somma tre ormeggi)

Width of Canal / Larghezza Canale 40,00 m

(some restrictions may apply from port authorities due to ferry boat traffic)

Water Density / Densità dell'acqua 1,026 abt

TERMINAL POSITION AND PICTURES: 43°33'7.69"N - 10°17'49.87"E

