

MIAMI ITALY

LIMITED
SPECIAL
EDITION

OSCAR DEI PORTI

ANNEX TO THE APRIL 2024 ISSUE
OF MIAMI ITALY



GIOVANNI ZAPPÀ

LA MOBILITÀ SOSTENIBILE DEI PORTI

GRAPHIS-STUDIO

graphic and creative images

BRAND IDENTITY
COMMUNICATION
STAND & EVENTS
INTERIOR GRAPHICS



graphis-studio.it

EDITORIALE

“

Benvenuti all'Edizione Speciale dell'Oscar dei Porti

Cari lettori,
Con grande entusiasmo e un pizzico di orgoglio, vi do il benvenuto all'edizione speciale dell'Oscar dei Porti, un punto di riferimento annuale che celebra e mette in luce l'eccellenza e l'innovazione nel mondo dei porti italiani. Sono Aldo Ciborio, il responsabile di questo progetto editoriale, e ho l'onore di guidarvi attraverso questa avventura nel cuore pulsante del nostro sistema portuale.

Quest'anno segna il diciassettesimo anniversario di un evento che è cresciuto in modo esponenziale, diventando un appuntamento imperdibile per tutti coloro che operano e vivono di mare. La nostra missione è stata sempre quella di offrire una panoramica completa e approfondita sulle dinamiche portuali, sulle innovazioni tecnologiche e sulle strategie che stanno modellando il futuro dei trasporti marittimi in Italia.

In quest'edizione speciale, abbiamo voluto spingerci oltre. Introdurremo nuove tematiche e affronteremo le sfide che il settore marittimo

sta affrontando, con uno sguardo attento alle opportunità di crescita e sviluppo sostenibile. Attraverso interviste a personaggi illustri e figure chiave del settore, vi porteremo dietro le quinte dei successi e delle aspirazioni di chi fa del mare la propria vita.

Un focus particolare sarà dedicato al redazionale del vice-ministro Edoardo Rixi, con cui abbiamo avuto il privilegio di intrattenerci. Le sue parole offriranno spunti critici e visioni per il futuro, delineando il percorso che il nostro Paese intende seguire per rafforzare la competitività e l'efficienza dei nostri porti.

Grazie per averci accompagnato fino a qui, fino a Miami Beach, dove la passione per il mare ci unisce e ci spinge a guardare sempre più lontano. La vostra presenza è la testimonianza più autentica dell'importanza e del valore che l'Oscar dei Porti rappresenta per il settore.

In attesa di rivederci il prossimo anno, vi invito a immergervi nelle pagine di questo inserto, ricco di contenuti esclusivi e di spunti di riflessione. Un abbraccio e buona lettura.

”

Aldo Ciborio

L'Italia è al centro di una sfida globale e il mare è una carta vincente



di Edoardo Rixi - vice ministro al Mit

L’ITALIA è uno dei principali paesi di destinazione per le crociere nel Mediterraneo. Il settore rappresenta un importante volano per l’economia nazionale, in termini di occupazione e di Pil. Il Governo italiano per la prima volta è presente a Seatrade Cruise Global, la fiera leader mondiale per l’industria crocieristica. Un segnale importante che sottolinea l’impegno costante per favorire la crescita dell’intero comparto della blue economy.

Nel nostro Paese sono ripartiti i cantieri per strade, autostrade e ferrovie. Si potenziano i trasporti, si dà il via libera alle infrastrutture e si riducono le distanze. Finalmente abbiamo archiviato il passato dei no a priori su ogni ipotesi di sviluppo del territorio. Con lo sblocco delle grandi opere si creano centinaia di migliaia di nuovi posti di lavoro. Il Ponte degli Italiani sullo Stretto di Messina, il Tunnel del Brennero, Tav Torino-Lione e Roma-Napoli-Bari, Metro C Roma e M4 Milano, Terzo Valico e nuova diga foranea di Genova sono impegni concreti per rendere l’Italia più efficiente, competitiva, moderna.

Il nostro Governo è attento al tema del clima. Transizione green e decarbonizzazione dei trasporti sono al centro di investimenti miliardari. Al cold ironing abbiamo destinato 11 miliardi di euro per realizzare gli impianti, di cui 700 milioni riguardano interventi di efficientamento energetico dei nostri porti e l’introduzione di energie rinnovabili. Investimenti pubblici su cui l’Italia sta accelerando grazie anche alla recente riforma del Codice degli Appalti che ha introdotto molte semplificazioni e la digitalizzazione delle procedure.

A questo si aggiunge la revisione della legge sui porti. Un passaggio che prevede, tra l’altro, la semplificazione delle procedure di autorizzazione proprio per il cold ironing su cui ha già lavorato il nostro Parlamento. L’obiettivo è quello di fissare una governance più flessibile, moderna, con meno burocrazia e ancora più aperta alla transizione ecologica, energetica e digitale. Ogni sforzo messo in campo ha come bussola la competitività dei nostri scali e delle nostre catene di approvvigionamento via mare.

Da tempo abbiamo istituito una cabina di regia nazionale per coordinare l’impiego

equilibrato e la redistribuzione delle risorse in base all’avanzamento dei progetti rispetto alle scadenze previste. La digitalizzazione dei processi di scambio delle informazioni tra nave e porto contribuirà alla decarbonizzazione delle opere portuali. I green corridors consolideranno l’alleanza tra i partner del G7 per arrivare a zero emissioni nette di gas serra dal traffico mercantile entro il 2050, in ottica life cycle, con traguardi intermedi per il 2030 e il 2040.

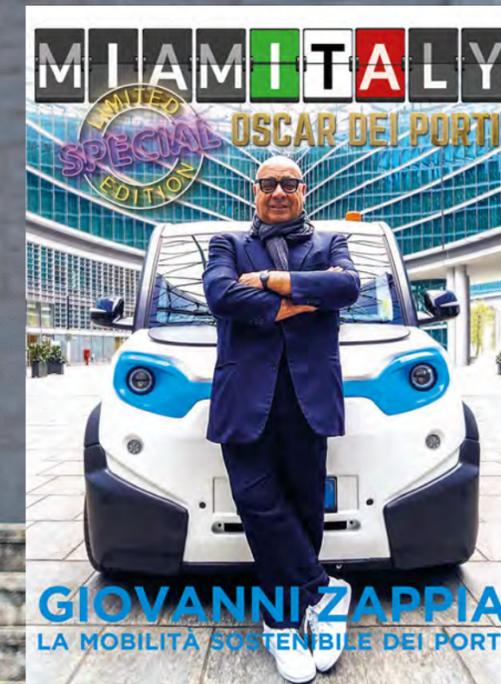
Il settore delle crociere è in crescita, la domanda supera l’offerta. Il nuovo record assoluto di passeggeri previsto nel 2024 sarà superato già nel 2025 con 36 milioni di crocieristi. L’Italia non sta a guardare e fissa il suo nuovo record a 14 milioni di presenze. A livello Ue continueremo a lavorare per inserire l’industria marittima nel Net Zero Act Industry e mettere la connettività marittima al centro della politica dei trasporti della prossima Commissione. L’aggressione russa all’Ucraina e la crisi del Mar Rosso dimostrano quanto sia importante l’autonomia strategica dell’Occidente. Questi temi saranno al centro del G7 Trasporti a Milano.



STORIA DI COPERTINA

GIOVANNI ZAPPÀ

LA MOBILITÀ SOSTENIBILE NEI PORTI





Giovanni Zappia, imprenditore e fondatore di Exelentia, ha compreso prima di molti altri che quella in atto nel mondo della mobilità è una vera e propria rivoluzione. Soprattutto se parliamo di mobilità di prossimità, quella che riguarda i tessuti urbani così come tutte quelle attività professionali accumulate dalla necessità di muoversi e operare in maniera più sostenibile ed efficiente. È il momento di definire soluzioni capaci di marcare la differenza tra pensare in maniera innovativa ed essere innovativi. E soprattutto lungimiranti, più la visione è di lungo periodo e più la soluzione è efficace e duratura.

Proprio in quest'ottica Exelentia è impegnata da sempre nel dare un contributo determinante alla rivoluzione della mobilità urbana, sia una mobilità ad uso privato che ad uso lavorativo. "La mobilità è sinonimo di libertà ma implica anche una grande responsabilità, perché l'ecosistema in cui viviamo è uno solo e dobbiamo averne cura. La 'smart mobility' è un modo di essere e di agire prima ancora che di muoversi, e ad oltre un decennio dalla fondazione Exelentia mantiene la spinta innovatrice. Anzi, la accelera, ampliando la gamma con nuovi prodotti e servizi inclusivi".

E infatti appena arrivata in gamma Exelentia, grazie a una collaborazione con il brand Tazzari, una vettura urbana completamente elettrica, disegnata e realizzata su ingegneristica e linee Made in Italy, che alza nettamente l'asticella del mercato in favore di qualità e sicurezza. Si chiama Zeromax, la commercializzazione è avviata ma, cosa più importante, per Exelentia è in atto un progetto più ambizioso, quello di insistere sui temi della mobilità delle città del futuro, facendo dialogare in un sistema integrato veicoli elettrici che assolvano tutte le esigenze degli spostamenti di prossimità.

Perché proprio la mobilità urbana?

"Perché è fortemente sovradimensionata e inefficiente. Le città sono sempre più trafficate ma quasi l'80% degli spostamenti si esaurisce nel perimetro dei 10 chilometri, effettuati con veicoli le cui dimensioni negli ultimi vent'anni sono cresciute di oltre il 20% e con una media di 1,2 persone a bordo. I veicoli ultracompatti sono la soluzione, rappresentano la necessità, da parte di tutti, privati, cittadini, enti, aziende, istituzioni, di adottare pratiche sostenibili in favore di una nuova consapevolezza ambientale. Veicoli ultracompatti elettrici, perché il settore dei trasporti consuma un quinto dell'energia primaria, il 40% della quale viene impiegata per il traffico urbano. Il modello dei NEVs (Neighborhood Electric Vehicles, veicoli elettrici di prossimità urbana a zero emissioni) che Exelentia ha sposato fin dalla nascita riduce al minimo il consumo di petrolio massimizzando l'efficienza e la rapidità degli spostamenti, permettendo di stabilire relazioni senza mai perdere di vista il rispetto dell'ambiente e delle persone.

Una sfida impegnativa?

"Sì, certo. Nel pensare ad azioni concrete di cui possa beneficiare la generazione dei miei figli ho compreso quanto sia necessario mettere in atto idee visionarie ma pratiche. Non è un percorso facile, un modello di mobilità sostenibile implica più informatica, più connettività, più intermodalità, più design, più tecnologia, smart city, infrastrutture moderne, progressiva elettrificazione delle automobili, una disponibilità personale a cambiare le proprie abitudini e informarsi sui progressi nel settore e su tutte le nuove opportunità. Ma l'uomo è in grado di fare cose straordinarie, se vuole".

Tazzari zeromax

I NEVs possono contribuire a rendere i porti più sostenibili ed efficienti?

Certo, grazie alla motorizzazione a zero emissioni e alla flessibilità di utilizzo sono la risposta alla domanda di sostenibilità che arriva dal mondo portuale. Pensiamo, ad esempio, alle navette elettriche passeggeri che permettono di trasportare fino ad otto persone senza inquinare sull'ambiente. E per garantire un'accessibilità totale abbiamo sviluppato delle navette che consentono il trasporto di persone a mobilità ridotta, anche imbarcando un'intera carrozzina. Per quanto riguarda la logistica e le utilities Exelentia ha in gamma soluzioni che vanno dai furgoni a zero emissioni - anche di dimensioni compatte per arrivare fin dove gli spazi sono limitati - con caratteristiche differenti (con cassone aperto, con furgonatura chiusa, isotermitici e refrigerati) fino ai mezzi dedicati al lavaggio strade e alla raccolta dei rifiuti. Ma pensando alla mobilità interna di un moderno porto ritengo che gli scooter elettrici e le minicar, sempre a zero emissioni, possano essere validi strumenti al servizio di chi è chiamato quotidianamente a gestire infrastrutture così complesse, sempre in maniera efficiente e sostenibile.

Exelentia non si limita a commercializzare veicoli elettrici, è molto di più?

"Exelentia è un provider di servizi che hanno come focus l'utente, indifferentemente che esso sia un privato, un'azienda piccola o grande oppure ancora government come amministrazioni, istituzioni o forze armate. Importiamo, distribuiamo e allestiamo veicoli elettrici, ne gestiamo completamente la fase di omologazione e prestiamo l'assistenza post vendita per tutto il ciclo di vita dei mezzi. Ogni soluzione deve essere la migliore per l'utente, tanto nel prodotto quanto nel servizio, il brand Exelentia sintetizza perfettamente la costante ricerca di una proposta di mobilità tailor made, studiata esattamente sulle esigenze specifiche del cliente, chiunque esso sia, qualunque sia il suo bisogno. Per questo investiamo sui prodotti, sulle personalizzazioni, sui servizi, sugli allestimenti sempre nuovi ed efficienti, perché i bisogni vanno anticipati, creati. Questo è un punto fondamentale nella crescita di questa azienda che, da quando ha mosso i primi passi nel settore ad oggi, è un player di riferimento non solo nel mercato Italia, ma nel mercato internazionale. Oggi Exelentia è il brand, Exelentia è il valore, Exelentia è il cambiamento".

Per Giovanni Zappia quali elementi determinano il successo di un'azienda?

"Ho vissuto, come imprenditore, esperienze in ambiti molto diversi tra loro, ho fatto tesoro di ogni lezione imparata, contatto umano ed evento. Elementi che sono parte del mio background e che mi spingono a creare costantemente nuove strade e a sviluppare nuove idee. Unitamente alla capacità di osare, perché a volte siamo noi stessi il freno al cambiamento. Nell'idea di azienda che ho riversato su Exelentia ci sono tutti questi tasselli, che messi insieme formano un potente laboratorio di idee".

In sintesi, capacità di innovare e rapidità di esecuzione?

"L'esempio più evidente di come questo approccio sia vincente è l'enorme accelerazione che sta investendo la mobilità sostenibile. Oggi sono in tanti a sposarla ma quando era ancora un'idea embrionale in Exelentia eravamo tra i pochi a crederci. Quando altri la vedevano come un concetto lontano nel tempo noi eravamo già impegnati a disegnare il futuro. Questo ci permette di essere un partner credibile e affidabile. Ma sempre alla ricerca di nuove soluzioni, perché l'oggi è rapidissimo a diventare ieri".



Melex 366 porti



Melex 378 porti



Goupil G4 Misto cassone

TESTA AL PRESENTE, SGUARDO AL FUTURO

PORTI DI LIVORNO, PIOMBINO E DELL'ELBA, GLI SCENARI, LE SFIDE E GLI SFORZI DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PER PROCEDERE NELLA CORRETTA TRAIETTORIA DI CRESCITA



L'INTRECCIO sempre più complesso tra i problemi di natura geopolitica e quelli di natura economico e commerciale rende oggi difficile, se non azzardata, qualsiasi tipo di previsione sul futuro dello shipping. Il 2024 si presenta come un anno complesso per gli addetti ai lavori.

In un contesto geopolitico già teso e incerto a causa della guerra Russo-Ucraina, l'escalation della tensione del Medio Oriente ha finito con il creare nuove interruzioni alla catena logistica, con un impatto devastante sulle rotte est-ovest dall'Asia all'Europa e sui transiti da Suez, crollati

di oltre il 35% dall'inizio dell'anno.

Le dinamiche congiunturali degli ultimi due anni e le pressioni esercitate sui mercati globali dal manifestarsi di sempre più frequenti shock sistemici ha chiaramente impattato su tutti i porti italiani, traducendosi in una riduzione complessiva dei traffici.

Nel 2023, i traffici nei porti del sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale hanno fatto registrare una contenuta flessione su base annuale, pari all'1,4%. Dalle banchine di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina e Porto Cavo, sono infatti transitate 38,5 milioni di tonnellate di merce, di cui 30,3 nel solo scalo portuale

livornese (-4,9%), 5,1 nello scalo piombinese (-19,6%) e 3,13 mln nei porti elbani (+7%).

La lieve riduzione dei traffici va inquadrata in un contesto generale molto problematico dove gli scali portuali hanno fatto registrare una inaspettata resilienza, come si evince per altro dalla sostanziale tenuta del traffico rotabile, dall'andamento positivo del traffico delle auto nuove e dalle buone performance del traffico passeggeri, cresciuto dell'8,1%, con risultati positivi sia nel comparto ferry, con 9,5 mln unità (-6,2%), sia nel comparto cruise, con 677 mila unità (+0,9%). Quello dei passeggeri rimane un traffico di punta per i porti del Sistema,

considerati la naturale porta di accesso alla Toscana e punti di riferimento strategici a livello internazionale sia per il traffico traghetti da e per le isole (Sardegna, Corsica, Sicilia e Capraia), che come scali di transito delle più importanti compagnie di navigazione a livello mondiale per il traffico delle crociere.

In un quadro di completa ridefinizione delle catene globali del valore e di profonda incertezza geopolitica, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale si è distinta per gli sforzi profusi nelle proprie attività di programmazione, progettazione e potenziamento infrastrutturale, destinando nel triennio 2022-2024

circa 1,2 miliardi di euro all'ammodernamento e al miglioramento ricettivo dei propri porti.

Nella consapevolezza che gli investimenti nelle infrastrutture e nell'integrazione logistica siano il primo importante strumento da usare per rispondere in modo efficiente alle vulnerabilità di un trasporto, quello marittimo, che da commodity a basso costo è diventato un fattore di rischio strategico, l'ente portuale guidato da Luciano Guerrieri si è assunto durante il proprio mandato importanti impegni programmatici, monitorando i risultati attesi non soltanto dal punto di vista economico ma anche ambientale, sociale e organizzativo.

Livorno I: La Darsena Europa

Sul fronte infrastrutturale, il via libera alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) della Darsena Europa, ha rappresentato uno dei risultati più importanti raggiunti dall'Amministrazione attraverso la Struttura Commissariale costituita a luglio del 2021 dallo stesso Guerrieri. Si tratta di una tappa importante per un'opera per la quale verranno presto avviati i primi lavori. Il progetto (il cui costo complessivo previsto al momento è di 450 milioni di euro) prevede in una prima fase la realizzazione delle opere pubbliche. Verrà costruita una diga foranea esterna di 4,6 chilometri, composta dal nuovo



Porto di Livorno

molo di sopraffutto (Diga Nord) e la nuova Diga della Meloria in sottoffutto (mentre quella vecchia verrà demolita). Verranno inoltre realizzate dighe interne per 2,3 chilometri, a delimitare le nuove vasche di colmata (100 ettari) che si andranno ad aggiungere a quelle già esistenti (da 70 ettari) e già oggetto di un progetto di consolidamento.

Gli interventi di dragaggio sono finalizzati all'imbasamento delle nuove opere, all'approfondimento dei fondali del canale di accesso e alla realizzazione dei bacini e delle darsene interne. Complessivamente, verranno dragati 15,7 milioni di metri cubi di sedimenti, che verranno escavati

per portare i fondali all'ingresso del canale di accesso della Darsena a -20 metri e a -17/-16 metri negli specchi acquei (predisposti per raggiungere i -20). Il materiale da escavo verrà riversato nelle nuove casse di colmata, che andranno a diventare, nella una seconda fase del progetto, il futuro terminal ro-ro.

Durante la fase di costruzione delle opere pubbliche saranno avviate le procedure di assegnazione per la realizzazione e gestione del terminal container, che avrà una banchina di 1,2 chilometri e tutte le dotazioni necessarie per ospitare le navi di ultima generazione.

Livorno 2: il miglioramento del porto esistente:

l'allargamento del Canale di Accesso e la viabilità di cintura

Oltre alla realizzazione della Darsena Europa, la priorità a Livorno per l'AdSP rimane quella di portare avanti, e concludere, quanto prima i lavori di allargamento del Canale di accesso, la via di transito al porto commerciale delle porta-container che oggi attraccano sulle due sponde della Darsena Toscana.

A Giugno del 2023 l'AdSP ha pubblicato un bando di gara del valore di 20 milioni di euro per raggiungere l'obiettivo. Non si tratta di un'opera di poco conto. Gli interventi sono necessari per realizzare il banchinamento di una delle



Porto di Piombino



sponde della via di navigabile al porto commerciale, oggi larga nel tratto più stretto non più di 60 metri, 90 metri nel tratto più largo.

Una volta completato l'arretramento della banchina, il Canale arriverà ad avere una larghezza massima di 125 metri. Il Nuovo banchinamento consentirà peraltro la realizzazione dei successivi interventi di dragaggio, che garantiranno l'approfondimento a 13 metri sotto le sponde e a 16 metri in corrispondenza del centro della cunetta navigabile.

Entrambi gli interventi saranno realizzati solo in seguito al definitivo interrimento degli oleodotti dell'Eni che oggi corrono lungo le due

sponde del canale, riducendone la sezione navigabile. Questo mese (Aprile, data di pubblicazione della rivista, ndr) sono peraltro cominciati i lavori per la loro rimozione. I lavori dureranno circa sette mesi.

Nel frattempo, sta prendendo corpo il nuovo progetto di riorganizzazione della viabilità di cintura del porto. L'opera prevede tra le altre cose una completa separazione delle correnti di traffico, con una viabilità interna al porto dedicata al traffico portuale, che verrebbe così escluso dalla viabilità cittadina; un varco doganale unico, di tipo autostradale, in corrispondenza della viabilità principale.

La partita del ferro

Al pari delle opere di infrastrutturazione del porto, il potenziamento dell'intermodalità rappresenta una priorità per l'Autorità di Sistema Portuale. Un porto senza una rete di trasporto adeguata rischia di essere una cattedrale nel deserto: una cosa, questa, di cui è consapevole il presidente Luciano Guerrieri, che si è imposto da tempo come obiettivo quello di creare le condizioni per arrivare entro il 2030 a spingere sino al 25% la percentuale di container via treno, con una previsione di medio periodo che immagina via treno il 30% dei container.

Sotto questo punto di vista, il progetto Raccor-



Portoferraio

do è un'opera strategica per tutto il territorio toscano. Assieme allo scavalco ferroviario tra il Porto di Livorno e l'Interporto Vespucci, già finanziato e in corso di realizzazione, il fascio di binari con la linea che si estende da Pisa a Vada, a sud di Livorno, rappresenta un link fondamentale per evitare le gallerie delle scogliere del Romito, oggi inadeguate al passaggio dei treni cargo, e per consentire al porto di allacciarsi, tramite il bypass di Pisa (il secondo stralcio del progetto, ancora da finanziare), al nodo ferroviario fiorentino e, quindi, all'alta velocità delle merci.

A giugno del 2022 il primo stralcio del progetto, legato alla realizzazione del collegamento ferroviario oggi inesistente tra l'Interporto Vespucci e la linea Collesalveti - Vada era stato inserito nel contratto RFI 2022 - 2026, con una copertura di 300 milioni di euro. La decisione, presa nell'estate del 2023, del Governo Meloni di portare i fondi già stanziati dal precedente governo da 312 a 12 milioni aveva suscitato forti reazioni tra i rappresentanti delle istituzioni ma

nei giorni scorsi è arrivato dal Vice Ministro alle Infrastrutture, Edoardo Rixi, l'impegno a rifinanziare l'opera a tempo debito.

Con riferimento allo sviluppo della ferrovia, l'AdSP ha peraltro già predisposto un Piano del Ferro che vede tra le altre cose la realizzazione di nuovi binari sulla sponda est della Darsena Toscana e il potenziamento dei binari di Porto Nuovo. A Piombino, invece, il piano prevede la progettazione del sistema dei binari che poi arriveranno su tutte le banchine, soprattutto nella parte a servizio della nuova Darsena Est.

A proposito di Piombino,

E a proposito di Piombino, molte sono le partite aperte anche in questo porto. La firma posta nei giorni scorsi dal ministro Adolfo Urso sul protocollo di intesa fra il Ministero alle Imprese e al Made in Italy, Regione Toscana, Metinvest e Danieli rappresenta un primo importante passo in attesa degli accordi per il rilancio del polo siderurgico di Piombino che dovranno essere definiti in modo vincolante nei prossimi quattro mesi.

Con il buon esito dell'accordo per il rilancio del polo siderurgico il porto di Piombino potrebbe finalmente rivedere un aumento di traffici marittimi grazie alle navi in arrivo sia per la consegna delle materie prime sia per il ritiro dei prodotti siderurgici finiti.

Tanti sono gli interventi avviati e completati nel corso degli anni dalla Port Authority. Se sul fronte della sicurezza sono stati realizzate importanti opere di difesa costiera (sulla mantellata esterna del Molo Batteria e sulla diga curvilinea con la realizzazione di un nuovo Pennello), sul lato dello sviluppo infrastrutturale e logistico l'Ente portuale ha avviato alcune opere strategiche come quella del completamento della banchina ovest della Darsena Nord, l'intervento di realizzazione della bretellina che da Gagno va in porto e la progettazione del secondo lotto relativo alla realizzazione della 398.

Strategici sono, infine, i lavori di valorizzazione del waterfront. Tre gli interventi previsti. Quello più qualificante e sicuramente più oneroso, del valore di 17 mln di euro, ha a che vedere con la

riqualificazione energetica e architettonica della stazione marittima.

Il secondo intervento interessa invece la realizzazione di una nuova torre piloti presso l'estremità sud-est della stazione marittima. Nell'ultima fase, verranno poi avviati i lavori di mitigazione del waterfront lungo il contrafforte in calcestruzzo della diga foranea del molo Nord e del molo Batteria.

Isola d'Elba

A Portoferraio, sono già state stanziati nel bilancio di previsione per il 2024 le risorse necessarie alla ristrutturazione dei Magazzini dell'ex Sale. L'Autorità Portuale sta lavorando alla elaborazione del progetto definitivo dell'opera. All'interno dell'ex Cromofilm troveranno posto nuovi servizi per il porto: sale di aspetto, bagni pubblici, bar, ristoranti.

Nell'ambito dell'adeguamento tecnico funzionale predisposto a suo tempo, l'AdSP procederà inoltre a progettare opere strategiche come l'allungamento del molo Alto Fondale. L'intervento risponde alla necessità di potenziare la

capacità operativa dei piazzali per migliorare le operazioni di imbarco dai traghetti.

Sono infine in fase di progettazione gli interventi previsti dall'Adeguamento Tecnico Funzionale del Porto di Rio Marina. Complessivamente, verranno investiti sei milioni di euro per l'ampliamento della strada di accesso al porto e per l'allungamento sia del molo foraneo sovraffutto che di quello sottofutto.

La partita strategica del Cold ironing

La sostenibilità ambientale riveste per Guerrieri una importanza non minore rispetto alle opere infrastrutturali. L'Ente, che nel 2021 ha pubblicato il suo primo bilancio di sostenibilità, ha sviluppato un piano articolato, già tracciato dal Documento di Pianificazione Energetico Ambientale (Deasp) e teso a favorire l'efficiamento energetico delle infrastrutture, l'implementazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili e lo sviluppo della produzione e utilizzo di idrogeno.

Complessivamente, sono stati ammessi al finanziamento dei fondi PNRR da parte del Mini-

stero della Transizione ecologica 14 progetti per l'abbattimento complessivo di 4600 tonnellate di CO2 equivalente e la produzione di circa 3 MWp di energia elettrica. Interventi del valore di 33 milioni di euro cui si sommeranno quelli relativi alla elettrificazione delle banchine, cui il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha riservato uno stanziamento di oltre 77 milioni di euro.

Nell'anno appena conclusosi, sono di fatto stati consegnati i lavori per la progettazione esecutiva e la realizzazione degli interventi di cold ironing nei porti di Livorno, Piombino e Portoferraio.

Tra due anni e mezzo, massimo tre, le navi in sosta nei porti toscani potranno spegnere i motori e alimentarsi direttamente da terra grazie all'allaccio alla rete di fornitura elettrica.

Porto di Livorno



STORIE DI SUCCESSO

ENRICO GENNASIO

INTERVISTA ESCLUSIVA AL TOP MANAGER OSCAR DEI PORTI 2023

Di Elio Costa

BUONA sera ENRICO, benvenuto sul blog di MIAMIETALY. Prima di iniziare con le domande, faccia per i nostri lettori una sorta di sintesi sulla sua formazione professionale. Insomma, chi è ENRICO GENNASIO?

Sono un imprenditore di seconda generazione contaminato dalla passione per il lavoro tramandata dalla famiglia e in particolare dal padre. Cerco di dedicarmi sempre sia anima che corpo in tutti i progetti in cui credo. Ho frequentato studi economici effettuando costantemente un training sul campo affiancando mio padre fin da piccolo. Lavoro in Alfacomma da quando ho circa 19 anni, iniziando dalla parte commerciale. Successivamente, anche a causa della precoce mancanza di mio padre nel 1988, sono passato alla gestione generale dell'azienda. L'esposizione alle molteplici problematiche aziendali ha sviluppato in me anche il forte interesse per gli aspetti

tecnici e tecnologici dell'azienda e, in particolare, dei nostri prodotti.

A differenza di tanti specialisti di quel grande settore dei sistemi idraulici ed industriali per la gestione dei fluidi, lei non ha iniziato tanto per gioco. È partito già con l'idea di conquistare un obiettivo ben preciso: diventare il numero uno nel mondo con ALFAGOMMA (azienda ereditata da suo padre Felice). Si tratta di un tuo tratto caratteriale o credeva fortemente nella crescita del settore?

Credo di essere caratterizzato da una grande determinazione e dalla volontà di fissarmi degli obiettivi e delle ambizioni. Nell'ambito della crescita del gruppo ho identificato strategie vincenti di posizionamento sia a livello di presenza globale che come gamma di prodotti, cercando di capire i punti di debolezza dei nostri competitor. È fondamentale considerare la globalità del mercato oggi e quindi la possibilità

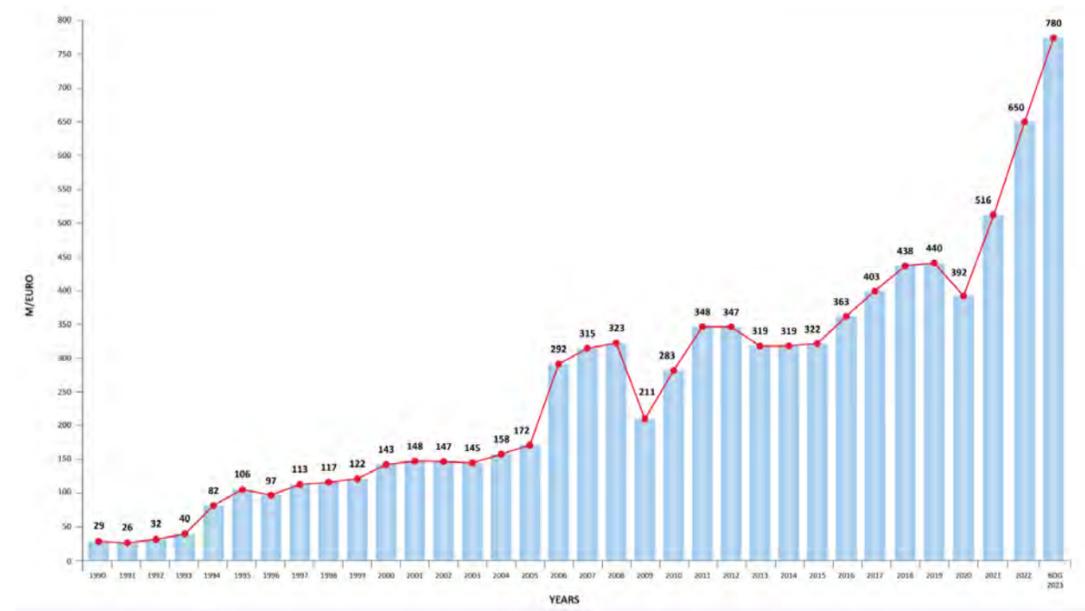
di crescita diventa sempre più importante e strategica. Penso che il grafico in allegato sia la dimostrazione di ciò e sono sicuro che la potenzialità di crescita del gruppo continuerà su questi trend.

Lei è un imprenditore che ha ottenuto grandissimi risultati, come per esempio il lavoro per grandi gruppi industriali tra i primi nel mondo. Cosa si prova ad avere a che fare con nomi così blasonati?

Avere a che fare con nomi così importanti ti impone e ti stimola un continuo R&D, un continuo miglioramento nella qualità e nell'efficiamento per mantenere la competitività a livello globale. Fanno piacere gli attestati di stima e di partnership che riceviamo ogni anno da queste grandi aziende.

Quali sono i punti fermi di una strategia di comunicazione di brand famosi come quelli che gestisci lei?

Sales evolution 1990 - BDG 2023



ALFAGOMMA // DUNLOP HIFLEX // HIFLEX // ARGUS



Quali sono, secondo il suo parere di esperto, le differenze dal punto di vista del lavoro rispetto a un piccolo progetto? Bisogna avere sempre un'ottica che miri al continuo miglioramento del prodotto e delle performance. Questo è il migliore modo di comunicare e di innalzare l'immagine del marchio in un settore come quello dei beni industriali.

Qual è il segreto per diventare un professionista tanto affermato all'interno del proprio settore? Si tratta davvero solo di una questione di volontà?

Si tratta di affermare i successi del gruppo attraverso risultati tangibili e attraverso l'apprezzamento della clientela. È proprio la soddisfazione del cliente che fa affermare il marchio e aumenta la reputazione sul mercato.

Siamo nel pieno di una rivoluzione portata dal settore digitale. Quanto pensa sia importante, per le aziende e le imprese, abbracciare finalmente l'idea di un approdo sul web?

È sicuramente importante il settore digitale e la presenza sul web anche se penso che sia un mezzo e non un fine.

Come nasce l'idea di rilevare CANTIERI DI PISA ed in pochissimo tempo farlo divenire la splendida realtà italiana dei tempi migliori?

Nasce dalla passione e anche da un'opportunità, la vita è fatta di opportunità. Inoltre, nasce dalla volontà di portare nell'ambito nautico le esperienze gestionali e progettuali più tipiche del mondo industriale.

Qualche parola sui tuoi progetti futuri?

Le ambizioni non sono di certo finite, non pongo limiti alla crescita né di Alfacomma né di Cantieri di Pisa. Continuiamo a pensare in grande!



GRAN GALÀ DEL MARE
OSCAR DEI PORTI



Porto di Palermo



Porto di Termini Imerese



Porto di Licata



Porto di Trapani



Porto di Porto Gela

Abbiamo pianificato, progettato,
investito, realizzato e aperto
Abbiamo assicurato trasparenza,
fiducia e un futuro sostenibile
Abbiamo creato legami tra porti,
città e persone



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Siamo l'Adsp del Mare di Sicilia occidentale.
www.adspalermo.it

Port of Catania

ITALY



Port System Authority of
the Eastern Sicilian Sea

Port of Augusta



Sicily

X Allumiere e Xperience

ALLUMIERE, SITUATO SULLE ALTE CIME DEI MONTI DELLA TOLFA, TRA ROMA E CIVITAVECCHIA, È FAMOSO PER LA SUA RICCHEZZA STORICA, NATURALISTICA E ARCHEOLOGICA.



L sue origini risalgono a tempi preistorici, con ritrovamenti di utensili in pietra lavorata e reperti dell'età del Bronzo. Testimonianze della civiltà etrusca sono evidenti nelle necropoli della zona. L'area era prevalentemente agricola fino alla scoperta di cave di alunite nel 1460 da Giovanni Da Castro e proprio da questo minerale prende il nome. L'allume di rocca estratto dalle cave era essenziale per la lavorazione delle pelli e dei tessuti.

La svolta nella produzione dell'allume, si ebbe dopo il 1500 ad opera di Agostino Chigi, detto il magnifico che, da appaltatore delle cave di alunite dal 1500 al 1520, spostò gli impianti di produzione ai piedi di Monte Roncone, oggi Monte delle Grazie. Costruì lo stabilimento per la lavorazione del minerale, un acquedotto e un villaggio minerario per gli operai.

PALIO DELLE CONTRADE

Il primo fine settimana dopo Ferragosto si svolge questa manifestazione folkloristica, la più sentita ad Allumiere, che consiste in una corsa di asini al fantino, uno per ogni contrada.

IL FAGGETO

Il Monumento Naturale Faggeto di Allumiere, che si estende per 100 ettari, rappresenta un'area di rilevante interesse naturalistico per la presenza della Faggeta, di una colonia ibernante di chiroterri e di uccelli di interesse europeo.

All'interno sono presenti testimonianze dell'attività estrattiva dell'allume così importante per l'industria tessile dello Stato Pontificio, mentre sotto il profilo geologico si rivela il tipico paesaggio vulcanico costituito da cumuli di lava e cupole di rocce di origine magmatica.

La sua peculiarità è legata alla presenza del Faggeto e di molte specie vegetali come l'Acero di Monte, l'Acero minore, l'Acero campestre, il Castagno, il Carpino bianco, il Carpino nero, il Ciliegio e il Ciliegio di bosco. Anche la fauna presente è piuttosto ricca di specie, tra i mammiferi troviamo la Volpe, la Donnola, la Faina, il Ghio, il Riccio, il Moscardino, il Tasso e il topo selvatico.

I SENTIERI

Il Cammino dei Minatori, volendo usare una metafora, "è una vena perlacea scavata a fior di terra", che percorre le vie dell'Allume. Tracciata dal C.M. Club Alpino Italiano, si articola in tre diversi anelli interconnessi tra loro, percorribili sia singolarmente che come un unico grande anello di circa 33 km.

DA VEDERE

• ILLA ROMANA "LA FONTANACCIA"

Si tratta di una Villa Romana, nell'omonima località, piuttosto grande costituita da quattro terrazzamenti. Al suo interno sono presenti alcune tombe nelle quali sono state rinvenute delle ossa.

• CHIESA DI CIBONA

La Chiesa si trova tra la frazione di La Bianca e Tolia. L'edificio attuale fu costruito intorno al 1600, affidati all'Architetto Domenico Castelli.

• MONUMENTO AI CADUTI

Il Monumento, in Piazza F. Turati, è stato inaugurato nel 1925.

• IL FABBRICONE

È il più grande edificio per le abitazioni dei lavoratori costruito nel 1826. Fu progettato dall'Architetto Francesco Navone. Ospitava 36 famiglie.

• CHIESA DI S. MARIA ASSUNTA IN CIELO

Fu costruita nel 1608. Inizialmente aveva solo una navata ed era arricchita con preziosi stucchi e affreschi. Nel 1857 alla struttura originaria della chiesa furono aggiunte le due navate laterali.

• FONTANA TONNA

Fontana ottagonale in peperino costruita in simmetria con il Palazzo Camerale nel 1584 dalla Famiglia Olgiatei di Como durante il loro primo appalto delle miniere.

• PALAZZO CAMERALE

Situato nella piazza principale di un paese, è stato costruito nel 1580 su richiesta di Papa Gregorio XIII. Caratteristica della facciata è la torre dell'orologio con il simbolo della Reverenda Camera Apostolica. Il palazzo, che ospitava uffici minerari al piano rialzato, ora accoglie un museo e una biblioteca. Contiene una scala a chiocciola che porta agli antichi alloggi e al piano nobile, dove si trovano stanze precedentemente riservate a figure ecclesiastiche e di governo, tra cui diversi Papi. All'interno, un altare del 1777 voluto da Papa Pio IX e altre stanze storiche fanno parte del Museo Civico, arricchite un tempo da arazzi e opere d'arte.

• SANTUARIO DELLA MADONNA DELLE GRAZIE

L'eremo, oggetto di numerose opere di ristrutturazione e ampliamento, ha acquisito sempre più rilevanza dal punto di vista religioso, fino a diventare Santuario Diocesano. Numerosi pellegrini lo visitano ogni anno, tanto che nel 1986 Papa Giovanni Paolo II ha incoronato la sacra immagine in esso esposta.

• EREMO DELLA TRINITÀ

Si tratta probabilmente del più antico Santuario dei Monti della Tolfa e si trova immerso tra boschi di Castagno, Acero Campestre, Leccio e Pioppo. La tradizione vuole che vi abbia dimorato Sant'Agostino nel periodo in cui detto la Seconda Regola.

• MUSEO CIVICO "ADOLFO KLITSCHÉ DE LA GRANGE"

Ha sede nel Palazzo Camerale. L'allestimento si propone di illustrare le trasformazioni geoambientali del comprensorio dei Monti della Tolfa dalla Preistoria fino all'età Moderna, tramite una ricca documentazione archeologica, faunistica, floreale, paleontologica e mineralogica, con particolare riguardo allo sfruttamento delle risorse minerarie presenti nel territorio, come alunite, ferro e piombo.





Eremo S.S. Trinità



Chiesa di Cibona



I SENTIERI

Il Cammino dei Minatori, volendo usare una metafora, "è una vena perlacea scavata a fior di terra", che percorre le vie dell'Allume. Tracciata dal CAI Club Alpino Italiano, si articola in tre diversi anelli interconnessi tra loro, percorribili sia singolarmente che come un unico grande anello di circa 33 km:

ANELLO DEI FAGGI

COLORE: CELESTE - LUNGHEZZA: 5,9 KM - DIFFICOLTÀ: FACILE

ANELLO EREMO S.S. TRINITÀ ACQUEDOTTO TRAIANEO

COLORE: VIOLA - LUNGHEZZA: 11,6 KM. - DIFFICOLTÀ: MEDIA

ANELLO BORGO FARNESIANA FALESIA RIPA MAIALA

COLORE: GIALLO - LUNGHEZZA: 16,1KM - DIFFICOLTÀ: MEDIO/DIFFICILE

In ogni caso l'intera rete sentieristica può essere percorsa a piacimento, personalizzandone i percorsi a seconda delle proprie esigenze...tutte le strade riportano nella Piazza del paese!

Il cammino si snoda tra una moltitudine di paesaggi che vanno dalla faggeta depressa, oggi Monumento Naturale, al bosco di castagni, dal fitto della macchia mediterranea, a romantici quadri rurali di vigneti ed uliveti, coltivati su fertili colline che si sciolgono dolcemente verso il mare.

Oltre a numerosi punti di interesse di carattere storico-naturalistico, sono visibili lungo i sentieri, le tracce lasciate dal lavoro dei minatori: grotte scavate a mano dov'è ancora possibile scorgere la linea di un binario, cunicoli angusti che si perdono nel cuore della terra e che, se sarete attenti, riuscirete a intravedere tra il folto delle felci. Qualcuno racconta che ci sia un tesoro perduto che aspetta di essere ritrovato...

Mauro Mannocchi:

UN VISIONARIO IMPRENDITORE AL SERVIZIO DELL'INNOVAZIONE E DELLA COMUNITÀ



MAURO Mannocchi, distintosi nel panorama romano per il suo continuo impegno sia nel mondo imprenditoriale sia in quello associativo,

rappresenta un esempio emblematico di leadership multisettoriale. La sua lunga carriera, è caratterizzata da una serie di incarichi istituzionali e di responsabilità in ambiti diversificati, dimostrando una dedizione non solo verso il successo delle sue imprese, ma anche verso il benessere della comunità.

Dal 2009, Mannocchi ha ricoperto la prestigiosa carica di Presidente della Confartigianato Imprese di Roma, un ruolo che gli ha permesso di incidere profondamente sull'economia locale, promuovendo lo sviluppo e il sostegno delle piccole e micro imprese. La sua visione ha contribuito a rafforzare il tessuto imprenditoriale della capitale, offrendo nuove opportunità di crescita e di visibilità a realtà artigianali e imprenditoriali.

Il suo operato non si è limitato a questo: come membro attivo del Consiglio Generale e della Giunta della Camera di Commercio di Roma e del Consiglio di Amministrazione di Tecnopolo S.p.A., Mannocchi ha lavorato alacremente per

favorire l'innovazione e la competitività del sistema imprenditoriale romano, mostrando una particolare attenzione verso le startup tecnologiche e l'innovazione sostenibile.

La passione di Mannocchi per il sociale e il laicato cattolico ha arricchito ulteriormente il suo profilo professionale e umano. Come Presidente Diocesano dell'Associazione Cristiana Artigiani Italiani (A.C.A.I.) e membro del Comitato dei Presidenti della Consulta Diocesana dei Laici presso il Vicariato di Roma, ha saputo coniugare i valori dell'etica cristiana con quelli dell'imprenditorialità, promuovendo progetti volti al miglioramento delle condizioni di vita e al sostegno delle comunità locali.

Ed ancora, fin dagli anni 80 il suo impegno nella A.C.A.I. ha spaziato dai vertici istituzionali territoriali e nazionali dell'Associazione, senza trascurare le significative esperienze anche nell'area dei servizi alle persone, con la presidenza dell'Ente di Patronato e del C.A.F.

Il suo impegno si estende anche alla periferia della città eterna, con una escursione nel mondo della amministrazione territoriale con il ruolo svolto nella qualità di consigliere eletto nell'allora XX^a Municipio della città di Roma, dove, anche in qualità di membro del Comitato

Direttivo del Consorzio delle Periferie Romane, ha dato vita a iniziative volte a valorizzare e rivitalizzare queste aree spesso trascurate, dimostrando come l'innovazione possa essere un motore di inclusione sociale.

Recentemente, la leadership di Mannocchi ha trovato nuova espressione nella sua presidenza della Nuova Fiera di Roma e nel suo ruolo attuale di segretario di Assartigiani. Queste posizioni gli hanno consentito di lavorare a stretto contatto con il tessuto produttivo locale e internazionale, avviando progetti di grande rilevanza come la produzione di nuovi mezzi agricoli in collaborazione con importanti gruppi cinesi, nonché lo sviluppo di soluzioni ecologiche per il trasporto passeggeri e la pulizia nei maggiori porti italiani.

La carriera di Mauro Mannocchi è un chiaro esempio di come l'impegno, la visione e la capacità di aggregare intorno a sé persone e risorse possano tradursi in un impatto positivo tangibile, sia nel mondo dell'impresa che in quello sociale. Mannocchi continua a ispirare molti, dimostrando che la vera leadership è quella che sa unire il successo professionale all'impegno per il bene comune.

COOPERATIVA IMPRESA LAVORATORI PORTUALI

CILP



- **Movimentazione merce di qualsiasi tipologia**
- **Movimentazione auto**
- **Movimentazione merce in pallets**
- **Movimentazione container**
- **Pulizia, reefer container**
- **Svuotamento-riempimento container**
- **Deposito bagagli**
- **Incolonnamento auto a seguito passeggeri**



Via della Cooperazione, 1 | Civitavecchia (RM)
Telefono: +39 0766 24584 | info@cilpcv.com | www.cilpcv.com



Chi siamo

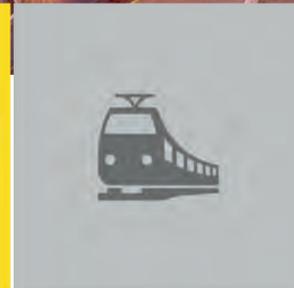
La Ant. Bellettieri & Co. Srl opera dal 1883 nel porto di Civitavecchia, situato al centro della costa ovest dell'Italia, a 70 km da Roma, a poco più di 50 km dall'Aeroporto Internazionale di Fiumicino e nelle immediate vicinanze di centri dalla straordinaria valenza storica ed archeologica. Sin dalla nascita, abbiamo saputo ottenere apprezzamenti e mantenere un buon nome, grazie a professionalità e competenza del nostro personale qualificato.

La Ant. Bellettieri & Co. Srl costantemente mira a fornire servizi di standard elevati, ponendo in campo risorse umane produttive, dinamiche e sempre aggiornate sulle normative dei settori, al fine di poter soddisfare pienamente le esigenze della Clientela a costi ragionevolmente contenuti.

La nostra filosofia è:
"Ieri, Oggi e Domani, sempre disponibili con Cortesia, Qualità ed Efficienza"

Servizi Portuali

- Agenzia Marittima
- Imbarchi/Sbarchi
- Spedizionieri Doganali
- Commissariato di avaria
- Politica per la Qualità



Trasporti & Logistica

- Trasporti a carico completo
- Trasporti rifiuti pericolosi e non
- Trasporto merce liquida alimentare
- Servizio di deposito e stoccaggio
- Trasporto merci alla rinfusa
- Trasporto a temperatura controllata
- Trasporti eccezionali con o senza scorta
- Trasporti parziali

Zona Industriale loc. Giammoro
98042 Pace del Mela (ME) - Italy
Tel: +39 090 9385246/47/48/49

Via Leonardo da Vinci 10
20088 Rosate (MI) - Italy
Tel: +39 02 9084 8261

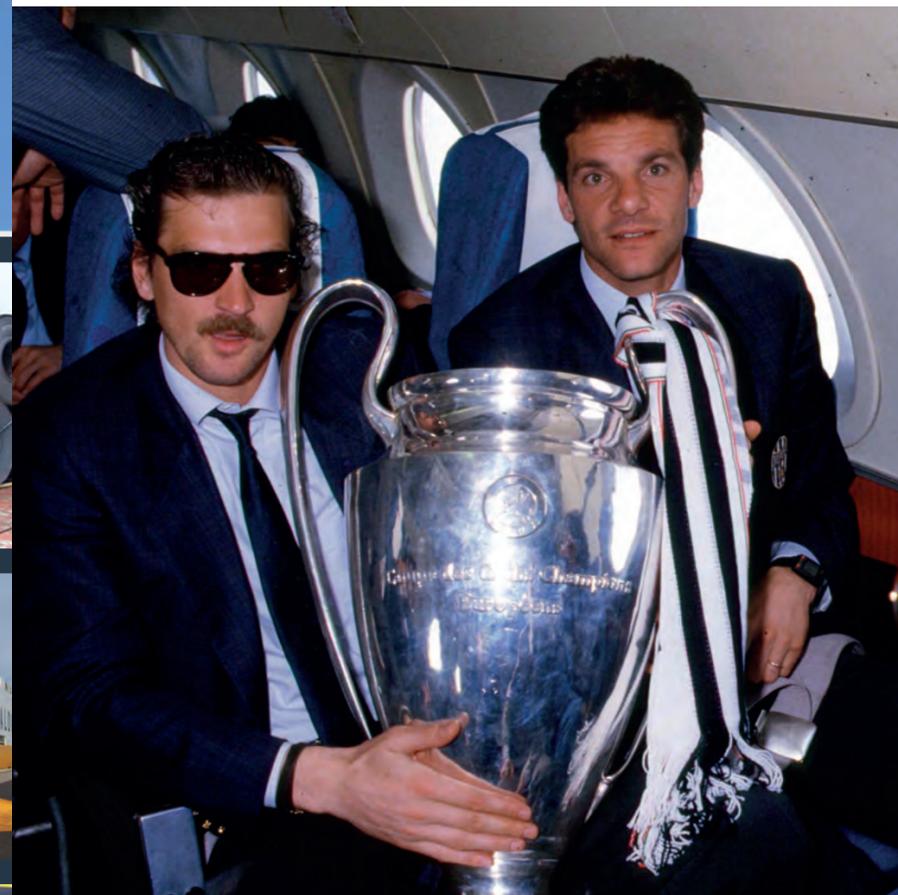
Via Torelli, 5
74016 Massafra (TA) - Italy



- Stivaggio/Destivaggio di tutte le merci con l'ausilio di mezzi meccanici: coils, lamierini, carta in rotoli, cellulosa, brammes, verghe, macchinari industriali, pezzi speciali, containers, ecc..
- Scarico/ricarico merce alla rinfusa: carbone, cromo, caolino, argilla, concime, sementi, carbonato di calcio, terre ferrose, acciaio, rottami di ferro, solfato, etc.
- Rizzaggio/fardaggio professionale a bordo di coils, macchinari industriali
- Conduzione di mezzi meccanici di tutti i tipi (bob-cat, pale meccaniche gommate/cingolate, escavatori speciali, carrelli elevatori)
- Conduzione grues, anche semoventi fino a 200 tons
- Rizzaggio/derizzaggio mezzi pesanti/semirimorchi da e per le isole, da e per la Spagna
- Carico/scarico, movimentazione e stoccaggio di auto nuove di fabbrica
- Imbarco/sbarco containers
- Servizio auto passeggeri da e per le isole, da e per la Spagna
- Servizio bagagli navi da crociera
- Imbarco derrate alimentari navi da crociera



Stefano Tacconi



LA SARACINESCA BIANCONERA CHE HA VINTO TUTTO QUELLO CHE C'ERA DA VINCERE... IL CAPITANO PUPILLO DALL' AVVOCATO AGNELLI CHE LO REPUTAVA IL PRIMO DEI NUMERI UNO

PER tutti gli appassionati di calcio di lunga data il nome Stefano Tacconi sicuramente dirà qualcosa, visto che l'ex calciatore è stato per anni un professionista del nostro campionato di calcio, giungendo anche ad ottenere la convocazione in nazionale. A differenza di molti altri colleghi, però, Tacconi non ha

proseguito la sua carriera all'interno del mondo del calcio ed ha fatto perdere le sue tracce subito dopo il ritiro. Per questo motivo, chi non seguiva il calcio tra gli anni '80 e '90 potrebbe non ricordarsi di lui. Ripercorriamo, dunque, in breve le tappe più importanti della sua carriera e della sua vita privata. Nato a Perugia il 13 maggio del 1957, Stefano Tacconi cominciò sin da bambino a giocare a calcio

con il ruolo di portiere. Le sue doti fisiche gli permisero di farsi notare dall'Inter che lo prese dallo Spoleto e lo mise al centro delle proprie rappresentative giovanili. Conclusi gli anni nelle giovanili, l'Inter lo ha girato in prestito allo Spoleto (Serie D), alla Pro Patria ed alla Sambenedettese (Serie C - Serie C1). Proprio le prestazioni alla Sambenedettese destarono l'attenzione dell'Avellino che decise



JUNIC



di acquistarlo rendendolo l'estremo difensore titolare e facendolo esordire in Serie A. Gli anni in Campania furono importanti per la sua crescita sportiva. Tacconi dimostrò di essere eccellente tra i pali e nelle uscite basse. Dotato di atletismo e carattere, sembrò alla Juventus il sostituto ideale di Dino Zoff. Alla Juventus giocò per 9 anni, diventando uno dei migliori portieri del campionato italiano e meritandosi

anche delle convocazioni in Nazionale (era in rosa anche ad Italia 90). Nel 1992 passò al Genoa dove concluse la carriera dopo due stagioni. Sposato con Laura Speranza e padre di quattro figli Stefano ha deciso di abbandonare il mondo del calcio dopo il ritiro ha cambiato strada prendendo un diploma da cuoco e diventando imprenditore nel campo della ristorazione un vero CHEF TRICOLORE

che gira il mondo con le sue serate culinarie ed il suo vino JUNIC. Nel frattempo è sempre IL CAPTANO nel sequel di Raidue CAPITANI IN MEZZO AL MARE.



Info +39 340 61 35 265 - junic.wine@gmail.com

Canali televisivi scaricabili GRATUITAMENTE

PORT TV
SEA TRADE TELEVISION



OCEAN DRIVE
TELEVISION
MIAMI CHANNEL

anche su APP
Android e IOS

© Italian Television Group Miami Beach

