

GL 9HQHUGu QRYHPEUH

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
1	Il Sole 24 Ore	12/11/2020	CASO AUTOSTRADE, TRE ARRESTI TORNA IN SALITA LA TRATTATIVA PER CEDERE IL CONTROLLO DI ASPI (I.Cimmarusti)	3
2	Il Sole 24 Ore	12/11/2020	MENO DI 1 MILIONE AL GIORNO IN MANUTENZIONE (L.G.)	6
3	Corriere della Sera	12/11/2020	L'INTERCETTAZIONE CHOC: "USATA RESINA DIFETTOSA E' INCOLLATO COL VINAVIL" (A.Pasqualetto)	7
38	Italia Oggi	13/11/2020	PIANI INFRASTRUTTURALI, 20 MLN (M.Finali)	9
1	Avvenire	12/11/2020	MOLTO PRIMA DELLE MANETTE (D.Paolini)	10
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
18	Italia Oggi	13/11/2020	L'EDILIZIA SOSTENIBILE IN UNA APP (F.Unnia)	11
39	Italia Oggi	13/11/2020	SUBAPPALTO, VIA IL TETTO DAL CODICE (A.Mascolini)	12
Rubrica Imprese				
27	Italia Oggi	13/11/2020	IL CORONAVIRUS STACCA LA SPINA A 460 MILA IMPRESE (S.D'alessio)	13
Rubrica Innovazione e Ricerca				
11	Italia Oggi	13/11/2020	ITALIA PATRIA DEI BREVETTI ROBOT (F.Merli)	14
Rubrica Lavoro				
27	Il Sole 24 Ore	12/11/2020	REDDITO CITTADINANZA, PIU' CONTRATTI (C.Tucci)	15
21	Avvenire	12/11/2020	"IL REDDITO PORTA UN LAVORO" (C.Arena)	16
Rubrica Altre professioni				
25	Il Sole 24 Ore	12/11/2020	I COMMERCIALISTI: SERVE UN RINVIO DI REDDITI (F.Mi.)	18
35	Italia Oggi	12/11/2020	COMMERCIALISTI PER LA CRESCITA (M.De Lise)	19
Rubrica Ingegneri				
1	Italia Oggi	13/11/2020	SISMABONUS, TUTTI GLI INTERVENTI DIVENTERANNO TRAINANTI (M.Damiani)	20
Rubrica Professionisti				
1	Il Sole 24 Ore	13/11/2020	AGEVOLAZIONI SUPERBONUS, TRE LIVELLI DI RESPONSABILITA' PER I PROFESSIONISTI (P.Bosso)	21
27	Il Sole 24 Ore	12/11/2020	CONTRO IL COVID PIANO WELFARE PER I PROFESSIONISTI (A.Galimberti)	23
37	Corriere della Sera	12/11/2020	Int. a A.Bagnasco: "STATALI E PARTITE IVA, NON SOFFIAMO SUL FUOCO SE IL VIRUS LI DIVIDE" (D.Di Vico)	24
1	Italia Oggi	13/11/2020	AIUTI ANCHE AI PROFESSIONISTI (C.Bartelli)	25
Rubrica Estero				
31	Il Sole 24 Ore	13/11/2020	LA TRAGEDIA DEL COVID SPINGE LA RIVOLUZIONE SILENZIOSA DELL'EUROPA (A.Cerretelli)	27

Caso Autostrade, tre arresti Torna in salita la trattativa per cedere il controllo di Aspi

GENOVA

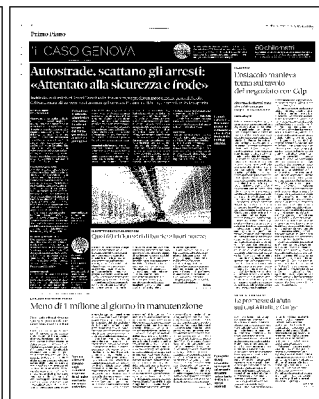
Ai domiciliari Castellucci, Donferri e Berti. L'accusa: attentato a sicurezza e frode

Arresti domiciliari per l'ex ad di Autostrade per l'Italia, Giovanni Castellucci, e altri due ex manager di Autostrade per l'Italia (Aspi), Michele Donferri Mi-

telli e Paolo Berti. Interdittive per altri tre manager ancora nel gruppo. I provvedimenti cautelari sono stati eseguiti ieri dalla Guardia di Finanza, nell'ambito di un filone dell'inchiesta della Procura di Genova sul crollo del viadotto Morandi ad agosto 2018. L'accusa è attentato alla sicurezza e frode. Agli atti intercettazioni tra i manager da cui emerge un quadro inquietante di responsabilità nella gestione di Autostrade che potrebbe pesare molto nel

negoziato in corso con Cdp per la cessione dell'88% del concessionario. Nel negoziato manca ancora il piano economico finanziario che avrebbe dovuto essere presentato entro il 30 novembre e da cui dipende il valore economico dell'operazione, in cui, inoltre, diventa ancora più difficile da sciogliere il nodo della manleva. In Borsa il titolo Atlantia ha perso oltre il 3%.

Caprino, Cimmarusti e Galvagni
 - a pagina 2



Autostrade, scattano gli arresti: «Attentato alla sicurezza e frode»

Inchiesta. Ai domiciliari l'ex-ad Castellucci e due suoi manager che un mese e mezzo prima del crollo del Ponte Morandi scrivevano: «I cavi sono già corrosi». Pressioni sull'Arma, un verbale di Polizia sparito

**Maurizio Caprino
Ivan Cimmarusti**

«Sapevano, hanno occultato», dice in un'intercettazione con la moglie Paolo Berti, direttore centrale operativo di Autostrade per l'Italia (Aspi). Le «inadeguate» barriere fonoassorbenti Integautos montate in Liguria e su tratti dell'A14 potevano crollare con una raffica di vento e finire sui veicoli in corsa. Una «sottostima del 200%», di cui era a conoscenza fin dal 2017 anche l'ex-ad Giovanni Castellucci. Ma, soprattutto, emergono la sospetta consapevolezza che «i cavi del Morandi», un mese e mezzo prima del tragico crollo del 14 agosto 2018, erano «corrosi» ed elementi sui rapporti tra Castellucci e i Benetton.

L'inchiesta e gli Indagati

Sono gli atti del procuratore di Genova, Francesco Cozzi, dell'aggiunto Paolo D'Ovidio e del pm Walter Cotugno a dare retroscena da chiarire sulla gestione Aspi fino al 2019. Ai domiciliari sono finiti Castellucci, Michele Donferri Mitelli, ex-direttore Maintenance, e Paolo Berti, ex-direttore Operations. Interdizione di 12 mesi a Stefano Marigliani, direttore del Tronco di Genova ora a Milano, e ai dipendenti Paolo Strazzullo e Massimo Meliani (Spea). Accuse: attentato alla sicurezza dei trasporti e inadempimento contrattuale in pubbliche forniture, aggravati dalla frode allo Stato.

L'inchiesta, nata da quella sul crollo del Morandi, è condotta dal 1° gruppo della Guardia di finanza di Genova, al comando del colonnello Ivan Bixio.

Stando agli atti, la pessima condizione delle barriere fonoassorbenti era stata «occultata fraudolentemente allo Stato e agli organi ispettivi».

Il whatsapp di Castellucci

L'ex-ad ne era a conoscenza almeno da aprile 2017, anche se i pm ritengono che i vertici Aspi sapessero già a dicembre 2016. In un messaggio Whatsapp, Berti invia a Castellucci due foto di barriere del viadotto Rezza di Genova piegate verso la carreggiata. Poco dopo, ritengono i pm, Castellucci risponde in modo «ironico»: «Grazie. Le barriere la ha progettate Renzo Piano? A onda?».

Il Ponte Morandi

Gli avvocati di Castellucci hanno espresso «stupore e preoccupazione» per una misura «che non si giustifica in sé» e «non ha nulla a che vedere» col crollo del Morandi. Ma per dimostrare il presunto occultamento del disastro manutentivo, gli inquirenti usano un'intercettazione acquisita proprio nell'inchiesta «madre». Una sorta di ammissione di colpa risalente al 25 giugno 2018, un mese e mezzo prima del crollo. Berti scrive a Donferri di iniettare aria deumidificata nei cavi per levare l'umidità. Donferri risponde che i cavi sono già corrosi e Berti conclude: «Sti cazzi io me ne vado». Chat cancellata da Berti per «ri-ri-ri» - celare le responsabilità.

Pressioni sulle forze dell'ordine

Sembra celare anche Donferri, che tenta di far sparire documenti nel pieno dell'inchiesta. L'indizio è in una

telefonata del 17 settembre 2019, appena dopo il licenziamento per le intercettazioni emerse nell'inchiesta sui viadotti, con il suo collaboratore Matteo Biello: «Portati un bel trolley grosso...devo cominciare a prendere l'archivio là del Polcevera quella è roba mia». Donferri fa anche pressioni sull'ex-generale generale dei Carabinieri, Franco Mottola, poi componente dell'Organismo di vigilanza di Aeroporti di Roma (sempre gruppo Atlantia), a intervenire sui comandanti dell'Arma a Genova per proteggere Castellucci durante l'interrogatorio sul crollo del Morandi, a novembre 2018. Scrive il gip: «Mottola conferma la presenza» dei militari (tra cui un capitano) per assicurare privacy all'arrivo di Castellucci. Mottola ha cura di precisare che i comandanti regionale e provinciale gli avrebbero manifestato l'intenzione di andare personalmente a ricevere Castellucci ma di avere temuto critiche.

Emerge pure che il verbale della Polizia stradale sul cedimento della barriera del Rezza sarebbe stato «rad-drizzato», dice Berti. Il verbale, annota il gip, non è stato trovato.

I Benetton

Negli atti, un colloquio in cui il successore di Castellucci alla guida di Atlantia, Gianni Mion, ne descrive il rapporto con i Benetton: il management si sarebbe «impossessato della loro testa». Già nel 2007, al tempo della rinegoziazione della concessione con lo Stato, Castellucci «diceva "facciamo noi" e Gilberto eccitato perché lui guadagnava e il fratello di più».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CASO GENOVA



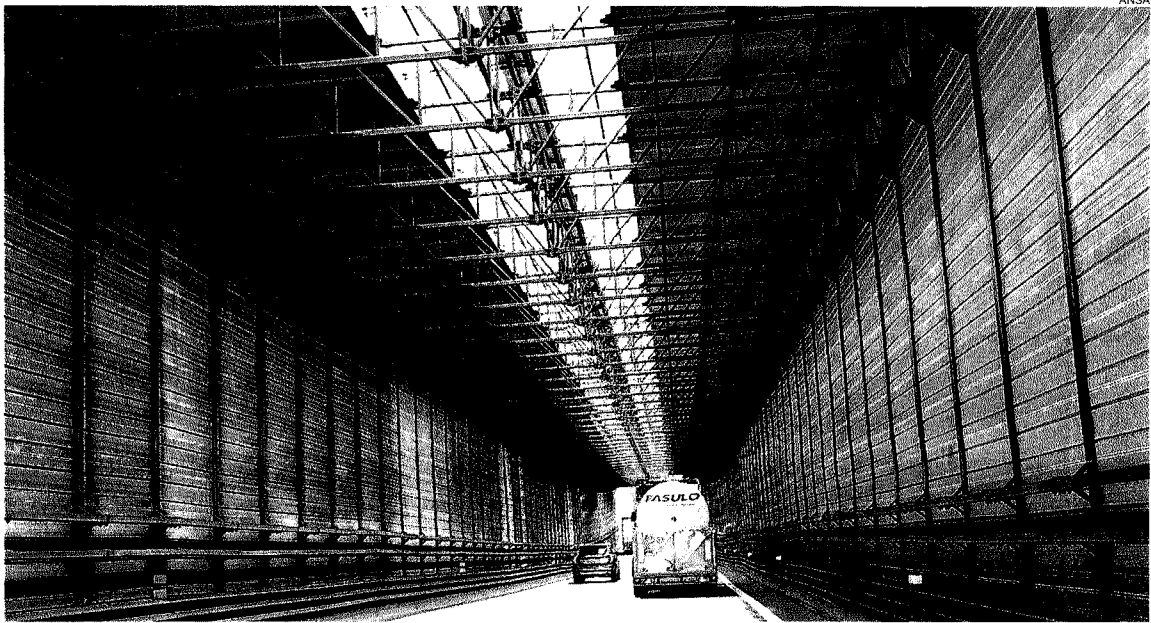
Strada dei Parchi. Omessa manutenzione di viadotti dell'autostrada A25 che avrebbe messo «in pericolo la sicurezza». Per questi motivi i vertici di Strada dei Parchi Spa, tra cui il presidente Lelio Scopa e l'amministratore delegato Cesare Ramadori, sono indagati

60 chilometri

LE BARRIERE NON A NORMA OGGETTO DELLA INDAGINE
Le barriere Integautos, installate su 60 km di autostrade Aspi, svolgono due funzioni di sicurezza e fonoassorbenti

L'attuale ad di Atlantia Gianni Mion intercettato: «Benetton presi dal management ed eccitati dai guadagni»

Rischi sulla rete.
L'inchiesta della Procura su Autostrade per l'Italia



Giovanni Castellucci.
L'ex amministratore delegato di Aspi in un messaggio a Berti «ironizza» sullo stato di degrado di alcune barriere paragonandole a un'opera di Renzo Piano

I timori sulla trattativa hanno spinto ieri al ribasso di oltre il 3% il titolo della holding Atlantia

LA VECCHIA GESTIONE DI ASPIS

Meno di 1 milione al giorno in manutenzione

Prima del crollo del Morandi spese per 270 milioni l'anno, ora non bastano 600 milioni

Esiste un prima e un dopo. Prima del crollo Ponte Morandi «venivano fatti 260-270 milioni di manutenzione all'anno», ha spiegato Roberto Tomasi, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia arrivato al vertice della società dopo l'uscita dell'ex ceo Giovanni Castellucci, in un colloquio con alcune testate giornalistiche tra cui *Il Sole 24 Ore*. Troppo pochi? Molto meno di un milione al giorno, questo è sicuro. «Non esistevano degli standard, era come fare il salto con l'asta ma senza asticella», ha sottolineato ancora il manager. Ora, «è tutto diverso. Nel 2019 il dato è cresciuto di oltre il 60% superando i 400 milioni, il 2020 verrà chiuso con 655 milioni di interventi e nel 2021 gli impegni saranno pari a 600 milioni». Altre cifre, frutto di una «visione completamente differente», ha aggiunto Tomasi. Prima non era «assolutamente lungimirante». Poi si è preso «coscienza della necessità di definire degli standard. È la condizione fondamentale per poter fare un piano di manutenzione che possa essere condiviso» e che di conseguenza possa essere monitorato nella sua esecuzione.

Questi nuovi standard sono stati concordati con il ministero delle Infrastrutture nel 2019, dopo una verifica a tappeto di tutta la rete, comprese le opere d'arte, ossia ponti, gallerie, viadotti, barriere. E questo ha portato a una riorganizzazione complessiva dell'intero processo di controllo della rete: la definizione di parametri certi, le procedure interne di verifica, la validazione esterna degli interventi e la caratterizzazione profonda delle opere. Ossia, anche questo tassello cruciale, l'individuazione di quella che vuole essere la vita «estesa» dell'infrastruttura in modo tale che la manutenzione sia tarata sulla base di quanto tempo ancora dovrà servire quel tratto di strada. Nuovi standard, dunque, ma anche nuovi vertici: «Il 100% delle prime linee a mio diretto riporto è stato cambiato ed è stata promossa una rotazione sul 99% dei direttori di tronco». Un colpo di spugna su un passato che, le intercettazioni lo dimostrano, è da dimenticare. Eppure, dagli atti dell'indagine emerge che Castellucci contava ancora. «Da che l'ex ceo è uscito da Atlantia, ossia a settembre 2019, io non più avuto contatti diretti o indiretti con lui», ha assicurato Tomasi. Tutti i manager sottoposti alle misure cautelari sono già usciti dal gruppo o sono stati sospesi. Ed è stato messo a punto un piano «che va ben oltre la gestione della concessio-

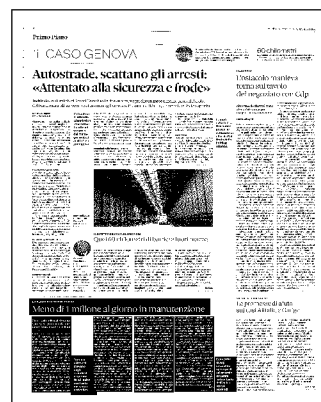
ne, vogliamo diventare un gestore della mobilità integrata. E in quest'ottica i 200 milioni che verranno investiti nella digitalizzazione saranno fondamentali, poiché permetteranno di condividere tutti gli elementi essenziali con il controllore». Questo è l'oggi. Gli atti dell'inchiesta fotografano una situazione ben diversa riguardo al passato. Che in parte viene evidenziata anche da Gianni Mion, manager alla guida della holding della famiglia Benetton, Edizione, che tiene le redini di Atlantia e dunque di Autostrade. Nel corso di una conversazione Mion ha ammesso: «Il vero grande problema è che le manutenzioni le abbiamo fatte in calare, più passava il tempo meno facevamo». Questo, tuttavia, come conclude il Gip di Genova, garantiva profitti più alti e dunque, grazie alle cedole, la soddisfazione dei Benetton. E Castellucci, come riferito sempre da Mion in un'altra conversazione, «disseminava» il concetto che a Ponzano fossero al corrente del meccanismo perverso e lo caldeggiassero. Possibile? Di certo è mancata la vigilanza. Si sono affidati al «ci penso io» di Castellucci. Dichiarazioni nette quelle di Mion che nell'ambito degli equilibri famigliari dei Benetton potrebbero essere guardate con fastidio da chi non ha mai amato il manager. Da capire con quali conseguenze.

—L.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tomasi:
 «Non esistevano degli standard, era come fare il salto con l'asta ma senza asticella»

L'ex vertice di Aspi si sarebbe speso per il salvataggio di Carige nel contesto dell'inchiesta sul Morandi



Le carte

dal nostro inviato
Andrea Pasqualetto

L'intercettazione choc: «Usata resina difettosa È incollato col Vinavil»

E Mion, l'uomo dei Benetton: ridotte le manutenzioni

GENOVA In questa indagine, apparentemente minore, spuntano una serie di conversazioni acquisite dagli inquirenti che vanno a toccare il cuore dell'inchiesta principale, quella sul crollo del ponte Morandi (72 indagati). Come il messaggio WhatsApp fra Michele Donferri Mitelli e Paolo Berti, ex responsabile delle manutenzioni ed ex direttore centrale operativo di Autostrade per l'Italia (Aspi), ora entrambi agli arresti domiciliari.

«I cavi del Morandi sono corrosi», gli scriveva Donferri il 25 giugno 2018, un mese e mezzo prima del crollo. Berti, che gli aveva chiesto di iniettare dell'aria nei cavi del viadotto Polcevera per risolvere il problema dell'umidità, gli rispose stupito: «Sti c..., io me ne vado», dove quel «sti c...», è stato interpretato dagli inquirenti come un'esclamazione di disinteresse, non di stupore.

Significativo poi il fatto che Berti, nei giorni successivi al crollo del viadotto, «abbia cancellato la conversazione, che evidenziava elementi di

prova sulla consapevolezza dei problemi dei cavi degli stralli del Polcevera», scrive la gip Paola Faggioni nelle 105 pagine di ordinanza. «Hanno cercato di depistare le indagini», ha aggiunto ieri il procuratore Francesco Cozzi. Il tentativo è però fallito perché il

messaggio è stato trovato nel telefonino di Donferri.

Il punto sono le manutenzioni, sul quale la magistrata si sofferma, sottolineando «le gravi condotte criminose legate a una politica imprenditoriale volta alla massimizzazione dei profitti e la riduzione

ne delle spese, a scapito della salute pubblica». La resina delle barriere «è difettosa e totalmente inefficace». Non solo: lì «è incollato col Vinavil», dice uno degli indagati.

E sempre a proposito di manutenzioni viene riportata una conversazione del 2 febbraio di quest'anno. La voce intercettata è quella di Gianni Mion, storico manager di casa Benetton. «Il vero grande problema è che le manutenzioni le abbiamo fatte in calare, più passava il tempo e meno facevamo... così distribuivamo più utili... e Gilberto e tutta la famiglia erano contenti».

Mion, oggi amministratore delegato di Edizione holding, la società che controlla Atlantia e dunque Autostrade per l'Italia, discute amabilmente al telefono con il professor Giorgio Brunetti, ex amministratore di alcune società del gruppo Benetton: «Castellucci allora diceva "facciamo noi"... e Gilberto eccitato perché lui guadagnava e suo fratello di più». L'altro: «Si erano innamorati di sta roba senza sapere i rischi». «Esatto».

In una telefonata di genna-

L'indagine principale



L'indagine che ha portato agli arresti di ieri è partita circa un anno fa dopo l'analisi dei documenti acquisiti nel corso di un'altra inchiesta, quella sul crollo del ponte Morandi di Genova il 14 agosto 2018 nel quale morirono 43 persone

io, Mion sostiene «che Castellucci sta cercando di seminare il concetto secondo il quale Gilberto Benetton e il cda di Atlantia erano a conoscenza delle omesse manutenzioni», scrive il giudice.

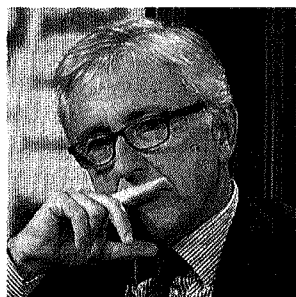
Che poi sottolinea la «spre-giudicatezza dell'ex ad... l'uscita dal gruppo Atlantia non gli ha impedito di influenzare le dinamiche societarie e di ricercare ruoli di vertice in altre rilevanti compagnie societarie, come Alitalia...». Scrive di «rete di conoscenze di altissimo livello e di propensione alla strumentalizzazione dei rapporti a fini personali». Riporta una telefonata tra Castellucci e Jorg Michael Eberarth, ad di Air Dolomiti controllata da Lufthansa. È il 24 ottobre del 2019, Castellucci fa riferimento a contatti con un ministro: «Mi aveva chiesto di aiutarlo su Alitalia, se voi avete interesse ditemelo, potrei avere un ruolo di presidente». In un'altra telefonata spunta il governatore ligure Giovanni Toti: 30 ottobre 2018, tre mesi dopo il crollo del Morandi. «Senti Gianni... — esordisce Toti — ho parlato a lungo con Modiano adesso per la... roba che ti ha proposto di Carige... Ovviamente una volta che tu mi dici che c'è la disponibilità, io parlo con Giorgetti e con Salvini». E Castellucci, all'epoca indagato per il disastro del Morandi: «Il problema è che per venderlo ai miei azionisti ho bisogno che sia all'interno di un quadro». Per il giudice il quadro sarebbe quello, tutto da ridipingere, dei rapporti fra il gruppo Benetton e lo Stato concessionario.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I punti

L'inchiesta e gli arresti

1 Ieri sono finiti ai domiciliari Giovanni Castellucci (ex ad di Autostrade per l'Italia), Michele Donferri Mitelli (ex responsabile nazionale delle manutenzioni di Autostrade) e Paolo Berti (ex direttore centrale operativo)



Manager Giovanni Castellucci

Le misure cautelari e le accuse

2 Le accuse ipotizzate sono attentato alla sicurezza dei trasporti e frode in pubbliche forniture. Sono in tutto sei le misure cautelari disposte dal gip: oltre ai tre arresti domiciliari, le altre tre sono misure interdittive

Le barriere fonoassorbenti

3 L'indagine si occupa dei problemi riscontrati in termini di sicurezza sulle barriere fonoassorbenti montate sulla rete autostradale. Le barriere non vennero cambiate «per evitare le ingenti spese», si legge nell'ordinanza



Emanato da Invitalia l'avviso Italia City branding 2020. Venti comuni selezionati

Piani infrastrutturali, 20 mln

L'obiettivo: dare alle città più appeal per investimenti

Pagina a cura
 DI MASSIMILIANO FINALI

Valorizzare le potenzialità attrattive delle città italiane rispetto agli investimenti nazionali e stranieri, puntando a sviluppare un brand cittadino, è lo scopo del nuovo avviso pubblico denominato «Italia City branding 2020». Emanato dalla struttura di missione Investitalia, presso la Presidenza del consiglio dei ministri, il bando mette in campo risorse per 20 milioni di euro. L'avviso pubblico porterà alla selezione di 20 città pilota con le quali elaborare e attuare un piano di investimenti con una prevalente componente infrastrutturale. La finalità è quella di istituire ed avviare, verificandone l'efficacia, uno strumento prodromico alla costituzione di una misura organica inserita nella programmazione nazionale. Possono presentare richiesta di finanziamento i comuni capoluogo di provin-

cia, esclusi i comuni capoluogo di città metropolitane, eventualmente avvalendosi anche di società in house.

Finanziamenti per la progettazione

I soggetti proponenti dovranno presentare richieste di finanziamento finalizzate al conseguimento della progettazione definitiva e/o esecutiva correlate a proposte di piani di investimento che includano interventi per i quali il soggetto proponente sia in grado di descrivere l'impatto economico positivo sulla capacità di accrescere l'attrattività del comune o dell'area in termini di nuovi investimenti. Il soggetto beneficiario dovrà affidare la progettazione entro quattro mesi decorrenti dalla sottoscrizione della convenzione di finanziamento.

I progetti finanziabili

A titolo di esempio, il progetto potrà riguardare il recupero di manufatti industriali o di archeologia indu-

striale, aree dismesse, aree mercatali, aree verdi da destinare a siti produttivi o di interesse economico-culturale. Potrà anche riguardare lo sviluppo di poli turistici come volano di sviluppo economico e occupazionale, nonché strutture capaci di incrementare la capacità competitiva del sistema d'offerta, infrastrutture per il rilancio del turismo giovanile e sviluppo di infrastrutture turistiche a basso impatto ambientale. Saranno ammessi anche progetti per infrastrutture e servizi per l'internazionalizzazione dell'offerta culturale e sportiva e progetti per lo sviluppo del territorio attraverso infrastrutture e servizi nel settore della ricerca e dell'innovazione tecnologica finalizzate all'acquisizione e valorizzazione di talenti. Sempre a titolo esemplificativo, in linea con le priorità europee nei settori delle infrastrutture verdi, digitali e sociali le proposte potranno anche fare riferimento anche alla

digitalizzazione delle città e dei processi amministrativi, all'efficienza energetica del patrimonio pubblico, alla resilienza al cambiamento climatico, protezione contro il dissesto idrogeologico, tutela ambientale e aree verdi. Potranno, inoltre, riguardare la mobilità urbana sostenibile, attraverso parcheggi di scambio, intermodalità, percorsi ciclo-pedonali e silos, oltre che infrastrutture sociali e scolastiche e valorizzazione e messa in sicurezza del patrimonio pubblico immobiliare, edilizia residenziale pubblica ed edilizia residenziale sociale.

Contributo fino a un milione di euro

È ammessa a valutazione una sola proposta per proponente, a pena di esclusione. Il proponente dovrà garantire, a pena di esclusione ed al momento della presentazione della domanda, una partecipazione pari al 10% delle spese per le quali si richiede il finanziamento oggetto. Cia-

scuna proposta potrà ricevere un finanziamento massimo pari al 20% del fabbisogno relativo all'intervento infrastrutturale connesso alla proposta presentata, con un limite massimo di un milione di euro.

Domande entro il 25 novembre 2020

Le proposte progettuali devono essere trasmesse, esclusivamente e a pena di inammissibilità, all'indirizzo di posta elettronica certificata struttura.investitalia@pec.governo.it, specificando nell'oggetto «Italia City branding 2020 - soggetto proponente». Le proposte progettuali dovranno pervenire entro il 25 novembre 2020.

—© Riproduzione riservata—

a cura di
CLUB MEP
 MANAGER E PROFESSIONISTI NETWORK
 WWW.CLUBMEP.IT
 TEL. 199.203080
 MAIL: INFO@CLUBMEP.IT



