

## Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### Inaugurata la nuova Alta Velocità italiana. MORETTI: "Oggi le FS hanno realizzato un grande sogno"

L'Italia ha ufficialmente inaugurato la sua nuova rete ferroviaria ad Alta Velocità. Il battesimo ufficiale, prima dell'avvio dei servizi fissato per domenica 13 dicembre, è avvenuto con la partecipazione del Presidente del Consiglio S. BERLUSCONI, del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti A. MATTEOLI e numerose altre autorità istituzionali, accompagnati dall'AD del Gruppo FS, M. MORETTI, e dal presidente della società, I. CIPOLLETTA. Due Frecciarossa sono partiti oggi, da Salerno e da Torino, per convergere su Milano Centrale, dove sono arrivati entrambi in perfetto orario.

M. MORETTI, visibilmente soddisfatto per il risultato raggiunto, ha sottolineato l'importanza di questa giornata. "Come Ferrovie dello Stato avevamo un grande sogno che oggi si è realizzato: dotare il nostro Paese di un sistema moderno che ci consente di riavvicinare l'Italia. I 1000 km di Alta Velocità serviranno il 65% degli italiani".

Nel suo intervento alla presenza del Presidente del Consiglio S. BERLUSCONI, il top manager (fig. 1) ha manifestato l'orgoglio dell'azienda, senza nascondere che c'è ancora tanto da fare. "Un piccolo orgoglio ce lo abbiamo - ha detto MORETTI - ma restano da fare tantissime cose. Siamo in grado di dare un servizio, creare valori e contribuire alla crescita del Paese". Insomma, "quello di oggi è un picco-

lo miracolo italiano - ha aggiunto MORETTI - una seconda unità d'Italia, fatta su un sistema potente e veloce che pone le città che stanno su questa dorsale all'avanguardia nel mondo per servizi e per capacità di attrarre interessi ed essere competitivi. E' difficile trovare in giro per il mondo un sistema come questo che abbiamo realizzato, che serve più del 60% degli italiani anche se in soli mille km".



(Fonte Gruppo Ferrovie dello Stato)

Fig. 1 - L'ad di FS Mauro MORETTI.

Parlando del nuovo network inaugurato oggi, l'ad del Gruppo FS MORETTI l'ha definito una sorta di "colonna vertebrale del Paese destinata a servire tante città". "Ci saranno tanti treni ad altissima frequenza. Eccetto il Giappone, non sono molti i Paesi che possono vantare un simile servizio. Oltre alle città servite direttamente, infatti, - ha spiegato MORETTI - i benefici si ripercuoteranno anche sugli altri centri urbani lungo la dorsale, che saranno collegati a Roma in meno di 4 ore". "Quella di oggi non è solo Alta Velocità, è anche Alta Qualità" ha sottolineato il numero uno di

Ferrovie, ricordando che proprio nei giorni scorsi le FS hanno ricevuto un importante riconoscimento a livello mondiale, a conferma e testimonianza della qualità dei servizi forniti.

MORETTI ha sottolineato che, con il quadruplicamento dei binari, entrano nel cuore della città sia i treni ad Alta Velocità sia quelli del trasporto pendolare, perché "sono stati eliminati i colli di bottiglia a Novara, a Napoli nord e sulla linea Firenze-Bologna".

L'AD di FS ha poi evidenziato il lavoro fatto anche internamente all'azienda per risanarla. "Abbiamo lavorato molto anche per mettere a posto la società. Per il secondo anno dovremmo chiudere i conti in utile, un'impresa unica, ottenuta tenendo sotto controllo i costi e non con partite straordinarie - ha sottolineato MORETTI - Abbiamo ridotto i costi di oltre un miliardo e vogliamo lasciarci alle spalle l'idea del "carrozzone" di un tempo. Guardiamo al futuro con ottimismo e, grazie ai risultati ottenuti oggi, possiamo destinare 2 miliardi all'acquisto di materiale rotabile. Di questi, ben 1 miliardo e mezzo è in autofinanziamento".

E' la nuova immagine delle FS, che va oltre il limite del nostro Paese. "Offrire sistemi ad Alta Velocità è la chiave del nostro futuro - ha concluso il top manager del Gruppo FS - Offriamo sistemi e non solo prodotti, sistemi ad Alta Velocità, cosa che solo 4 operatori al mondo possono vantare" (FS News, 5 dicembre 2009).

#### Regione Lazio-TRENTALIA: firmato il nuovo contratto di servizio per il trasporto ferroviario regionale

La Regione Lazio e TRENTALIA hanno siglato il nuovo Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario

regionale. L'accordo sarà valido sei anni (2009-2014) con possibile proroga di ulteriori 6 anni. La durata del contratto consentirà un'adeguata pianificazione di investimenti e strategie di sviluppo. Entro il 2014 sarà completato un investimento complessivo per il rinnovo del materiale rotabile pari a circa 266,1 milioni di euro.

*Corrispettivi.* A fronte di un volume di traffico di oltre 17 milioni di tkm annui, la Regione erogherà un corrispettivo di 215 milioni di euro per il 2009 (corrispettivo che sarà poi adeguato al tasso di inflazione).

*Investimenti.* L'investimento complessivo è pari a 266,1 milioni di euro (di cui 231,1 a carico di TRENITALIA i rimanenti 35 milioni a carico della Regione Lazio). Entro il 2010 sarà completato il piano di riqualificazione dell'intera flotta regionale di TAF (35 Treni Alta Frenquenza di cui 15 già in circolazione). Entro il 2012 sarà completata la ristrutturazione di 97 carrozze media distanza. Entro il 2014 sarà completato l'acquisto di:

- 11 convogli metropolitani doppio piano a potenza distribuita;
  - 15 locomotive E 464;
  - 75 carrozze doppio piano;
- per un totale di 26 nuovi treni.

A seguito dell'acquisto di nuovo materiale rotabile sarà possibile, nell'arco della durata del contratto, sviluppare nuovi servizi ferroviari su tutte le direttrici ferroviarie regionali in base alla pianificazione contenuta nel protocollo d'intesa tra Regione e Ferrovie allegato al nuovo Contratto. Lo stesso protocollo prevede, sempre nell'arco di 6 anni, la realizzazione di una serie di interventi infrastrutturali sulle linee regionali. Tra questi, anche il raddoppio del tratto Lunghezza-Guidonia sulla FR2, il potenziamento delle stazioni di Marino e Frascati sulla FR4, e delle stazioni di Ciampino e Colleferro sulla FR6 oltre al raddoppio della tratta Campoleone-Aprilia sulla FR8 Roma-Nettuno.

*La qualità del servizio.* Al centro dell'accordo è stato posto il miglioramento della qualità dei servizi di tra-

sporto, facendo tesoro delle esperienze precedenti e delle istanze degli utenti e delle associazioni dei consumatori. Il contratto stabilisce una serie di standard qualitativi relativi a puntualità, affidabilità, pulizia, affollamento, comfort e informazioni. Tali standard dovranno essere raggiunti entro intervalli temporali predeterminati.

- *Puntualità.* Nel 2010 l'87% dei treni dovrà arrivare a destinazione all'orario programmato.
- *Affidabilità.* La Regione non pagherà i corrispettivi relativi ai treni cancellati per responsabilità di TRENITALIA.
- *Pulizia.* Dovranno essere soddisfatti gli standard del contratto di pulizie dei treni.
- *Affollamento.* Saranno garantiti i posti offerti previsti dal contratto.
- *Comfort.* Dovrà essere garantita la piena funzionalità di porte, servizi igienici, sedili, impianti di illuminazione, informazione e climatizzazione.
- *Informazioni alla clientela.* Dovranno essere fornite informazioni complete e tempestive sia in treno e sia nelle stazioni (bacheche), riguardanti l'orario, le variazioni al servizio, le tariffe e le modalità di acquisto dei biglietti.

Il contratto prevede sanzioni nel caso di mancato raggiungimento degli standard qualitativi, ma anche premi nel caso gli obiettivi siano raggiunti in anticipo sui tempi stabiliti.

*Monitoraggio e report alla Regione.* Il contratto stabilisce che i dati sul monitoraggio dei servizi siano pubblicati con continuità dalla Regione, in modo da rendere informati gli utenti sull'andamento dei servizi stessi, mentre ogni mese TRENITALIA dovrà inviare un report alla Regione con l'indicazione di tutti i reclami ricevuti e le iniziative intraprese per la risoluzione dei problemi che si saranno eventualmente verificati (*Comunicato stampa congiunto Gruppo Ferrovie dello Stato - Regione Lazio*, 18 dicembre 2009).

### Treni per i pendolari: aggiudicata la gara per 60 nuove carrozze a doppio piano

Aggiudicata la gara per 600 nuove carrozze regionali a doppio piano: sarà AnsaldoBreda a realizzarle, importo complessivo della commessa 829 milioni di euro. L'aggiudicazione arriva dopo che TRENITALIA ha appena sottoscritto, lo scorso 20 novembre, il contratto con Bombardier per la fornitura di 100 nuovi locomotori E 464, con l'opzione per altri 50. La linea di produzione è già aperta e la consegna dei locomotori proseguirà quindi senza soluzione di continuità.

Nelle scorse settimane è stata aggiudicata anche la gara per la fornitura dei kit di arredi interni e nuovi finestrini per ristrutturare 2334 carrozze media distanza. L'attività di ristrutturazione e ammodernamento delle carrozze è già stata avviata e sarà condotta direttamente da TRENITALIA. Già consegnate alcune vetture alle prime Regioni.

Con la chiusura della gara per le 600 carrozze a doppio piano (350 + opzione per altre 250), tra forniture e servizi assegnati e attività di ristrutturazione avviate, ammontano ora ad 1 miliardo e 450 milioni gli investimenti già operativi, rispetto ai 2 miliardi previsti nel piano di ammodernamento della flotta regionale di TRENITALIA.

Un traguardo raggiunto a poco più di tre mesi dalla presentazione del piano da parte dall'amministratore delegato del Gruppo FS, M. MORETTI, avvenuto lo scorso 7 settembre alla presenza del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture A. MATTEOLI nonché dei presidenti e degli assessori ai Trasporti di 19 amministrazioni provinciali e regionali italiane.

Il piano, sostenuto per oltre un miliardo e mezzo in autofinanziamento e per il restante con risorse stanziato dal Governo, rappresenta il più imponente piano di investimenti in materiale rotabile realizzato negli ultimi decenni da Ferrovie dello Stato (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 18 dicembre 2009).

## TRASPORTI URBANI

**Metropolitana di Roma: stato di avanzamento dei lavori per l'estensione della linea B**

La celebrazione della messa di Santa Barbara si è tenuta il 4 dicembre 2009 nel cantiere della futura stazione di Libia/Gondar della Linea B1. Quella di Santa Barbara - protettrice dei lavoratori che svolgono operazioni di scavo nel sottosuolo - è una ricorrenza molto sentita dalle maestranze di cantiere, che ogni 4 dicembre puntualmente la festeggiano. In questa occasione la S. Messa si è svolta nel cantiere di viale Libia, a livello -12 metri dal piano stradale, alla presenza del Sindaco di Roma G. ALEMANNO, dell'Assessore alla Mobilità S. MARCHI, del Presidente e dell'Amministratore Delegato di Roma Metropolitana G. ASCARELLI e F. BORTOLI e l'Amministratore Delegato della Salini Costruttori Spa, P. SALINI.

Nel frattempo il giorno precedente, a livello -38 m dal piano stradale, la prima talpa meccanica (TBM) è arrivata fino alla stazione (fig. 2) dopo avere realizzato il tratto di galleria da Conca d'Oro a Libia/Gondar.



Fig. 2 - La talpa abbatte l'ultimo diaframma roccioso della stazione Libia/Gondar.

La TBM si è affacciata all'interno della stazione con anticipo su quanto precedentemente annunciato, per motivi connessi alla sicurezza dello scavo che rendevano necessario concludere il ciclo di lavorazione fino alla demolizione della porzione della paratia perimetrale da cui la talpa è entrata nella stazione.

La seconda talpa, partita anch'essa dalla stazione Conca d'Oro, sta scavando l'altra galleria di linea e si trova a circa 100 m dalla stazione Libia/Gondar. Le TBM scavano i tunnel senza interferire con la superficie stradale, montando simultaneamente il rivestimento definitivo della galleria in conci prefabbricati di cemento armato disposti ad anello. Lo scavo delle gallerie è preceduto dalla costruzione delle stazioni e dei pozzi intermedi: le talpe meccaniche attraversano questi manufatti quando la loro struttura in cemento armato è già ultimata. Si prevede la realizzazione di tutte e due le gallerie fino alla stazione Bologna entro luglio 2010. La messa in esercizio della tratta Bologna-Conca d'Oro è prevista per la fine del 2011, mentre quella della tratta Conca d'Oro-Jonio è prevista per dicembre 2012 (*Comunicato stampa congiunto RomaMetropolitane-Salini*, 4 dicembre 2009).

**Gestione ATM per la metro di Copenhagen**

Giorni straordinari quelli di dicembre 2009 per ATM che gestisce il servizio metropolitano, nella capitale danese, dal gennaio 2008. Durante la scorsa settimana, sono stati 1 milione e 300 mila i passeggeri del metrò danese targato ATM "Metro Service": 500.000 in più della media settimanale.

Il record storico della storia della metro è stato registrato venerdì 11 dicembre: 225.000 passeggeri in un giorno, vale a dire il 50% in più rispetto ad un giorno "normale" quando la media è di 150.000 passeggeri al giorno. Numeri che fanno già ipotizzare la chiusura dell'anno con un altro record: oltre 50 milioni di passeggeri trasportati nell'anno 2009. Nel 2008 a muoversi sulla metropolitana di Copenhagen erano stati in 47 milioni.

La metro danese, in funzione dal 19 ottobre 2002, "parla milanese" dal primo gennaio 2008, quando la gestione è stata affidata ad ATM. Ecco la fotografia del servizio: 21 km di linea, 22 stazioni - di cui 13 in superficie -. La metropolitana di Copenhagen, grazie a sofisticati sistemi di controllo e manutenzione, effettua un servizio continuativo dal lunedì alla domenica, 24 ore su 24. La metro è completamente automatizzata, quindi "driverless", ovvero senza conducente. Come sarà la prossima linea milanese M5. Alla metropolitana ATM di Copenhagen lavorano oggi circa 290 persone fra servizio, manutenzione, customer service, sicurezza, comunicazione e amministrazione. Una eccellenza italiana all'estero che si misura con due premi il "World's best Metro 2008" e il "World's best driverless Metro 2009" (*Comunicato stampa ATM*, 17 dicembre 2009).

## INDUSTRIA

**Lucchini: cambiamenti nel top management**

Il Consiglio di Amministrazione di Lucchini S.p.A., componente Eu-

ropea di Severstal International, ha annunciato quest'oggi la nomina di M. CALCAGNI ad Amministratore Delegato e Chief Executive Officer del gruppo Lucchini, a partire dal 1° Gennaio 2010.

M. CALCAGNI è entrato nel gruppo Lucchini nel 2006 come Direttore della Business Unit Piombino ed è stato promosso al ruolo di Chief Operating Officer nel Settembre 2009. Prima di raggiungere Lucchini S.p.A, CALCAGNI, laureatosi in Ingegneria presso il Politecnico di Bari, aveva rivestito importanti incarichi di Direzione in Tristel, Duferco Clabecq, La Louvière, e Ilva. Herve KERBRAT, attuale Chief Executive Officer manterrà questo ruolo sino alla fine di dicembre per assicurare un adeguato passaggio di consegne.

Nel commentare la nomina, S. KUZNETSOV, Chief Executive Officer di Severstal International, ha detto: "Vorrei ringraziare da parte del CdA di Lucchini e del Top Management di Severstal Herve KERBRAT per il suo impegno, la sua dedizione e l'eccezionale contributo al successo del gruppo Lucchini e tengo a fargli i migliori auguri per le sue future sfide. M. CALCAGNI ha una vasta esperienza industriale ed una profonda conoscenza del mercato siderurgico.

Ritengo che questi fattori cruciali consentiranno alle nostre attività europee di ottenere posizioni di premienza sul mercato, attraverso l'offerta di prodotti e servizi di eccellenza e la ricerca costante della leadership di costo" (*Comunicato stampa Lucchini S.p.A.*, 1 dicembre 2009).

### **Ansaldo e Bombardier insieme nella gara per i nuovi treni AV**

Sarà interamente realizzato da AnsaldoBreda, società di Finmeccanica, e da Bombardier, il treno superveloce ed ecocompatibile che prenderà parte alla gara indetta da TRENITALIA per 50 treni ad alta velocità alla quale sono state invitate le due società: viaggerà ad oltre 300 km/h e, grazie alle nuove tecnologie ecologiche, consen-

tirà risparmi fino al 50% rispetto ai treni veloci in servizio oggi.

Il nuovo treno – che sarà prodotto presso lo stabilimento AnsaldoBreda di Pistoia e presso lo stabilimento di Bombardier di Vado Ligure (Savona) - sarà in grado di ottimizzare al massimo l'efficienza operativa e i consumi energetici e sarà frutto della sintesi delle due piattaforme tecnologiche di AnsaldoBreda e Bombardier che si fonderanno per dare vita al primo treno tutto italiano per l'alta velocità: il V300, evoluzione della serie V250 di AnsaldoBreda, scelto dalle ferrovie olandesi e belghe, e ZEFIRO, il treno veloce Bombardier, di recente ordinato in 80 esemplari dalle ferrovie cinesi e capace di raggiungere la velocità commerciale di 380 km/h, la più alta al mondo.

"L'invito di TRENITALIA è motivo di soddisfazione" ha dichiarato S. BIANCONI, Amministratore Delegato di AnsaldoBreda, società di Finmeccanica "perché conferma la validità dei prodotti e delle referenze acquisite nonché dei processi industriali che la nostra azienda sta implementando; oggi AnsaldoBreda è in grado di competere nel settore dell'alta velocità con i principali operatori del settore".

"Forniremo a TRENITALIA l'ultima tecnologia in materia d'alta velocità. Stiamo lavorando affinché il nuovo treno possa giocare un ruolo fondamentale nello sviluppo del sistema per l'alta velocità in Italia," ha dichiarato R. TAZIOLI, Presidente e Amministratore Delegato di Bombardier Transportation Italy. "Sarà un treno veloce, affidabile, efficiente a livello operativo, conveniente dal punto di vista del consumo energetico e dei costi di esercizio e avrà un'abitabilità migliore rispetto a qualsiasi altro mezzo di trasporto ferroviario" (*Comunicato stampa congiunto AnsaldoBreda-Bombardier*, 3 dicembre 2009)

### **OICE: prosegue la discesa della domanda pubblica di soli servizi. Crescono gli appalti "misti" di progettazione e costruzione**

I dati di novembre confermano la

tendenza fortemente recessiva della domanda pubblica di servizi di ingegneria e architettura: -55,5% in valore rispetto a novembre 2008, -64,9% rispetto ad ottobre di quest'anno. Secondo l'aggiornamento mensile dell'Osservatorio OICE-Informatel, le gare per servizi di ingegneria e architettura indette in novembre sono state 266 (di cui 24 sopra soglia) per un importo complessivo di 34,5 milioni di euro (21,7 sopra soglia).

Il confronto con novembre 2008 vede scendere il numero dei bandi del 27,7% (-42,9% sopra soglia e -25,8% sotto soglia) e il loro valore, come detto, del 55,5% (-65,1% sopra soglia e -16,7% sotto soglia).

Da gennaio a novembre risultano bandite complessivamente 3.622 gare, il numero più basso rilevato dal 2000, per 642,1 milioni di euro. Il confronto con i primi undici mesi del 2008 risulta ancora negativo: il numero dei bandi si riduce del 14,4% (-9,0% sopra soglia e -15,2% sotto soglia) e il loro valore del 10,8% (-2,5% sopra soglia e -13,7% sotto soglia).

Occorre però segnalare il forte incremento delle gare miste, cioè per progettazione e costruzione, con un classico andamento a forbice rispetto alla tendenza di quelle per ingegneria e architettura. Continua infatti la crescita record degli appalti misti, che negli undici mesi del 2009 hanno raggiunto i 18.758 milioni di euro, segnando un raddoppio (+103,1%) rispetto ai primi undici mesi del 2008.

Peraltro, aumentano ancora i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base ai dati raccolti in novembre il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2009 è stato del 35,8% (34,9 per le gare indette nel 2008); ribasso che si spinge al 75% nell'aggiudicazione di una gara 2009 della Regione Sardegna (progettazione preliminare, definitiva, esecuzione, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e di esecuzione, direzione, misure e contabilità dei lavori di completamento dei banchinamenti interni del porto di Carloforte).

L'analisi territoriale delle gare nei primi undici mesi del 2009 rispetto ai

## NOTIZIARI

primi undici mesi del 2008, consente di verificare come la tendenza recessiva registrata a livello nazionale sia generalizzata ma distribuita in maniera diversa nelle grandi aree geografiche del Paese: in forte ribasso il Meridione (-24,9% in numero e -21,5% in valore) e il Nord Ovest (-20,1% in numero e -11,8% in valore), in ribasso anche le Isole (-11,1%

in numero e -9,4% in valore) e il Nord Est (-2,3% in numero e -9,5% in valore), ribasso contenuto per il Centro (-7,31% in numero e -3,8% in valore).

Il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria è passato dalle 523 unità di gennaio-novembre 2008 alle 476 dell'analogo periodo di quest'anno, -9,0%. Nell'insieme degli altri paesi dell'Unione Euro-

pea la domanda di servizi di ingegneria e architettura presenta una flessione (-8,1%) poco minore di quella italiana. L'incidenza del nostro Paese in numero di gare continua, comunque, ad attestarsi su un modesto 3,4% (Francia 36,1%, Germania 12,3%, Spagna 10,5%, Polonia 5,4%, Gran Bretagna 5,2%, ecc.) (*Comunicato stampa OICE*, 15 dicembre 2009).

### LINEE GUIDA PER GLI AUTORI

*(Istruzioni su come presentare gli articoli per la pubblicazione sulla rivista "Ingegneria Ferroviaria")*

**La collaborazione è aperta a tutti** - L'ammissione di uno scritto alla pubblicazione non implica, da parte della Direzione della Rivista, riconoscimento o approvazione delle teorie sviluppate o delle opinioni manifestate dall'Autore - I manoscritti vengono restituiti - La riproduzione anche parziale di articoli o disegni è permessa solo citando la fonte.

La Direzione della Rivista si riserva il diritto di utilizzare gli articoli ricevuti e la documentazione ad essi connessa anche per la loro pubblicazione, in lingua italiana o straniera, su altre riviste del settore editate da soggetti terzi. In ogni caso, la pubblicazione degli articoli ricevuti, anche su altre riviste avverrà sempre a condizione che siano indicati la fonte e l'autore dell'articolo.

Al fine di favorire la presentazione delle memorie, la loro lettura e correzione da parte del Comitato di Redazione nonché di agevolare la trattazione tipografica del testo per la pubblicazione su "Ingegneria Ferroviaria", si ritiene opportuno che gli Autori stessi osservino gli standard di seguito riportati.

**L'articolo** dovrà essere necessariamente su supporto informatico, preferibilmente in formato WORD per Windows, con il testo memorizzato su un supporto informatico idoneo ed accettato dalla redazione (CD-Rom, DVD, pen-drive...) ed una stampa su carta.

Tutte le figure (fotografie, disegni, schemi, ecc.) devono essere progressivamente richiamate nel corso del testo. Le stesse devono essere fornite complete della relativa didascalia. Tutte le figure devono essere inserite su supporto informatico (CD-Rom, DVD o Pen Drive) e salvate in formato TIFF o EPS ad alta risoluzione (almeno 300 dpi). E' richiesto inoltre l'inserimento nei suddetti supporti delle stesse immagini ma in formato compresso .JPG (max 50KB per immagine).

E' consentito, a titolo di suggerimento, includere a titolo di bozza di impaginazione un'ulteriore copia cartacea che comprenda l'inserimento delle figure nel testo.

Si pregano i signori autori di utilizzare rigorosamente, nei testi presentati, le unità di misura del Sistema Internazionale (SI), utilizzando le relative regole per la scrittura delle unità di misura, dei simboli e delle cifre.

All'Autore di riferimento è richiesto di indicare un indirizzo di posta elettronica per lo scambio di comunicazioni con il Comitato di Redazione della rivista e di sottoscrivere apposita liberatoria per la pubblicazione degli articoli.

**Per eventuali ulteriori informazioni sulle modalità di presentazione degli articoli contattare la Redazione della Rivista - Tel. 06.4827116 - Fax 06.4742987 - [redazioneif@cifi.it](mailto:redazioneif@cifi.it)**