

I post Moretti si annuncia complesso e pieno di incognite. Gli ultimi sette anni sono stati per i dirigenti non facili: su di essi è gravato il processo di ristrutturazione in modo significativo, con una diminuzione di occupati di circa la metà. Certo - grazie anche al sindacato ed obiettivamente alla disponibilità dell'azienda - il processo è stato gestito in modo tale da garantire, fin dove è stato possibile, il futuro dei colleghi e delle loro famiglie, senza effetti traumatici. Auspichiamo che il confronto, su questo tema, vada avanti nel segno di una continuità che ha prodotto risultati accettabili. Dell'ultimo accordo, siglato il 9 maggio 2014, parliamo in altra parte del giornale. Adesso ci interessa fare delle riflessioni sul futuro. Si parla di privatizzazione di FS. Non siamo mai stati pregiudizialmente contrari alle privatizzazioni, anzi in alcuni casi riteniamo che possano dare ossigeno all'economia, ma bisogna stare ben attenti a cosa e come privatizzare.

Quando si decide di sollecitare il pubblico risparmio per passare al modello delle public company, vengono alla memoria le operazioni fatte negli anni novanta per Telecom e Autostrade, tanto per restare nel campo dei sistemi a rete e delle public utilities. Non ritengo siano state delle operazioni di successo. La prima ha scaricato sui conti aziendali - con riflessi ancora oggi esistenti sull'indebitamento - i finanziamenti necessari a detenere il pacchetto di controllo (il cosiddetto nocciolo duro); la seconda - come conseguenza di una quasi completa assenza di un sistema concorrenziale nell'assegnazione delle relative concessioni - scarica sugli automobilisti gli aumenti annuali, puntuali come i cambi di stagione.

Riteniamo che per le FS debbano essere fatte delle analisi attente di cosa conviene privatizzare e come. Portare in borsa i segmenti di business a maggiore redditività come l'alta velocità significa lasciare allo Stato le ciliegie con il verme o meglio privatizzare i profitti e spalmare sui contribuenti (che per inciso sono sempre gli stessi) le perdi-



te. Se l'obiettivo è quello di intaccare l'enorme massa dello stock di debito pubblico che siamo stati capaci di produrre negli anni, non resta che portare in borsa l'intero gruppo, mantenendo ben saldo nelle mani dello Stato il controllo, anche perché non si vede come possano i privati decidere il futuro di un asset così strategico per il paese come il sistema ferroviario e come il potere politico possa venir meno a questa fondamentale responsabilità. A meno che non si vogliano ripetere gli errori già fatti negli anni novanta in Gran Bretagna con la privatizzazione delle British Rail. In ultimo ci preme dire che - come per le poste - non sarebbe sbagliato, qualora si decidesse in tal senso, di riservare parte delle emissioni ai dipendenti. Ma torniamo all'oggi.

Abbiamo espresso per motivi facilmente comprensibili la nostra soddisfazione per la scelta dell'ing. Elia come Amministratore Delegato di Gruppo. Conosciamo la sua capacità di lavoro, la sua indubbia preparazione tecnica, le sue doti umane e manageriali. Sappiamo che deve esserci continuità rispetto ai piani a medio lungo termine già approvati, anche perché rappresentano il consolidamento di un percorso di risanamento dal quale non si può prescindere. Semplicemente si impone un cambio di stile. Nessuno, tanto meno un'organizzazione di dirigenti, si sogna di mettere in discussione la scelta su quali donne e uomini il vertice vorrà far camminare le proprie scelte strategiche. Si tratta di modificare il clima aziendale per cui - di fatto - spesso l'azienda era vista come ostile dai colleghi. Si tratta di ricostruire un sistema di deleghe e di capacità decisionali troppo spesso abitate a non prendersi responsabilità, tanto in definitiva la piramide delle decisioni - anche di livello francamente non strategico -

era riportato al vertice. Si tratta, infine, di introdurre elementi di rispetto delle storie professionali dei colleghi, di quello che ognuno di noi ha dato ed è ancora in grado di dare nel proprio quotidiano lavoro, senza delegare a terzi abituati a fare un lavoro che ha finalità diverse, scelte che l'azienda deve fare in proprio, con



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER
FNDAI
ANNO 23°
N° 3/2014



serietà obiettività e trasparenza. Noi siamo pronti ad offrire, come abbiamo sempre fatto, il nostro contributo trasparente e leale nell'interesse dell'Impresa, del Paese e della categoria che rappresentiamo.

Paolo Parrilla

Ancora un ferroviere al vertice del Gruppo FSI

Dopo la conferma dell'incarico di Mauro Moretti al vertice di Finmeccanica, con alcuni colleghi di Assidifer, ci siamo attivati ricercando, con molta riservatezza ed altrettanto equilibrio, momenti di confronto con qualificati esponenti del mondo istituzionale, economico e politico per illustrare, nelle sedi ed ai livelli opportuni, l'esigenza per le Ferrovie, per il comparto dei trasporti e per il Paese di individuare per il vertice delle Ferrovie dello Stato Italiane, una soluzione interna di forte contenuto professionale ferroviario.

Occorre subito precisare che non è stata attivata alcuna grezza operazione lobbistica: è stata invece una iniziativa condotta con molta discrezione, senso di responsabilità e spirito costruttivo per illustrare ai nostri interlocutori le esigenze attuali e future del Gruppo FS ed in particolare le implicazioni connesse alla realizzazione del Piano d'Impresa 2014-2017, le problematiche del trasporto passeggeri regionale, le criticità di Cargo, nonché gli impegni a livello comunitario.

Sono state evidenziate, in sostanza, questioni di ampia rilevanza che, per essere portate a compimento (e comunque per essere ben presidiate), necessitano di una guida competente e sicura, capace di governare, senza soluzione di continuità, i complessi meccanismi della nostra Azienda.

Questa è stata la seria motivazione che ci ha spinto ad operare e, con profonda soddisfazione, insieme a tutti i ferrovieri, abbiamo accolto la nomina del "ferroviere" Michele Elia al vertice del Gruppo FS e che riceve l'importante testimone dall'altro competente "ferroviere" Mauro Moretti che ha guidato per diversi anni le FS, conseguendo risultati altamente lusinghieri dal punto di vista trasportistico, industriale ed economico finanziario.

Se torniamo indietro nel tempo dobbiamo risalire alla fine degli anni '80 per registrare il passaggio di consegne del Direttore Generale FS (Vertice dell'Azienda) fra due "ferrovieri" e cioè tra Gianni Coletti e Giovanni De Chiara, quando l'Amministratore Unico era Mario Schimberni (ex Montedison).

Altri tempi, altre situazioni, altro contesto ferroviario, altro clima!!!

Nella ferrovia di oggi formuliamo all'ing. Michele Elia i migliori auguri per il suo impegnativo incarico che ricoprirà, ne siamo certi, con la consueta professionalità che lo ha contraddistinto in questi quaranta anni di servizio ferroviario. Anni trascorsi

sempre in prima linea, iniziati in Sardegna al Servizio Impianti Elettrici, poi a Bari, quale Capo Sezione di Esercizio. Agli inizi degli anni '80 lo troviamo nella sede centrale di Roma per poi ritornare di nuovo in Puglia, dopo circa cinque anni, per assumere l'incarico di Capo della Produzione.

Quando ricopriva quest'incarico ho avuto modo di apprezzare personalmente le sue qualità professionali ed umane. Io ero Dirigente Generale e ricoprivo la carica di Direttore della Divisione Informatica - CEU e dovevamo realizzare a Bari il Polo del SIA (Sistema Informativo Aziendale) che doveva servire tutta la linea adriatica fino a Bologna. In tale circostanza fu determinante il suo contributo tecnico e la sua personale disponibilità a collaborare fattivamente con noi nella Sede Centrale e di un altro Servizio.

Lo ritrovo di nuovo, agli inizi del 2000, quando nelle vesti di Capo della Divisione Tecnica di Area Rete presidia con autore-

CHIAROSCURO

di Claudio Vecchietti

Quasi tutte le testate hanno titolato, con scarsa fantasia, "Michele Elia nuovo Amministratore Delegato FS, una nomina nel segno della continuità". Forse in questi casi è meglio non sbilanciarsi, anche a rischio di cadere nel banale, e parlare di un uomo molto vicino a Mauro Moretti, che in carriera ne ha ricalcato le orme, fino a ricoprire la carica di a.d. in RFI. Da parte nostra che possiamo dire? Che lo conosciamo bene perché è uno di noi da quarant'anni! Che come tanti di noi ha vinto un concorso pubblico da Ispettore, ruolo IA come si diceva una volta, essendo laureato in ingegneria elettronica. Che è nato a Castellana, un bel posto a pochi chilometri da Bari, famoso per delle grotte carsiche di una bellezza mozzafiato. Magari in questi giorni starà pure trepidando per le sorti "della Bari", come dicono loro, impegnata nei play-off per tornare in serie A! Certo, è uno che la macchina FS la conosce bene e l'apparato di Villa Patrizi non ha segreti. In sostanza una garanzia di professionalità ed efficienza e per tutti noi dirigenti un'altra gran bella soddisfazione. Auguri e felicitazioni, caro collega.

volezza alle operazioni di realizzazione ed attivazione della linea A.V. Roma - Napoli. In quel periodo l'interfaccia con la Divisione Passeggeri (di cui io ero il Direttore Operativo) veniva garantita da quattro validi dirigenti (Emilio Maestrini, Donato Carillo, Cesare Borgia ed Emilio Marin), che in tantissime occasioni hanno testimoniato della professionalità, dell'impegno e della lungimiranza dell'ing. Elia che, fra l'altro, è stato per anni il propugnatore del sistema ERTMS in Italia che ha ricevuto, successivamente nel tempo, ampi consensi e riconoscimenti anche a livello internazionale.

Degna di grande attenzione è la sua moderna visione della cosiddetta "Rete Snella" il cui modello prevede la riduzione degli impianti abilitati, riduce drasticamente il numero degli enti di piazzale poco utilizzati (scambi, binari secondari), aumenta il "passo" fra le stazioni con possibilità di incrocio e precedenza, e tante altre innovazioni con importanti riflessi di natura infrastrutturale ed economica.

La storia più recente ci consegna l'immagine dell'ing. Elia che riceve dall'ing. Moretti il testimone di Amministratore Delegato di RFI, incarico che ricopre con indiscussa competenza, professionalità, grande capacità innovativa e forte spirito di squadra. Che dire, infatti, durante la sua gestione, dello sviluppo delle infrastrutture ferroviarie e delle nuove realizzazioni portate nei segmenti Nord - Sud e Est - Ovest dell'Alta Velocità?

Noi confidiamo molto sul suo modo di fare "gioco di squadra" anche perché in Azienda si avverte, da tanto tempo, l'esigenza di un forte e costante coinvolgimento di ampi strati della dirigenza ferroviaria a tutti i livelli. Sia nelle più impegnative scelte di politica aziendale che nelle varie attività della gestione operativa che si svolge negli impianti delle realtà territoriali e negli uffici direzionali di Villa Patrizi.

Ebbene, dopo l'ottima notizia della tua nomina al vertice del Gruppo Ferrovie dello Stato, non mi resta che augurarti buon lavoro, caro Michele! Sono certo di interpretare il pensiero e il desiderio di tutti i colleghi dirigenti, in special modo di quelli iscritti al nostro sindacato Assidifer Federmanager, nell'assicurarti da parte nostra tutto il sostegno necessario per garantire a te il massimo aiuto e la più completa collaborazione e al Gruppo FS sempre maggiore prestigio e i più completi successi.

Mario Miniaci

Nel segno della continuità

Allora le previsioni sono state confermate: dopo Moretti sarà Elia a guidare il Gruppo Ferrovie dello Stato. Per la successione di Mauro Moretti si sono fatti per giorni i nomi, tra gli altri, di Flavio Cattaneo e di Domenico Arcuri ma alla fine, con grande soddisfazione di tutto l'ambiente FS, l'ha spuntata Michele Elia.

Una scelta ottima, nel segno della continuità.

Aver preferito un ferroviere doc, con alle spalle una prestigiosa carriera iniziata molti anni fa nella Azienda Autonoma di Stato, proseguita nell'Ente pubblico economico e poi nella Società per azioni, vuol dire – da parte di chi ha fatto la nomina – aver compreso la particolarità del Gruppo Ferrovie dello Stato, la sua complessità, la enorme diversificazione delle sue molteplici attività che dal settore trasporto passeggeri (Alta Velocità, trasporto regionale e servizio universale) a quello delle merci "coprono" tutto il territorio nazionale, garantendo, ogni giorno, la mobilità a milioni di cittadini e a tonnellate di merci.

Che dire poi delle attività relative al governo e alla gestione delle infrastrutture? RFI, non a caso, è il settore dal quale proviene Michele Elia, un tecnico tra le eccellenze del Gruppo FS che oggi, con la nomina prestigiosa ottenuta, ha visto riconosciuti i propri indubbi meriti e la propria indiscussa professionalità.

Un uomo diverso dal suo predecessore.

Tanto Moretti è stato un personaggio vulcanico, con un carattere spesso difficile e mai prevedibile nelle reazioni alle diverse situazioni che si potevano determinare in azienda – e, oggi lo possiamo dire, sicuramente più temuto che amato dai suoi collaboratori e dai suoi dipendenti, anche se certamente stimato da tutti, senza riserve – così Elia, almeno per quello che ha dimostrato di essere nelle varie circostanze pubbliche nelle quali si è trovato ad operare, ha sempre dimostrato grande equilibrio, massimo rispetto per ognuno, pacatezza di giudizio, serenità nei comportamenti verso colleghi e collaboratori. Ha lo spirito e i comportamenti del vecchio ferroviere, Elia, anzi, diciamo più correttamente che, insieme all'alta professionalità sempre dimostrata, ha tutte le caratteristiche e le virtù del "ferroviere di una volta", capace di comprendere le problematiche di ciascuno e, se necessario, pronto ad intervenire per aiutare chiunque abbia bisogno di lui perché sa perfettamente che uno dei valori fondanti dell'Azienda, anzi il primo dei valori, il più importante, è "fare squadra", lavorare tutti insieme per il raggiungimento dell'obiettivo finale.

L'essere stato poi, per tanti anni, il primo collaboratore di Mauro Moretti permette oggi a Michele Elia di conoscere perfettamente i programmi di sviluppo studiati per il potenziamento dell'Azienda e quindi gli consente di dare continuità, senza grandi modificazioni o improvvisazioni, alla crescita costante del Gruppo, una crescita consolidata negli anni e riconosciuta da tutti e attribuibile non soltanto al vertice aziendale – che senza alcun dubbio i suoi grandi meriti ce li ha – ma anche al management nel suo insieme e, in fondo, a tutti i ferrovieri.

I dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato non possono non salutare con grande soddisfazione la nomina di uno di loro al prestigioso e delicato incarico di Amministratore Delegato. Allo stesso modo tutti gli iscritti ad Assidifer Federmanager, il sindacato dirigenti FS nel quale Michele Elia ha sempre militato, esprimono il loro compiacimento per la nomina del collega ed amico e auspicano ora una forte e fruttuosa ripresa delle relazioni industriali in uno spirito nuovo di collaborazione, finalizzata a garantire all'Azienda e al suo management il raggiungimento dei più prestigiosi obiettivi aziendali e i migliori successi individuali.

Roberto Martinez



Fiocco azzurro in casa Parrilla

Lo scorso 11 maggio il nostro Segretario Generale, Paolo Parrilla, è diventato nonno di un bel maschietto, Valerio. Da noi tutti e dalla Redazione di Ferrovie & Servizi tanti cari auguri anche per il nuovo e piacevole... "incarico". (fdv)

Buon lavoro

Gioialità, cordialità, sorriso sulle labbra e soprattutto rispetto per gli altri, questo il ritratto sintetico di Michele Elia che mi sento di fare.

Come per l'uscente Mauro Moretti, posso testimoniare di conoscere Elia da tanti anni, dal suo ingresso in ferrovia nel servizio Impianti elettrici a Bari e successivamente all'Ufficio centrale 4 del medesimo servizio, e via via negli anni fino ad oggi.

Ma mi piace ricordare la militanza di Michele nel nostro sindacato ed in particolare la sua partecipazione, quale delegato, ad un famoso Congresso, quello di Napoli del 1994. Il Congresso che stabilì la piena equiparazione dei soci pensionati con quelli in servizio, il Congresso della prima sia pur parziale unificazione delle diverse rappresentanze dei dirigenti nelle ferrovie.

Ricordo, in quella circostanza, una costruttiva chiacchierata notturna dinanzi a più bicchieri di whisky (oggi per me assolutamente proibito, causa pressione alta: ma si sa, gli anni passano e bisogna imparare a rinunciare!).

Michele quindi conosce bene il nostro sindacato, che poi è anche il suo, ne conosce i meccanismi e la filosofia di fondo che è sempre stata e sempre sarà di vicinanza assoluta all'azienda e ai suoi interessi.

Caro Michele, in questo momento di grande soddisfazione per la tua nomina, insieme a tutti i nostri colleghi, mi attendo molto da te. In fondo, mi pare anche abbastanza naturale: mi aspetto – anzi, ci aspettiamo – un pieno e sostanziale riconoscimento alla "nostra" organizzazione, mi aspetto – anzi, ci aspettiamo – soprattutto "rispetto". Moretti non sempre ha ritenuto di dare al sindacato quanto esso, secondo noi, meritava, nonostante che noi si sia sempre stati più che aziendalisti come del resto deve essere per una rappresen-

tanza di dirigenti.

Ma il rispetto per l'organizzazione di rappresentanza dei dirigenti non può essere disgiunto dal rispetto per il dirigente, per ogni singolo dirigente, per ciascun uomo in quanto tale.

Con ciò penso sia necessario un forte cambiamento di clima.

Non so se nella fase di ri-lancio delle ferrovie il clima crudo e duro imposto da Moretti fosse necessario o meno. Poco importa ora. Ciò che è stato è stato, ma oggi si deve cambiare.

Non chiedo un clima sdolcinato, ma un clima nel quale, in accordo con i principi della *governance*, tutti possano esprimersi senza paura e nel quale ciascuno abbia garantito quel minimo di stabilità che gli consenta di lavorare e lavorare anche molto in serenità. In altre parole maggiore cautela nel perseguimento dell'obiettivo di riduzione del numero dei dirigenti e maggiore tranquillità per gli apicali (inconcepibile che in tanti, dopo appena un anno dalla cosiddetta promozione, siano stati rimandati allo stato precedente). E poi... non dimenticare i pensionati, da considerare anche come un potente veicolo positivo di diffusione delle politiche aziendali. E con Assidifer – lasciami sognare, caro Michele! – ci sia un'interlocuzione continua e diretta, magari anche con l'aggiornamento di qualche famoso "accordino" finito nel cassetto.

Buon lavoro di vero cuore, anche da parte di tutti i tanti colleghi in servizio, in pensione e quadri apicali che fanno parte della nostra grande famiglia sindacale. Auguri sinceri!

Sergio Graziosi

Elia e Moretti salutano

Michele Elia, nuovo AD del Gruppo FS ha inviato, nel momento del suo insediamento, un saluto caloroso ai colleghi ferrovieri. Altro messaggio è pervenuto a tutto il personale FS da Mauro Moretti, che assumendo l'incarico di vertice in Finmeccanica, ha voluto ricordare i lunghi anni trascorsi nelle Ferrovie dello Stato e il rapporto particolare avuto con i ferrovieri tutti. Riportiamo qui di seguito il testo dei messaggi di saluto di Elia e di Moretti.

Lettera di Michele Mario Elia

Care Colleghe e cari Colleghi, venerdì 30 maggio il Consiglio di Amministrazione delle FS Italiane, presieduto dal professor Messori, mi ha nominato Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane per i prossimi tre anni. La scelta della mia guida è stata effettuata, dal Consiglio di Amministrazione, in continuità con l'incarico ricoperto dall'ingegner Moretti, che ha condotto la trasformazione del nostro Gruppo in una vera Impresa: FS Italiane.

Questo successo è un nostro successo; è un riconoscimento alla straordinaria squadra, di cui siamo tutti parte, che è stata capace di fare Impresa e di ottenere risultati più che significativi.

Dobbiamo esserne fieri; e io lo sono quanto lo siete voi.

Ora dobbiamo dimostrare che questa fiducia è ben riposta. Il compito che ci attende è sfidante e stimolante, dovremo confermare le nostre performance di crescita muovendoci in un contesto liberalizzato e caratterizzato da una competitività crescente.

Gli obiettivi del Piano Industriale del Gruppo sono e saranno, per i prossimi anni, i nostri riferimenti; ed i clienti al centro del nostro impegno.

Conto su ognuno di voi, e resto sempre al vostro fianco. Siamo ferrovieri, gente concreta e appassionata, moralmente integra, che ama la competizione, tenace e abituata a lavorare duro per raggiungere l'obiettivo. Con queste caratteristiche, possiamo conquistare qualunque meta. Potremo fare affidamento sul fondamentale e strategico contributo che arriverà dal nostro nuovo Presidente, Marcello Messori, cui va il nostro caloroso benvenuto. Abbiamo una grande Impresa, facciamo diventare ancora più grande.

Buon lavoro a tutti

Michele Mario Elia

Lettera di Mauro Moretti

Care colleghe e cari colleghi, come sapete, ho iniziato una nuova esperienza alla guida di un'altra importante realtà industriale italiana, Finmeccanica. Quando il Governo mi ha chiesto la disponibilità per questo nuovo incarico, ho ripensato alla mia lunga carriera nelle Ferrovie e a quanto esse siano cambiate. Non era mai accaduto che un manager cresciuto in FS fosse designato a capo di un'azienda internazionale così strategica per l'Italia.

Se ciò è avvenuto, lo si deve anche al percorso che abbiamo realizzato insieme, e ai risultati che, come Gruppo, abbiamo raggiunto. Solo otto anni fa nessuno avrebbe scommesso sul futuro delle Ferrovie Italiane; ora, i nostri bilanci e il Piano Industriale sono quelli di un'impresa che sa muoversi con successo nel mercato liberalizzato europeo e vince complesse gare internazionali.

Spesso mi chiedono come siamo riusciti a compiere questo rinnovamento, che più di qualcuno credeva impossibile: il diventare Impresa.

Ciascuno di noi sa rispondere, perché è un risultato costruito giorno per giorno con il contributo di tutti, su chiari obiettivi di risanamento, razionalizzazione, valorizzazione e sviluppo, mediante strategie efficaci e azioni coerenti. Una ricetta in fondo semplice, ma dura da attuare, perché ha richiesto – e richiede – professionalità, impegno quotidiano, senso di responsabilità, lealtà, onestà, passione, coraggio e desiderio di migliorare immaginando il domani, concretamente.

Abbiamo dimostrato che i ferrovieri amano la propria Azienda e sono al servizio del Paese, si muovono in un'ottica di sostenibilità economica, sociale e ambientale, sanno valorizzare le risorse assegnate, sono capaci di assicurare un'alta qualità nei servizi che offrono, sono innovatori e sanno che la competizione è uno stimolo al miglioramento continuo.

Ho avuto la fortuna e il privilegio di guidare questa grande squadra, che mi ha dato tanti apporti professionali e ideativi, e davvero numerose testimonianze di stima e di affetto: ringrazio tutti voi, è la migliore ricompensa che potessi mai avere.

Insieme abbiamo costruito una bella e solida Impresa, che ha finalmente un futuro. Il mio invito è a proseguire sulla strada tracciata, per rendere ancora più forte il nostro amato Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Un forte in bocca al lupo, vi porto nel cuore!

Mauro Moretti

LETTERE AL DIRETTORE

Caro Direttore,

ho letto con estrema attenzione *Assidifer informa* che il Segretario Generale del nostro sindacato credo abbia inviato a tutti gli iscritti, contenente il testo dell'Accordo firmato con l'azienda il 9 maggio scorso.

Dalla lettura del testo, secondo il mio parere, due sono gli aspetti, e non di poco conto, che credo debbano essere subito evidenziati:

1 - Tramonta definitivamente la possibilità di istituire un "Fondo" per i dirigenti analogo a quello in essere per i dipendenti del Gruppo FS.
2 - Per "agevolare" (o rendere comunque meno dolorosa) l'uscita dei dirigenti che risolvono il rapporto di lavoro con la sottoscrizione di un accordo consensuale (art.7, Accordo 9 luglio 2012) oltre alle fattispecie previste a i punti A) e B) ne viene aggiunta una terza, denominata C).

Per comprendere bene l'effettiva portata di tale novità occorre soffermarsi sui contenuti del suddetto art. 7 che voglio riportare integralmente qui di seguito: "In alternativa alle ipotesi sopraelencate (trattasi della "novazione contrattuale" o "quadriizzazione" che dir si voglia), e fermo restando gli indirizzi di carattere gestionale, ai dirigenti verrà proposta la risoluzione consensuale del proprio rapporto di lavoro con l'Azienda. In tale occasione, al dirigente sarà erogata, oltre al trattamento di fine rapporto, una somma aggiuntiva, sostitutiva del preavviso maturato, fissata in misura pari al corrispettivo del preavviso stesso. Inoltre, all'interessato dovrà essere corrisposto un ulteriore importo così determinato: A) per i dirigenti per i quali è stata conservata la misura del preavviso maturato alla data dell'accordo del 30 ottobre 1998, l'importo aggiuntivo equivale al preavviso; B) per i dirigenti per i quali tale accordo non si applica, l'importo aggiuntivo equivale al preavviso moltiplicato per 1,5".

Senza adesso entrare nelle infinite casistiche che comporta l'applicazione di questo articolo, credo di poter affermare che, nella casistica più diffusa (e comunque la più vantaggiosa) le mensilità corrisposte in sede di risoluzione consensuale sono generalmente state intorno alle 32 (in più o in meno a seconda della "forza contrattuale" del singolo dirigente). Ma non è questo il punto; non è la misura che mi interessa analizzare, bensì voglio capire quale sia il vantaggio, il valore aggiunto della terza fattispecie, la C), introdotta per contrastare e compensare gli effetti negativi della cd riforma Fornero.

Il punto C) recita: "Nei casi in cui il requisito del diritto a pensione si collochi tra il 25esimo e il 48esimo mese successivo alla data di sottoscrizione della risoluzione consensuale, al dirigente verrà corrisposta una somma aggiuntiva di cui ai precedenti punti A e B, pari alla media annuale dell'importo dei contributi INPS totali versati dall'Azienda (sia a carico dell'Azienda che del dirigente) nei 12 mesi antecedenti l'estinzione del rapporto di lavoro, moltiplicata per il numero dei mesi (oltre il 24esimo e non oltre il 48esimo), mancanti al raggiungimento del diritto a pensione, al lordo delle ritenute fiscali applicabili".

Nel tentare un'analisi dei presunti vantaggi (e non v'è dubbio che ce ne siano) si deve ragionare secondo il criterio della media, adottando però le dovute correzioni statistiche che derivano da considerazioni relative all'età del dirigente ed al livello retributivo presunto. Prima della riforma Fornero si andava in pensione di anzianità con il famoso (e ormai sospirato) coefficiente 96, per cui, con 35 anni di anzianità contributiva era sufficiente una età anagrafica di 61-62 anni. Oggi quell'età è di 67 anni e qualche mese, o, quantomeno, occorrono oltre 42 anni di contributi per percepire una pensione "anticipata".

Chi prima della riforma firmava "spontaneamente" una risoluzione consensuale era un dirigente di una certa età anagrafica, prossimo alla soglia dei 57 - 60 anni e con un livello retributivo adeguato, sicuramente prossimo ai 35 anni di contributi. Per i più giovani invece e per coloro con una retribuzione prossima ai minimi di categoria la scelta quasi obbligatoria e sicuramente più conveniente era ed è quella di accettare la novazione. A parte casi particolari, il dirigente quasi sessantenne, colui cioè che riteneva più conveniente o comunque meno penalizzante concordare l'uscita, aveva di fronte un periodo di 3 o 4 anni per poter accedere alla pensione di anzianità e, con una media di 30 - 32 mensilità, se non di più, oltretutto tassate con l'aliquota media del TFR, questi poteva ragionevolmente pensare di raggiungere il traguardo della pensione con una certa tranquillità. Fornero ha spostato avanti tale soglia di almeno 5 anni e, quindi, ci si doveva aspettare che l'accordo recentemente firmato tutelasse soprattutto la categoria dei 58 - 60enni che, adesso, hanno di fronte un periodo di circa 8 anni per il raggiungimento della pensione. Ma non è così. L'accordo integra ed aumenta le indennità solo a coloro che hanno una "attesa" per la pensione tra i due ed i quattro anni, non oltre, cioè proprio agli stessi che, Fornero o non Fornero, avevano ed hanno già un certo livello di tranquillità. Difficile, caro Direttore, capire quindi il senso "sindacale" di tale accordo, soprattutto in considerazione del fatto che l'Azienda non ha di suo alcun interesse ad aumentare le indennità che eroga ai dirigenti. Allora, mi chiedo, *cui prodest?* Qualcuno diceva che a pensar male si fa peccato ma quasi mai si sbaglia! L'accordo firmato, ne sono sicuro, vantaggi a qualcuno ne porta, ma, a conti fatti, non a chi è stato realmente penalizzato dalla riforma Fornero.

Lettera firmata

Caro collega,

devo confessarti che non so rispondere in modo esaustivo ai tuoi quesiti. Passo la tua lettera al Segretario Generale, Parrilla, molto più esperto di me nella materia, anche per aver condotto personalmente con l'azienda la trattativa alla quale ti riferisci. Puoi leggere la sua risposta qui di seguito. (r.m.)

Caro Direttore,

dal numero di maggio 2014 di "Uomini e Trasporti", un periodico edito dalla Federtrasporti di Bologna, settore autotrasporto merci, leggo un articolo dedicato alla partenza di Mauro Moretti dalle Ferrovie dello Stato. Dice l'articolo, intitolato "Stop & Go": "Go, Moretti, nel senso vai pure, fuori dal settore dei trasporti". E aggiunge: "Detto francamente (Moretti) ci mancherà. L'uomo che ha guidato con polso fermo per 8 anni le FS italiane è stato infatti il migliore animatore dei convegni di settore, quello più controcorrente, diretto, privo di freni, l'unico in grado di fugare il torpore anche del pubblico più assonnato, quando inscenava il suo spettacolo preferito: la fine del trasporto merci su ferrovia".

Queste quattro righe, secondo il mio parere, offrono una singolare sintesi della politica, della gestione e, nello stesso tempo, della genialità e del carattere particolarmente difficile dell'ex (ormai!) Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato.

Anche agguerriti concorrenti di FS riconoscono all'uomo la capacità e l'indiscussa abilità di aver saputo gestire l'azienda ferroviaria con polso fermo e mano sicura ma, fra le righe, non nascondono di essergli grati per aver ricevuto da lui, come gestori di trasporto merci, notevoli benefici da quello che definiscono "il suo spettacolo preferito" e cioè la perpetua sceneggiata sulla fine del trasporto merci per ferrovia.

Che il segmento del trasporto delle merci rappresentasse certamente l'ultimo dei pensieri di Moretti lo sapevamo tutti da un pezzo, ma che dell'uscita di Moretti se ne occupassero con attenzione pure i nostri concorrenti dell'autotrasporto, questo, beh, non potevamo proprio immaginarlo! Anche loro - i gestori del trasporto merci su strada - evidentemente sperano adesso che i nuovi vertici ferroviari pongano riparo allo sfascio prodotto nel trasporto merci su rotaia in quest'ultimo decennio e, magari, si ponga di nuovo attenzione allo sviluppo della intermodalità.

Di una diversa e migliore politica FS nel settore merci, dopo tanti anni, se ne potranno sicuramente avvantaggiare l'azienda ferroviaria, il Paese e, evidentemente, le stesse aziende di trasporto di merci su strada.

Luigi Bianchi

Una risposta per fare chiarezza

Caro collega,

la tua lettera è condivisibile nei principi di equità, ma lo è di meno se calata nella realtà delle relazioni industriali, in particolare quelle aventi ad oggetto la categoria dei dirigenti.

Innanzitutto, noi avevamo sinteticamente chiamato "fondo" il contenuto dell'ipotesi di accordo che stavamo perseguendo, semplicemente in quanto le conseguenze economiche della sua applicazione erano in parte analoghe a quelle del fondo dei ferrovieri (*). Non era un fondo riguardo alla sua natura e funzionamento.

Con questo c.d. "fondo" il Sindacato mirava ad ottenere l'applicazione anche ai dirigenti del Gruppo FSI delle disposizioni di cui all'art. 4 della Legge 28 giugno 2012, n. 92 "Disposizioni in materia di riforma del mercato del lavoro in una prospettiva di crescita", il quale ai commi 1 e 2 prevedeva che "Nei casi di eccedenza di personale, accordi tra datori di lavoro che impieghino mediamente più di quindici dipendenti e le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative...possono prevedere che, al fine di incentivare l'esodo dei lavoratori più anziani, il datore di lavoro si impegni a corrispondere ai lavoratori una prestazione di importo pari al trattamento di pensione che spetterebbe in base alle regole vigenti, ed a corrispondere all'INPS la contribuzione fino al raggiungimento dei requisiti minimi per il pensionamento". "I lavoratori coinvolti nel programma di cui al comma 1 debbono raggiungere i requisiti minimi per il pensionamento, di vecchiaia o anticipato, nei quattro anni successivi alla cessazione dal rapporto di lavoro".

Con le modifiche introdotte dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221, tale facoltà era stata estesa anche ai dirigenti delle aziende industriali.

Il Sindacato valutò che di questo accordo avrebbero beneficiato in particolare i colleghi interessati più lontani dal diritto a pensione, in particolare quelli per i quali il diritto alla pensione - essenzialmente quella anticipata - si era allontanato di qualche anno a causa della riforma delle pensioni.

Cominciò pertanto dall'inizio del 2013 per il Sindacato il lungo iter di interlocuzione con l'Azienda per cercare di applicare la suddetta norma anche ai dirigenti del Gruppo FSI.

Le trattative si sono protratte per oltre un anno. Nel frattempo anche importanti aziende pubbliche - la RAI, aziende del Gruppo Finmeccanica, l'ENEL - avevano sottoscritto accordi ai sensi della suddetta legge.

A febbraio di quest'anno 2014 tuttavia l'Azienda ha fatto chiaramente intendere di non volere sottoscrivere l'accordo. Motivazione più o meno esplicita è stata l'eccessiva onerosità per l'Azienda. Ma anche la complessità della sua applicazione operativa, così come disciplinata dalla minuziosa circolare INPS n. 119 del 01 agosto 2013, ha contribuito a non favorire una positiva conclusione.

Il Sindacato - che ormai aveva ampiamente diffuso e discusso nei Consigli Nazionali l'ipotesi di accordo sul "fondo" ed aveva anche ricevuto esplicito manda-

to dal Consiglio Nazionale dello scorso 13 novembre di concludere l'accordo - è dovuto "correre ai ripari" e cercare di ottenere almeno un miglioramento dell'accordo del 9 luglio. E' nato così l'accordo del 9 maggio scorso, il quale, nell'impossibilità di ottenere l'applicazione dell'art. 4 legge 92, ci si avvicina nella sostanza, nel senso che mitiga il disagio economico per i colleghi anziani più lontani dal diritto a pensione, sempre nei limiti dei 4 anni così come anche prevedeva la legge 92 (ed anche il fondo dei ferrovieri). La tabella chiarisce in maniera sintetica quali sono le ricadute per il dirigente anziano delle diverse opzioni.

Va comunque ricordato che si può chiedere di tutto e di più, ma bisogna pur sempre misurarsi con l'Azienda su ciò che è ragionevole ottenere.

E' evidente che non si può pensare di ottenere indennità di risoluzione che mantengano il livello di reddito netto del dirigente al quale mancano molti anni. Per questi casi, sopperisce o la giovane età dello stesso e la sua possibilità di ricollocarsi sul mercato del lavoro, oppure la novazione di cui all'accordo del 9 luglio 2012, che, così come è stata concordata dal Sindacato, riduce il netto mensile in busta del dirigente novato al massimo del 15%. E questo non è poco! Speriamo poi che con questo Accordo si riducano i casi di novazione nella misura in cui quelli più lontani dalla pensione (a meno 36-48 mesi) possono risolvere a condizioni più convenienti il rapporto di lavoro senza dover necessariamente accettare il passaggio a quadro.

Infine, una osservazione sulla scadenza dell'accordo, fissata al 31 dicembre di quest'anno 2014. Non ci sta bene. Noi vogliamo che esso segua le sorti dell'accordo principale, che non ha una scadenza, in maniera che anno dopo anno i colleghi interessati possano beneficiarne. Forse una eccessiva prudenza dell'Azienda riguardo ai possibili maggiori costi le ha suggerito di procedere in via sperimentale. Ma il Sindacato - convinto anche che non è così - conta di prorogarlo fino a quando ce ne sarà bisogno ed anche di migliorarlo ulteriormente.

Spero di avere almeno in parte dissolto i tuoi dubbi. Il Sindacato è, come sempre, a disposizione per ulteriori chiarimenti.

Ti saluto cordialmente

Paolo Parrilla

Confronto simulazione del netto mensile in tasca al dirigente al netto di IRPEF e contribuzione volontaria			
(Simulazione effettuata per il seguente caso: 1) RAL di 80.000 euro lordi anno; 2) dirigente già tale al 1/11/1998; 3) applicazione del solo punto A dell'Art. 7 dell'accordo del 9 luglio 2012 "doppio dell'indennità di preavviso")			
Numero mesi mancanti alla pensione	Applicazione accordo 9 luglio 2012	Applicazione delle norme Art. 4 Legge 92 (C.D. "Fondo")	Applicazione accordo 9/7/2012 integrato dall'accordo del 9/5/2014
	Netto mensile in tasca al dirigente al netto di IRPEF e contribuzione volontaria INPS	Indennità mensile netta IRPEF equivalente alla pensione maturata alla data della risoluzione (dato medio approssimativo)	Netto mensile in tasca al dirigente al netto di IRPEF e contribuzione volontaria INPS
48	609	3.200	1.927
36	1.691	3.200	2.569
30	2.556	3.200	3.083
24	3.854	3.200	3.854

* Il fondo dei ferrovieri prevede che al dipendente cui mancano non più di 4 anni al diritto a pensione viene erogata una indennità mensile equivalente alla pensione che maturerà al momento del diritto. L'art. 4 della legge 92 prevede invece che viene corrisposta al dipendente o dirigente una indennità equivalente alla pensione fotografata al momento della risoluzione.

In entrambi i casi l'Azienda continua a versare all'INPS la tutta contribuzione necessaria per maturare i requisiti contributivi per la pensione anticipata/vecchiaia per un periodo massimo di 4 anni.

Accordo fra Gruppo FSI e Assidifer avente per oggetto "Modifiche al verbale del 9 luglio 2012"

Ad oltre un anno dalla sua sottoscrizione ed applicazione, l'Accordo del 9 luglio 2012 si è rivelato essere un utile e necessario strumento volto a gestire il processo di ottimizzazione degli assetti organizzativi e funzionali che il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane sta ponendo in atto, in coerenza con gli obiettivi di razionalizzazione dei processi produttivi, per fare fronte alle esigenze di un mercato a forte competitività.

Tuttavia, in seguito alla riforma delle pensioni introdotta dalla "legge Fornero", si rende necessario procedere ad una parziale integrazione dei parametri economici di riferimento relativamente alle ipotesi di "risoluzione consensuale del rapporto di lavoro", di cui all'accordo sottoscritto il 9 luglio 2012 tra Ferrovie dello Stato Italiane e Assidifer - Federmanager.

Pertanto l'articolo 7 del predetto accordo è integrato con il seguente punto C):

C) Nei casi in cui il requisito del diritto a pensione si collochi tra il 25esimo e il 48esimo mese successivo alla data di sottoscrizione della risoluzione consensuale, al dirigente verrà corrisposta una somma aggiuntiva di cui ai precedenti punti A e B, pari alla media annuale dell'importo dei contributi INPS totali versati dall'Azienda (sia a carico dell'Azienda che del dirigente) nei 12 mesi antecedenti l'estinzione del rapporto di lavoro, moltiplicata per il numero dei mesi (oltre il 24esimo e non oltre il 48esimo), mancanti al raggiungimento del diritto a pensione, al lordo delle ritenute fiscali applicabili.

L'applicazione del predetto punto C è incompatibile con i redditi da lavoro dipendente o autonomo, eventualmente acquisiti nel periodo intercorrente tra la risoluzione del rapporto di lavoro e la maturazione del diritto a pensione.

Il dirigente interessato si impegna a restituire l'importo ricevuto a fronte del suddetto punto C, qualora si verifichi la condizione lavorativa di cui al capoverso precedente.

Il Verbale di Accordo individuale relativo alla risoluzione del rapporto di lavoro dovrà contenere apposita dichiarazione di responsabilità relativamente ai due capoversi precedenti, che il dirigente interessato dovrà sottoscrivere unitamente al Verbale di Accordo stesso.

Il presente Accordo ha carattere sperimentale e trova applicazione fino al 31 dicembre 2014.

Il presente Accordo può essere ulteriormente prorogato su intesa delle parti.

Il presente Accordo è, inoltre, subordinato alla permanenza dell'attuale quadro normativo per il personale dirigente, sia pensionistico che retributivo.

Roma, li 9 maggio 2014

Sette anni e mezzo

Sono passati sette anni e mezzo dall'8 settembre 2006 (CdA del Gruppo FS che nominò AD di Gruppo l'Ing. Mauro Moretti).

Sono stati il periodo più lungo di guida del Gruppo FS da quando si cominciò con la nuova configurazione prima di ente e poi di impresa, a partire dal 1985.

Eppure adesso sembra che questi anni siano volati. Ma tante cose sono avvenute in questo settennio. L'azienda ha continuato il suo percorso. Ha sicuramente anche sensibilmente accelerato rispetto alle gestioni precedenti. Accelerato rispetto agli obiettivi di diventare impresa, non solo, ma impresa sana ed anche impresa con una dimensione europea. E - aspetto non secondario - sana anche dal punto di vista dell'etica aziendale, non solo dei conti.

Per i dirigenti sono stati anni di grande tensione emotiva, di stress, di messa in discussione di ruoli.

Per la prima volta dall'inizio del processo di riforma il numero dei dirigenti è diminuito. In precedenza era costantemente cresciuto, fino ad arrivare nel 2006 a circa 1.300 dirigenti. Oggi, a maggio 2014, i dirigenti sono oltre il 40 % di meno rispetto a quel periodo.

Sono pochi o tanti, non è questo il punto. Sono evidentemente quelli l'Azienda ha ritenuto che servano rispetto agli obiettivi e alle strategie aziendali. E' un dato. Ma questo dato è stato frutto di un processo. Un processo che è stato vissuto dai dirigenti in prima persona sulla loro pelle. I dirigenti sono stati una volta protagonisti come attivatori o come destinatari dei processi riorganizzativi che incidevano sulla quantità dei dirigenti. E non solo sulla quantità. In questo settennio la strategia aziendale sulla dirigenza si è rivolta anche alla qualità della stessa.

Qui è stata dura (è noto a tutti il *management appraisal* effettuato da Egon Zehnder). La categoria è stata colpita nel suo orgoglio professionale. A molti colleghi la procedura "Egon Zehnder" applicata in Azienda è apparsa quantomeno discutibile. In ogni caso l'Azienda è andata avanti.

Per Assidifer non è stato facile gestire le relazioni industriali in questo scenario. La categoria è stata stressata. Assidifer è stato il parafulmine di tanti disagi, tensioni, ansie. Il Sindacato in questi anni ha dovuto contemperare una strategia sindacale di più ampia visione con la gestione delle numerose criticità che vedevano coinvol-

ti i colleghi.

E non è stato facile. Intanto il Sindacato è cresciuto, ha arricchito il suo armamentario, la sua capacità di dare risposte ai dirigenti in presenza di momenti aziendali di forte efficientamento.

E' stata un palestra formidabile. Mai come adesso le strutture sindacali, gli strutturati, il Segretario Generale in primis, hanno avuto la necessità di essere pronti ed attenti sui principali istituti, regole, leggi, contratti, giurisprudenza, che regolano il rapporto di lavoro dei dirigenti nelle aziende industriali. Lavoro agevolato anche dall'appartenere alla casa madre Federmanager, abituata quasi in maniera fisiologica a confrontarsi e a gestire situazioni di criticità nelle aziende, che vedono in pole position ovviamente sempre i dirigenti.

C'è da dire che le relazioni industriali in questo settennio sono state soddisfacenti. Si sono sempre regolarmente svolti gli incontri delle RSA con le rispettive aziende del Gruppo. C'è anche da riconoscere che c'è stata sempre la disponibilità aziendale a tenere la "porta aperta" nella gestione del processo di drastico ridisegno della figura, del ruolo e del numero dei dirigenti. E il Sindacato è stato capace, con tatto, sensibilità e tenacia adeguati al delicato contesto, a non farsi "chiudere la porta in faccia". E sopravvissuto ne è uscito legittimato. Questo va sottolineato.

Anzi, questi anni hanno piuttosto dimostrato - se mai ce ne fosse stato bisogno - che l'Associazione di tutela della categoria dei dirigenti in azienda è necessaria. Sento nelle orecchie i giudizi dei colleghi pro e contro, critici e favorevoli sull'utilità del Sindacato in questi anni. Ma sfido chiunque a dimostrare che senza la nostra Associazione le cose sarebbero andate meglio per la categoria dei dirigenti in questa fase di profondo intervento "in corpore vivi" della nostra categoria.

Basta citare l'accordo del 9 luglio 2012.

Adesso il settennio si è chiuso. Le RSA sono rinnovate, sono al completo, sono costituite essenzialmente da colleghi nuovi e giovani, che possono dare una nuova vita al Sindacato e al suo ruolo in Azienda. E ad allargare la presenza in Azienda, cominciando ad aprire alle "figure manageriali", quadri apicali in primis, che, forse lo sottovalutano, ma hanno bisogno anche loro di veder riconosciute identità e tutele.

Francesco Del Vecchio

LA RUGGINE DELLA BARBARIE

"Bisogna convenire di una verità generale: un sistema di leggi che si trova in uno stato vecchiotto è sempre favorevole a coloro che lo governano e ciò è sufficiente a che essi non vogliano modificarlo. Invece di stupirsi del veder sussistere cattive leggi, sarebbe più ragionevole sorprendersi se talvolta si arriva a modificarle con successo".

Con questa frase (tratta da *De l'influence de la philosophie sur l'instruction criminelle* di J.-A. Servan) esordisce il nuovo libro della nostra collega Maria Antonietta Del Boccio, ora felice pensionata. Una frase attualissima, così come è attualissimo il libro. E non solo perché arriva bene a proposito per commemorare Beccaria e il suo *Dei Delitti e delle Pene* del quale quest'anno cade il 250° anniversario, ma anche perché questo libro ci fa interrogare su quanto il sistema giudiziario di questa nostra povera Italia sia ancora macchiata dalla "ruggine della barbarie".

Lo spunto per queste considerazioni è dato dal libello di cui Maria Antonietta propone la traduzione e la contestualizzazione storica. Come per gli altri suoi saggi storici, si tratta di un testo originale francese, pubblicato anonimo nel 1786 e inedito in Italia. E' un piccolo capolavoro della letteratura e della filosofia del pensiero libero e massonico il cui autore, Charles-Marguerite Dupaty è famosissimo in Francia perché fu ispiratore della riforma del diritto penale avanzata da Luigi XVI e poi attuata dalla Costituente. Ma è ben conosciuto anche nell'ambiente italiano del diritto penale, perché associato a Beccaria come padre della moderna criminologia, come ci spiega la bella prefazione di Gemma Marotta, professore di criminologia all'Università *La sapienza* che ha anche adottato il libro nel suo corso.

Il testo di Dupaty presenta diverse chiavi di lettura: è avvincente come un moderno legal-thriller, è immediato e veloce come un copione cinematografico, è drammatico e autentico come solo una storia vera può essere, è "pericolosamente sedizioso" come si addice ad un libello condannato al rogo ed è un documento letterario e filosofico che ha fatto la storia della nostra civiltà.

Si tratta infatti, della *Memoria difensiva per tre uomini condannati alla ruota*, che l'autore - avvocato d'eccezione - presenta al re Luigi XVI per far annullare le condanne ad una morte atroce di tre innocenti, comminata nell'ambito di un sistema giudiziario ancora baluardo del feudalesimo, un sistema barbaro alla cui immutabilità è preposta una classe conservatrice, custode e garante di interessi di casta. Questa condanna, a cui i tre disgraziati sono giunti per una combinazione perversa di leggi e procedure rese disumane dalla loro stessa vetustà, di giudici resi corrotti o negligenti dall'arroganza di classe, di una società minuta resa spietata ed egoista dal meccanismo schiacciante di interessi non tutelati, è occasione di meditare non solo sulle specificità storiche della società di Ancien Regime ma, soprattutto, su quanto quella barbarie rappresenta ancora ci avviluppi. O, forse è più giusto dire, su quanto sia tornata ad avvilupparci in questi anni di decadenza economica e morale.

A Maria Antonietta, spetta il merito di aver riscoperto questo libello, di averlo tradotto con particolare sensibilità e chiarezza e di averne ricostruito l'ambientazione storica, corredandola di erudite informazioni e di una bibliografia capace di incuriosire anche specialisti della materia. Da questo suo sforzo, emergono chiaramente i motivi per cui il libello fu - alla sua pubblicazione in quel lontano 1786 - censurato e condannato al rogo; perché fu causa di un memorabile scandalo internazionale dal quale la magistratura francese non poteva uscire senza riformarsi e perché a suo sostegno accorsero le più potenti logge massoniche e uomini come Condorcet, Malesherbes e Servan.

E sono motivi che ci colpiscono in tutta la loro attualità, perché trattano del conflitto tra poteri istituzionali, della responsabilità dei giudici, della durata dei processi, della carcerazione preventiva, della privacy, degli abusi dell'amministrazione pubblica... fino alla tortura e alla pena di morte, costringendoci a ricordarci dei motivi fondanti della nostra cultura e delle nostre convinzioni, della non-transabilità e non-negoziabilità di certi nostri principi tanto duramente conquistati.

Una vicenda, quella narrata, che ribadisce anche una grande verità che troppo spesso - presi dalle più o meno becere battaglie politiche che i nostri media ci propongono - rischiamo di dimenticare: che la nostra Società liberale e democratica trae, storicamente e filosoficamente, dal binomio Giustizia-Sicurezza la ragione stessa della sua esistenza. O, in altre parole, che il primo dovere del Governo, rispetto al quale ogni altra azione diventa facoltativa, inutile ove non addirittura illegittima, è assicurare Giustizia e Sicurezza ai suoi cittadini. Merito della prof. Marotta è quello di aver estrapolato la vicenda, portando i riflettori allo stato dell'arte ai nostri giorni, anche lei facendoci meditare su quanto, nell'amministrazione giudiziaria e criminale, ci sia ancora di irrealizzato del pensiero di Beccaria-Dupaty.

Insomma, un libro da leggere, se non altro per affrontare la nostra attualità quotidiana con un pizzico in più di consapevolezza.

Paolo Parrilla

Maria Antonietta Del Boccio Prosperi

La ruggine della barbarie

Con il testo integrale di *"Memoria difensiva per tre uomini condannati alla ruota"* di C.-Marguerite Dupaty ISBN 978-88-548-6946-2, formato 17 x 24 cm, 278 pagine, 16 euro. Anche in formato digitale.

<http://www.aracneeditrice.it/pdf/9788854869462.pdf>
<http://www.aracneeditrice.it/aracneweb/index.php/pubblicazione.html?item=9788854869462>

GLOBALE CASA
SCONTO SOLARE
DAL 1 MAGGIO AL 31 LUGLIO 2014
A PARTIRE DA 13 EURO AL MESE

HDI Assicurazioni
Al tuo fianco, ogni giorno.

Estate in pieno relax.
Globale Casa, una protezione molto più che solare.

Per vivere un'estate rilassante non è necessario avere una splendida forma, ma un'ottima protezione.

Globale Casa pensa a proteggerti, i tuoi beni e la tua abitazione anche quando sei in vacanza.

Recati presso la tua Agenzia, da maggio a luglio 2014 se sottoscrivi la polizza usufruirai del nostro **SCONTO SOLARE**.

Hai almeno 4 buone ragioni per proteggere la tua Abitazione:

- 1 In caso di un imprevisto a casa puoi richiedere con una semplice telefonata un **intervento d'emergenza** di un idraulico, un elettricista o un fabbro, il cui costo è a carico della Compagnia.
- 2 In caso di furto ti vengono rimborsate le spese per i **danni provocati dai ladri ai serramenti** e puoi richiedere anche la **presenza di un vigilante** per garantire nell'immediato la sicurezza della tua abitazione.
- 3 Sono assicurate la responsabilità civile derivante dalla **conduzione della seconda casa** o di quella **in affitto per la sola villeggiatura** e le **cose portate da te o dai tuoi cari**.
- 4 Sei tutelato se provochi **danni ad altri** anche mentre svolgi un'attività ludico-sportiva.

Messaggio promozionale: prima dell'adesione leggere il Fascicolo Informativo. Tutta la documentazione è disponibile all'indirizzo www.hdiassicurazioni.it