

**ACCORDO QUADRO TRA  
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI,  
AGENZIA NAZIONALE SICUREZZA DELLE FERROVIE,  
ASSOPORTI, RETE FERROVIARIA ITALIANA S.P.A E ASSTRA**

<><><><><><>

**SVILUPPO E SICUREZZA  
DELLE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE DI COLLEGAMENTO  
CON I PORTI**

<><><><><><>

*M*

*49*

*M*

*A*

## PREMESSO

- Che il Decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n° 753 concernente *“Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto”* ha stabilito un differente quadro normativo per le ferrovie dell'ex Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e per le ferrovie in regime di concessione o di gestione commissariale governativa;
- Che con il Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione n° 138T del 31 ottobre 2000 e s.m.i. è stata rilasciata a favore delle Ferrovie dello Stato – Società dei Trasporti e Servizi per Azioni e, successivamente, a decorrere dalla data della sua costituzione, alla società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, alle condizioni stabilite nello stesso atto di concessione;
- Che con il Decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162 sono state recepite le direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e che, in particolare, è stata istituita l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ed è stato individuato, quale ambito di



applicazione del medesimo decreto, il sistema ferroviario italiano;

- Che il Regolamento (UE) n° 402/13 della Commissione del 30 aprile 2013, ha stabilito il metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi di cui all'articolo 6, paragrafo 3, lettera a), della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio;
- Che con il Decreto legislativo 8 ottobre 2010, n° 191 sono state recepite le direttive 2008/57/CE e 2009/131/CE relative all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario è stato introdotto nell'ordinamento nazionale il concetto di "Specifiche Tecniche di Interoperabilità" (STI) al fine di soddisfare i requisiti essenziali e di garantire l'interoperabilità del sistema ferroviario;
- Che il Regolamento UE 1315/2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, stabilisce che gli Stati membri prendono misure adeguate affinché la rete centrale sia sviluppata entro il 31 dicembre 2030 (articolo 38) in maniera tale da garantire un livello ottimale di integrazione dei modi di trasporto e di interoperabilità tra gli stessi (articolo 10);
- Che con il Decreto legislativo 15 luglio 2015, n° 112 è stata recepita la direttiva 2012/34/UE del Parlamento



- europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico e nel cui ambito si prevede, tra l'altro, che i rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'Infrastruttura siano regolati da un atto di concessione e da uno specifico "Contratto di Programma";
- Che con il decreto 5 agosto 2016 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha individuato le reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n° 112 per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione ed all'art. 3 comma 3 stabilisce che a far data dell'entrata in vigore del predetto Decreto cessa, comunque, ogni competenza in materia di sicurezza ferroviaria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sui gestori dell'infrastruttura ferroviaria, sulle imprese ferroviarie e sulle reti di cui all'Allegato A che sia in contrasto o in sovrapposizione con le competenze attribuite all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie;
  - Che ai sensi dell'art. 47, comma 1, del Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50, al fine di favorire ed accelerare il conseguimento della compatibilità degli standard tecnologici e di sicurezza delle linee ferroviarie regionali con quelli della rete ferroviaria nazionale e previa intesa tra le Regioni territorialmente competenti ed il Ministero delle infrastrutture e dei



trasporti, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. viene individuata quale unico soggetto responsabile della realizzazione dei necessari interventi tecnologici da realizzarsi sulle stesse linee regionali;

– Che ai sensi dell'art. 47, comma 4, del Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50, le Regioni territorialmente competenti, i gestori delle linee regionali e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. possono concludere accordi e stipulare contratti per disciplinare la realizzazione di interventi diversi da quelli richiamati alla premessa precedente, ovvero il subentro nella gestione a favore della medesima Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. delle reti ferroviarie regionali.

– Che con la Legge 28 gennaio 1994, n° 84, concernente *“Riordino della legislazione in materia portuale”* è stato disciplinato l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti;

– Che il Decreto Legislativo n.169 del 4 agosto 2016 – Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla Legge n° 84 del 28 gennaio 1994 – disciplina i

compiti e le funzioni delle Autorità di Sistema Portuale;

- Che le aree destinate alle infrastrutture ferroviarie nell'ambito e assetto complessivo portuale sono delimitate e disegnate dal Piano Regolatore di Sistema Portuale – Articolo 5, comma 1, della Legge 28 gennaio 1994, n° 84 e s.m.e i.;
- Che nell'Allegato 3 al Documento di Economia e Finanza 2017 i porti sono nodi del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT). In particolare sono nodi di 1° livello i porti rappresentati dalle Autorità di Sistema Portuale, a loro volta costituite da 57 porti di interesse nazionale ai sensi del Decreto Legislativo n.169 del 4 agosto 2016.


### **CONSIDERATO**

- Che ogni infrastruttura ferroviaria, linea o impianto, facente parte del sistema ferroviario italiano deve essere gestita da un organismo o impresa incaricata (Gestore), in particolare, della realizzazione, della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e della gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura e della relativa circolazione ferroviaria;
- Che, il Gestore dell'infrastruttura, deve ottenere un'autorizzazione di sicurezza rilasciata dall'Agenzia



Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ai sensi dell'articolo 15 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162;

- Che per avere accesso all'infrastruttura ferroviaria, un'Impresa ferroviaria deve essere titolare di un certificato di sicurezza rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria che può valere per l'intera rete ferroviaria o soltanto per una parte delimitata.
- Che, ai sensi dell'articolo 5 (Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore di sistema portuale e piano regolatore portuale) della Legge 28 gennaio 1994, n° 84 e s.m.i., l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate;
- Che ai sensi dell'articolo 18bis (Autonomia finanziaria delle autorità portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti) della Legge 28 gennaio 1994, n° 84 e s.m.i. al fine di agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei



- porti e gli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti;
- Che è necessario conseguire l'incremento continuo e progressivo degli standard di sicurezza nell'ottica di realizzare lo spazio ferroviario europeo unico;
  - Che al fine di programmare la realizzazione e la gestione in sicurezza delle tratte ferroviarie di collegamento ai porti, è necessario favorire un accordo tra i diversi enti competenti che assicurino la conformità degli interventi e degli investimenti alle Specifiche Tecniche di Interoperabilità, sia per realizzare soluzioni innovative ed economiche per l'attività ferroviaria nei porti, sia per perseguire standard in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria stabiliti in ambito europeo e dalla competente ANSF.
  - Che il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica ha tra i suoi obiettivi il miglioramento dei collegamenti e l'integrazione del Sistema Logistico;
  - Che è necessario favorire il trasporto intermodale di passeggeri e merci da e per gli ambiti portuali;





## TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO

Si stipula il presente Accordo Quadro tra:

- Il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**;
- L'**Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie**;
- L'**Associazione dei Porti Italiani**;
- **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**;
- **ASSTRA – Associazione Trasporti**.

### Articolo 1

#### *Scopo del presente Accordo Quadro*

Scopo del presente Accordo Quadro è quello di garantire che i collegamenti tra le infrastrutture ferroviarie portuali e l'infrastruttura ferroviaria nazionale abbiano lo stesso livello di sicurezza della infrastruttura ferroviaria nazionale mediante l'adozione dei moderni sistemi di circolazione, traffico e sicurezza, che garantiscono il collegamento terra-bordo.

A tal fine occorre incentivare lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie portuali e delle tratte di collegamento ferroviario tra le Infrastrutture Ferroviarie Portuali Interne e l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale o Regionale sulla base dei seguenti criteri:

- Conformare, sulla base di un'analisi di rischio, gli standard di sicurezza della circolazione a quelli



dell'infrastruttura ferroviaria nazionale tramite il progressivo soddisfacimento dei principi di sicurezza stabiliti dal Regolamento per la Circolazione Ferroviaria emanato dall'ANSF con il Decreto n° 4/2012;

- Migliorare l'integrazione delle citate infrastrutture ferroviarie nel sistema ferroviario nazionale, di cui, ai sensi dell'articolo 2 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162 costituiscono parte integrante;
- Affidare la gestione della manutenzione e della circolazione ferroviaria su di esse ad un Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria.

Il presente accordo è il riferimento per la stipula di singole convenzioni per ciascuna singola realtà, fatta salva la possibilità di disporre diversamente tenendo conto delle peculiarità del caso specifico e comunque nel rispetto della finalità del presente Accordo Quadro.

Qualora per il raggiungimento degli scopi del presente accordo quadro fosse necessario un riordino della proprietà del sedime e/o un parziale riordino dei rapporti giuridico-amministrativi tra i soggetti interessati tali attività saranno regolate attraverso accordi specifici da stipulare contestualmente alle convenzioni.

Per le finalità di cui al presente articolo ogni Autorità di Sistema portuale si attiverà con i referenti territoriali del Gestore dell'infrastruttura competente, per una



mappatura delle singole situazioni infrastrutturali ferroviarie esistenti.

## **Articolo 2**

### *Definizioni*

Ai fini del presente accordo, si definiscono:

Sistema Ferroviario Italiano: sistema ferroviario ricadente nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162 e s.m.i. e per tale intendendosi l'insieme dei sottosistemi di natura strutturale e funzionale, così come definiti nella direttiva (UE) 2008/57 e s.m.i e nella direttiva (UE) 2016/797.

Infrastruttura ferroviaria portuale interna:

- Infrastrutture costituite dai sottosistemi di natura strutturale di cui all'allegato II della direttiva (UE) 2008/57 in ambito/circoscrizione portuale per servizi di interesse generale, rientranti nel sistema ferroviario italiano;
- Infrastrutture costituite dai sottosistemi di natura strutturale su demanio marittimo concesse ai privati e utilizzate esclusivamente dai concessionari dell'infrastruttura per le operazioni di trasporto e movimentazione merci, non rientranti nel sistema ferroviario nazionale.

Infrastruttura Ferroviaria Nazionale o Regionale:

Infrastruttura ferroviaria facente parte del sistema ferroviario italiano e non ricadente in un'area o ambito portuale.

Tratta di collegamento portuale: infrastruttura ferroviaria facente parte del sistema ferroviario, che collega l'Infrastruttura Ferroviaria Portuale Interna alla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale o Regionale.

Gestore dell'infrastruttura: qualsiasi organismo o impresa incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione di una infrastruttura ferroviaria e della gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza dell'infrastruttura e della circolazione ferroviaria. I compiti del Gestore di una Infrastruttura o di parte di essa possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie e nazionali vigenti.

### **Articolo 3**

#### *Ambito di applicazione*

Il presente accordo si applica alle Tratte di Collegamento Portuale come definite al precedente articolo 2 e alle loro interfacce tecniche ed operative con l'Infrastruttura Ferroviaria Portuale Interna e con l'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE O REGIONALE oggetto di soluzioni condivise a livello locale attraverso le convenzioni di cui all'art.1.



## Articolo 4

### *Gestione delle tratte di collegamento portuale*

Previa ricognizione sullo stato patrimoniale e di esercizio della tratta di collegamento fra la Infrastruttura Ferroviaria Nazionale e l'ambito portuale, la gestione della manutenzione e della circolazione in sicurezza su ciascuna tratta di collegamento portuale deve essere affidata ad un Gestore dell'Infrastruttura.

Ciascuna Autorità di Sistema Portuale può svolgere le funzioni di gestore dell'infrastruttura delle tratte di collegamento portuale di propria giurisdizione, purché acquisisca dall'ANSF la necessaria autorizzazione di sicurezza, oppure affidare ad RFI, o ad altro gestore dell'infrastruttura Nazionale o Regionale, la gestione di tali tratte di collegamento con l'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale o Regionale tramite apposita convenzione da stipulare in conformità al presente accordo quadro.

L'affidamento della gestione di tali tratte ad un gestore diverso dall'Autorità di Sistema Portuale laddove ritenuto opportuno non avviene a titolo di concessione demaniale.

La movimentazione dei veicoli su tali tratte sarà effettuata esclusivamente da Imprese ferroviarie in possesso di Certificato di sicurezza valido per lo svolgimento di tali servizi, con l'utilizzo di veicoli che



garantiscono il corretto collegamento terra-bordo delle apparecchiature di controllo della marcia del treno.

## **Articolo 5**

### *Oneri economici connessi alla gestione*

I costi per l'ammodernamento e l'attrezzaggio in sicurezza delle tratte di collegamento portuale di cui al precedente articolo 2 non ricomprese nell'ambito della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale o Regionale e gli ulteriori oneri per le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria sono a carico dell'Autorità di Sistema Portuale, a valere sui finanziamenti di cui al Fondo degli interventi di adeguamento dei porti di cui all'articolo 18bis della Legge 28 gennaio 1994, n° 84 e s.m.i..

Nel caso in cui la gestione delle tratte di collegamento ferroviario con l'ambito/circoscrizione portuale a seguito della stipula del Contratto di Raccordo/Convenzione con l'Autorità di Sistema Portuale venga affidata a RFI o ad altro Gestore dell'infrastruttura, l'Autorità di Sistema Portuale si impegna a individuare le risorse finanziarie necessarie.

Sino a quando non saranno effettivamente rese disponibili le risorse finanziarie necessarie, l'ANSF valuterà le misure mitigative che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale o regionale



proporrà di adottare sulle tratte di collegamento con l'ambito/circoscrizione portuale esterna al medesimo ambito/circoscrizione portuale coerenti con la circolazione in sicurezza (decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162, Decreto ANSF 4/2010, etc.).

### **Articolo 6**

#### *Impegni di ANSF*

L'ANSF, nell'ambito dei compiti istituzionali stabiliti dall'articolo 6 del Decreto legislativo 10 agosto 2007, n° 162, provvederà a controllare e, se del caso ad imporre, le disposizioni e l'emanazione di prescrizioni di esercizio, specifiche per le Tratte di Collegamento Portuale, da parte del Gestore Infrastruttura al fine di elevare i livelli di sicurezza di tali ambiti nelle more del pieno soddisfacimento del Regolamento per la Circolazione Ferroviaria emanato con il Decreto ANSF n. 4/2012.

### **Articolo 7**

#### *Impegni di ASSOPORTI*

Assoportiti si impegna:

- A promuovere lo sviluppo della soluzione ferroviaria innovativa nei porti assieme agli obiettivi di sicurezza del presente accordo e coinvolgere le Autorità di Sistema Portuale. Ciascuna Autorità di Sistema Portuale attiverà

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large 'M' at the top, a signature below it, a circled 'A' below that, and another signature at the bottom.

incontri con il Gestore della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale o Regionale cui l'area portuale si connette per mappare le infrastrutture ferroviarie insistenti a livello locale e stimare gli eventuali costi per realizzare il miglioramento degli obiettivi di sicurezza;

- A coinvolgere le Autorità di Sistema Portuale ai fini dell'attuazione del presente Accordo Quadro;
- Raccogliere presso i firmatari del presente Accordo Quadro e a coordinare informazioni statistiche sui movimenti ferroviari da/per i porti che siano coerenti con quelle già raccolte dall'Associazione sui movimenti portuali.

## **Articolo 8**

### *Impegni di ASSTRA*

ASSTRA si impegna:

- A promuovere e sensibilizzare i propri associati circa le finalità e gli obiettivi previsti dal presente accordo quadro, invitandoli a stipulare apposite singole convenzioni conformi agli obiettivi del presente accordo;
- A rappresentare ai sottoscrittori dell'Accordo Quadro, anche per conto dei propri associati, proposte, esigenze ed iniziative volte a favorire il trasporto ferroviario di passeggeri e merci da e per gli ambiti portuali ed a superare le criticità

The right margin of the page contains several handwritten marks. At the top, there is a wavy line. Below it, there are some initials that look like 'M'. Further down, there is a large, stylized signature. Below that, there is another signature that looks like 'R'. At the bottom, there is a signature that looks like 'G'.



riscontrate che impediscono o ostacolano la mobilità ferroviaria di passeggeri e merci.

## **Articolo 9**

### *Impegni del Gestore dell'Infrastruttura Nazionale*

Il Gestore della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale quale gestore dell'infrastruttura di tratte di collegamento portuale si impegna a:

- Adempiere alle obbligazioni oggetto di specifica convenzione per la progettazione, realizzazione e messa in servizio degli interventi necessari per l'adeguamento delle Tratte di Collegamento Ferroviario ai medesimi standard di sicurezza della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale nonché per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle stesse tratte, previa garanzia circa lo stanziamento della necessaria copertura finanziaria di cui all'art. 5;
- Presentare ad ANSF la valutazione dei rischi per la definizione delle mitigazioni da introdurre per la circolazione ferroviaria sulle tratte di cui al presente Accordo Quadro, nelle more della realizzazione degli interventi di cui al comma precedente.
- Presentare ad ANSF, aggiornati con lo stato di avanzamento, a cadenza quadrimestrale, i programmi di adeguamento tecnologico e

Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large stylized signature at the top, a checkmark-like mark, a circled 'A', and another signature at the bottom.

normativo al fine del pieno soddisfacimento di quanto stabilito dal Regolamento per la Circolazione Ferroviaria emanato con il Decreto ANSF n° 4/2012;

- Presentare ad ANSF i programmi di rinnovo/ristrutturazione delle infrastrutture di competenza nonché le relative richieste di parere, secondo il quadro normativo vigente, con particolare riferimento e in coerenza con il piano nazionale di implementazione ERTMS.
- Redigere, ovvero Integrare il Prospetto Informativo della Rete con le relative informazioni;
- Stabilire, a propria cura se proprietario, l'eventuale pedaggio di accesso e utilizzo nonché a determinare le condizioni di accesso in conformità alla legislazione e regolamentazione di settore.

## **Articolo 10**

### *Altri Gestori Infrastruttura*

In coerenza con gli impegni di ASSTRA e quanto previsto al precedente articolo 9, gli eventuali altri Gestori Infrastruttura dovranno uniformarsi a quanto previsto per il Gestore della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

## Articolo 11

### *Efficacia e durata*

Il presente Accordo Quadro per la parte relativa alla ricognizione delle esigenze infrastrutturali e di miglioramento della sicurezza nelle tratte di collegamento nei singoli porti, così come definite all'articolo 2 del presente Accordo Quadro, entra in vigore dalla data di sottoscrizione delle parti.

Al contempo, il presente Accordo Quadro entrerà in vigore per la parte esecutiva degli interventi infrastrutturali e/o organizzativi successivamente alla messa a disposizione dei finanziamenti necessari, e descritti nel precedente articolo 5, nonché per la parte di competenza delle Regioni e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'ambito rispettivamente degli atti programmatori regionali e del Contratto di Programma.

L'Accordo Quadro sarà vigente fino alla completa attuazione di quanto disciplinato, fermi restando gli obblighi richiamati e quelli prescritti dalla normativa dell'Unione Europea e nazionale in materia di interoperabilità e di sicurezza delle ferrovie.



## Articolo 12

### *Monitoraggio dell'Accordo Quadro*

Al fine di monitorare l'attuazione del presente Accordo Quadro è costituito un Comitato di Monitoraggio, coordinato da ANSF.

Il Comitato è costituito da due rappresentanti per ciascuna organizzazione che ha sottoscritto il presente Accordo Quadro.

Ciascun soggetto sottoscrittore potrà altresì individuare 2 delegati a partecipare alla Segreteria Tecnica di supporto del Comitato.

ASSOPORTI individuerà per ciascun ambito portuale il relativo referente che si interfacerà con il Comitato per specifiche questioni.

ASSTRA individuerà per ciascun ambito portuale in cui sia Gestore dell'infrastruttura ferroviaria un proprio associato il relativo referente che si interfacerà con il Comitato per specifiche questioni.

Il Comitato sarà convocato con cadenza almeno quadrimestrale a cura dell'ANSF.

Gli oneri derivanti dalla partecipazione dei delegati al Comitato ed alla relativa Segreteria Tecnica saranno sostenuti e riconosciuti dal rispettivo soggetto sottoscrittore.



Per la partecipazione ai lavori del Comitato non è previsto alcun onere a carico della finanza pubblica e pertanto non sarà riconosciuto alcun emolumento ai componenti, neanche sotto forma di gettone di presenza.

Il presente documento è sottoscritto in 5 (cinque) originali.

Roma, 12/12/2017

**MIT**

**Il Capo del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale**

Alberto CHIOVELLI



**ANSF**

**Il Direttore**

Amedeo GARGIULO



**RFI**

**L'Amministratore Delegato**

Maurizio GENTILE



**ASSOPORTI**

**Il Presidente**

Zeno D'AGOSTINO



**ASSTRA**

**Il Presidente**

Massimo RONCUCCI

