

# #CONNECTIVITY



**Il lavoro che costruisce, il lavoro che trasporta.  
Per connettere l'Italia**



**21 FEBBRAIO 2018 ore 9:30**  
ROMA - Centro Congresso Frentani - Via dei Frentani 4



Relazione introduttiva  
**ALESSANDRO ROCCHI**  
a nome di Filt e Fillea

A metà dello scorso mese di dicembre, all'approssimarsi del termine della Legislatura, Fillea e Filt iniziarono a ragionare sull'opportunità di svolgere questa iniziativa.

Opportunità ed utilità riferite ad un bilancio delle cose prodotte dal rapporto "istituzionale" delle due categorie con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel corso di una Legislatura nata complicata, nel 2013.

Una Legislatura nata complicata e proseguita complicata, con interventi pesanti nella legislazione del lavoro, con una lunga fase di "disintermediazione" nei rapporti tra il Governo e i corpi intermedi della rappresentanza sociale, in particolare con il Sindacato, per quanto riguarda le politiche economiche, le politiche industriali e le politiche sociali.

Una Legislatura che ha vissuto un decisivo punto di svolta con il referendum costituzionale del 4 dicembre 2016, esito di un percorso di riforma costituzionale che nei due anni precedenti aveva visto uno scontro durissimo in Parlamento ed il cui iter, per la prima volta nella storia della Repubblica Italiana, da un certo momento in poi fu condotto direttamente dal Governo.

Una Legislatura che nel corso degli ultimi due anni ha visto determinarsi qualche segnale positivo sul piano della crescita economica del Paese, ma anche registrato la fragilità di questa crescita, la sua scarsa quantità rispetto ai principali paesi europei, il suo carattere, dovuto in gran parte a fattori esogeni alle dinamiche produttive ed economiche nazionali.

Elementi di crescita che, peraltro, non hanno prodotto effetti significativi in termini redistributivi.

Anzi, analizzando l'andamento dei dati dal 2007, anno dell'esplosione della grande crisi economica globale, ad oggi, appare evidente l'ulteriore polarizzazione della ricchezza a favore della ristretta fascia sociale più ricca, sia in relazione al reddito che ai patrimoni.

Siamo cioè ancora lontani dai livelli di produzione industriale, delle esportazioni, dei consumi, della quantità e, soprattutto, della qualità dell'occupazione, con effetti pesanti, in primo luogo, sull'occupazione giovanile e femminile e, più in generale, sui redditi da lavoro pre-crisi.

E' aumentata, per ognuno di questi elementi, la divaricazione tra sud e nord del Paese.

Fillea e Filt hanno valutato opportuno ed utile svolgere congiuntamente questa odierna occasione di dibattito, intitolandola " Il lavoro che costruisce, il lavoro che trasporta. Per connettere l'Italia", e questa relazione è frutto di un'elaborazione comune.

Un titolo, quello scelto, che parte dal riconoscimento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, dall'aprile 2015 sotto la guida dell'On. Delrio, ha impresso una svolta alle strategie nazionali per le infrastrutture di trasporto e logistica con il progetto "Connettere l'Italia".

Svolta impressa dopo due anni dall'inizio della Legislatura purtroppo persi nell'improduttivo "galleggiamento" da parte del precedente Ministro. Ma che con un anno di approfondita analisi, nel successivo biennio ha messo in campo un'intensa iniziativa legislativa, normativa e finanziaria finalizzata al nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, quadro di riferimento per integrare le politiche degli investimenti infrastrutturali.

In termini politici, abbiamo letto questa scelta congiuntamente ad un'altra importante scelta: produrre un nuovo Codice degli Appalti.

Cioè, "Connettere l'Italia" come parte di un piano industriale per aggredire alcuni nodi veri della scarsa produttività e competitività del nostro sistema produttivo (altro che articolo 18); nuovo Codice degli Appalti come tentativo di sistematizzare, anche attraverso un confronto con le forze sociali, un quadro di regole volto a rendere più trasparente ed efficace un "modello" non più sostenibile.

Pensiamo solo al perverso rapporto tra gare al massimo ribasso e, poi, ai "recuperi" con le varianti, al tema del general contractor, alla giungla dei sub appalti.

Un confronto che ha vissuto anche fasi di scontro, come è stato, ad esempio, per le vicende delle concessioni autostradali, poi positivamente concluse, limitatamente lato costruzioni ed invece tuttora aperte, come descriviamo di seguito, lato trasporti.

Abbiamo letto congiuntamente l'insieme complessivo di molte di queste scelte e le abbiamo condivise, proprio per l'idea di medio periodo che le accompagna...

Piano Generale dei Trasporti e della Logistica ...

Definizioni che erano cadute in disuso, abbandonate da tempo, considerate desuete.

A partire dal 2001, infatti, con il ritorno alla guida del Paese del Presidente del Consiglio dell'epoca, fu varata la "Legge Obiettivo" e il cosiddetto "Piano delle Grandi Opere".

Al di là della propaganda politica, quella strumentazione frenò, anziché accelerare, gli investimenti infrastrutturali, come fu plasticamente dimostrato dalla vicenda del Ponte sullo Stretto di Messina.

Con "Connettere l'Italia", il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si è rivelato un'eccezione nell'ambito del Governo per l'approccio adottato, per l'elaborazione prodotta, per la capacità di ascolto, di dialogo e di confronto con le Parti Sociali, seppure, come vedremo, non sempre pienamente soddisfacente, per l'adozione della strumentazione di pianificazione, programmazione e progettazione attivata.

Strumentazione rappresentata, ad esempio, dal Documento Pluriennale di Pianificazione, con il quale valutare su base triennale gli investimenti in opere pubbliche e l'efficace monitoraggio/controllo della loro realizzazione.

E ancora di più, sempre a titolo di esempio, oltre quanto già citato, dai decreti attuativi del nuovo Codice degli Appalti che, oltre a definire i nuovi criteri nella revisione progettuale, hanno introdotto percorsi di dibattito pubblico nell'iter realizzativo delle opere, correggendo in radice le sciagurate procedure dirigistiche e centralistiche previste dalla "Legge Obiettivo".

Risultano certamente positivi quelli che possiamo definire i tre "pilastri" di "Connettere l'Italia":

- Pianificazione, programmazione e progettazione delle opere, assegnando priorità agli interventi sul sistema della logistica e dei trasporti anziché alla singola opera in sé (come prevedeva la Legge Obiettivo), sia in ambito nazionale, aree urbane comprese, che nelle connessioni con le reti internazionali, puntando ad una forte integrazione modale, con attenzione alle modalità di costruzione e di trasporto meno impattanti dal punto di vista ambientale.

Senza dimenticare il tema di una manutenzione straordinaria dell'esistente, per affrontare il nodo epocale del naturale esaurimento del ciclo di vita di un sistema infrastrutturale, soprattutto stradale, costruito in gran parte negli anni '70 e '80.

Tutto ciò, come accennato, agendo con processi decisionali condivisi nel rapporto con le istituzioni locali e le forze sociali locali, sia imprenditoriali che sindacali;

- Il ruolo centrale, di carattere "industriale", affidato alle grandi committenze pubbliche, quali Gruppo FS, Anas, piattaforme logistiche, Autorità di Sistema Portuale, Amministrazioni comunali e Città Metropolitane, soggetti "motore" che, in una logica di interventi infrastrutturali integrati, possono mettere in campo adeguate masse critiche sul piano finanziario ed attivare efficaci forme di partenariato pubblico-privato;
- Infine, terzo pilastro, la definizione di elevati standard di qualità nella realizzazione delle opere, da conseguire anche attraverso la rigorosa applicazione del nuovo Codice degli Appalti e della nuova legislazione contro il caporalato (la Legge 199/2016) che, ricordiamo, non riguarda solo l'agricoltura.

Alla positività di questi tre pilastri corrispondono però, allo stato e a Legislatura ormai conclusa, diverse incertezze e limiti:

- 1) i provvedimenti di spesa pubblica a sostegno dell'infrastrutturazione adottati nell'ambito di "Connettere l'Italia", in ultimo con la Legge di Stabilità 2018, e, conseguentemente, i flussi di risorse finanziarie pubbliche al momento effettivamente disponibili, coprono stanziamenti a tre anni a fronte di una programmazione proiettata, invece, a nove anni;
- 2) la non attuazione di alcune parti importanti del Codice degli Appalti, in particolare quelle relative al rating di impresa e all'art. 105 del Codice per il "Durc di Congruità" nei sub appalti, dove sappiamo tutti si annida il grosso dei problemi.

Per questo, salutiamo positivamente l'accordo sottoscritto tra Organizzazioni Sindacali, Associazioni di Impresa, Commissario per la Ricostruzione, Ministero del Lavoro, Regioni che introduce il "Durc di Congruità" come preconditione per tutti i lavori di ricostruzione nel Centro Italia, nonché l'obbligo ad applicare il CCNL edile contro ogni forma di dumping contrattuale.

A questo punto verrebbe da dire ai nostri ospiti, a partire dal Governo: avete già il testo per emanare il decreto attuativo dell'art. 105. Governo, Ministero del Lavoro, Inps e Inail hanno già condiviso la congruità per 4 importanti regioni del nostro Paese.

A questo punto, basterebbe già nei prossimi giorni fare un semplice "copia e incolla" di quanto predisposto e dare così un segnale importante di concreta attuazione di quanto positivamente predisposto;

- 3) è mancata una politica più decisa di qualificazione delle stazioni appaltanti.

Se è giustissimo un di più di controllo sulle procedure, un ruolo più attivo dell'Anac e delle varie procedure anti corruzione, e noi siamo i primi a chiederlo, allora bisogna avere anche più risorse e più qualificazione delle stazioni appaltanti pubbliche.

Più progettisti, più ingegneri, più architetti e geometri sia per la fase ex ante, sia per la fase ex post: pensiamo alle carenze di organico di queste fondamentali figure professionali in molti comuni e nello stesso Genio Civile.

Aver messo ora negli ultimi provvedimenti un po' di risorse per la progettazione va bene, ma rappresenta, allo stato, una goccia nel mare.

Progettare reti intelligenti, sistemi interconnessi, strutture a minor impatto ambientale, pensare di più e meglio alla sicurezza di chi dovrà usare le nostre infrastrutture, vuol dire qualcosa in più che tirare fuori qualche vecchio progetto solo per non perdere i finanziamenti.

Non sembri strano che Filt e Fillea pongano in questa sede il tema della qualificazione del lavoro pubblico che ha pagato per anni riduzione di organici, dequalificazione professionale, caos istituzionale: pensiamo, ad esempio, alla vicenda delle provincie per come poi è stata attuata o alla riclassificazione in atto della rete stradale ordinaria di competenza Anas, in carenza di un accordo quadro che disciplini un modo chiaro ed omogeneo la mobilità dei lavoratori.

Perché oggi il vero "collo di bottiglia", forse più che le regole o il Codice, è proprio – come può testimoniare il Sindaco De Caro – la fatica che le amministrazioni pubbliche fanno proprio in questa fase del processo.

- 4) una visione strategica relativa al Sud del Paese è rimasta limitata.

Capiamoci, non è che "Connettere l'Italia" abbia rimosso il tema, anzi ha provato anche a declinarlo in questa chiave.

Pensiamo alla valorizzazione dell'asse ferroviario Napoli-Bari, alla strategia per i porti meridionali, alla valorizzazione della SS 106 rispetto alle dorsali autostradali, a partire dalla Salerno-Reggio Calabria.

Il tema, più complessivo e che ovviamente non riguarda solo le strategie di un singolo Ministero, è però che non avremo nessun deciso cambio di passo senza una netta inversione di tendenza rispetto ai flussi di finanziamento per investimenti in conto capitale verso il Sud.

Occorre il coraggio di dire che per i prossimi anni il 51% delle risorse per investimento deve andare al Sud, perché questo serve al Paese e serve al ruolo del nostro Paese nel Mediterraneo, sia in termini economici, sia in termini geo politici.

- 5) infine, ma non per importanza, il tema della qualità del lavoro.

Il termine della Legislatura non ha consentito di verificare le condizioni per la costituzione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di una sede partecipativa permanente.

Una sede nella forma di Osservatorio e con una composizione che mutuasse il positivo modello di partenariato adottato nella riforma della portualità (Ministero – Parti Sociali, per queste sia lato costruzioni, sia lato trasporti), rivelatosi utile ed efficace.

E' mancata, e lo spirito di questa nostra iniziativa è sfidare in positivo i nostri interlocutori, una strategia che accanto a nuove regole e alla programmazione di investimenti, mettesse al centro il tema della qualità del lavoro, di chi costruisce e di chi trasporta, appunto.

Alle parole "Connettere l'Italia" sono mancate le parole "con un buon lavoro", quasi dimenticando o sottovalutando chi poi deve materialmente favorire, consentire, realizzare la "connessione".

Pensiamo ai temi del rispetto dei perimetri contrattuali; dell'assenza di premialità per chi oggi costruisce, domani dovrà usare e gestire investendo e non tagliando sulla sicurezza (gli edili la chiamano "patente a punti"); all'obbligo di prevedere la clausola sociale, che nel Codice è solo una possibilità per gli appalti a bassa intensità di lavoro; alla limitazione dei livelli di sub appalto; al rispetto di quale CCNL va applicato per chi opera sulle nostre infrastrutture.

Giungla contrattuale, da un lato, e processi di riorganizzazione/trasformazione delle imprese dei nostri settori, necessitano di sedi per un governo e un accompagnamento di "sistema", tema che accomuna molto Filt e Fillea, seppure, ovviamente, declinato diversamente in relazione alle rispettive specificità.

Non esserci riusciti per tempo non deve però significare arrendersi.

Proprio questa mattina è stato sottoscritto un importante e positivo accordo tra Anas, Fillea, Filca, Feneal e Mit sul rispetto dei perimetri contrattuali negli appalti di lavori, sulle procedure di confronto ai vari livelli, sulle clausole sociali, sulla sicurezza. Una firma giunta dopo mesi di confronto attento e puntuale.

Dobbiamo riconoscere ad Anas che su questo ha sempre avuto sensibilità, ma ci chiediamo: e il Gruppo FS? E i grandi comuni? E le regioni? Perché non dimostrano uguale sensibilità? Perché non si impegnano, proprio in quanto grandi soggetti, a promuovere appalti che valorizzino la qualità del lavoro, contro ogni forma di dumping contrattuale e di risparmi su salute e sicurezza?

Le grandi committenze pubbliche hanno, come già descritto, un ruolo centrale, un ruolo "motore" in "Connettere l'Italia" e questo ruolo fa sistema, produce un effetto moltiplicatore nella misura in cui dà impulso al sistema anche l'azione agita dalle forme di rappresentanza istituzionale intermedia, a partire da Anci e Conferenza delle Regioni.

Insomma l'esperienza di questi anni deve mettere in sicurezza e rendere difficilmente reversibili gli attestamenti positivi raggiunti, descrivere l'ulteriore strumentazione necessaria per consolidarli e svilupparli, superare gli elementi di incertezza, consegnare alla nuova Legislatura un quadro di proposte condivise.

E se lo scioglimento delle Camere impedisce l'adozione di strumenti legislativi, non è impedito, però, pur nel poco tempo a disposizione prima dell'insediamento del nuovo Parlamento e, a seguire, del nuovo Governo, di sottoscrivere un Protocollo d'intesa tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Parti Sociali, datoriali e sindacali confederali e delle due categorie, che contenga quel quadro di proposte condivise, sulla "qualità del lavoro".

Un accordo quadro che:

- da un lato, per la parte "costruzione/manutenzione", guardando ad Anas ma anche ai diversi accordi sottoscritti con alcune Regioni (ad oggi, Piemonte, Emilia Romagna, Liguria) premi le imprese più serie e virtuose che investono in sicurezza, stabilisca certezze contrattuali dando concreta attuazione all'articolo 30 C. 4 del Codice degli Appalti.

Cioè chi fa lavori edili deve avere il CCNL degli Edili, non solo contro il dumping, ma anche per tutte quelle tutele in più in termini di sicurezza, formazione, lotta all'evasione che quel CCNL e quel sistema bilaterale danno.

Come dice sempre Genovesi, quando cade una gru non si chiede quale contratto ha quel lavoratore che stava operando ... E aver avuto il patentino (obbligatorio nel CCNL edile) o aver fatto le ore di formazione obbligatorie o no fanno la differenza ...

Un accordo quadro – infine – che dia garanzie di continuità del lavoro (e dell'opera) in caso di cambio di appalto.

Pensiamo, ad esempio, al complesso ma positivo lavoro che si sta facendo nella gestione dei cantieri del Terzo Valico, anche attraverso il costante confronto con le rappresentanze sindacali locali e nazionali;

- dall'altro lato, sulla Logistica, la regolazione del sistema da realizzare soltanto attraverso la contrattazione collettiva non regge.

Non può, la contrattazione collettiva che si sviluppa in assenza di regole sulla rappresentanza, reggere l'urto, l'urto imponente, del dumping fatto di violazioni contrattuali, di scorribande delle cooperative spurie, di lavoro nero, di lavoro illegale, di incursioni selvagge di sedicenti rappresentanze sindacali che praticano azioni violente e che si rapportano in modo ambiguo, per non dire peggio, con committenze a loro volta spregiudicate.

E' stato difficilissimo, in questo settore, muovere l'iniziativa del Governo.

Per troppo tempo, il principale interlocutore, che avrebbe dovuto essere il Ministero del Lavoro, ha latitato.

Addirittura, quando, nell'autunno dello scorso anno, il Ministero dello Sviluppo Economico ha finalmente attivato una sede di confronto con le rappresentanze sindacali e datoriali del settore sul tema della legalità nella Logistica, proprio il Ministero del Lavoro ha dimostrato una inspiegabile quanto sorprendente inerzia nell'aderire ad un' iniziativa che invece vedeva l'immediata adesione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché, dopo le ripetute sollecitazioni sindacali, del Ministero dell'Interno.

Oppure, ancora, la complessità nel definire le clausole sociali con un filo comune nelle centinaia di affidamenti da realizzare nel trasporto locale e regionale in un quadro di regole confuso, soggetto al pronunciamento di decisioni regionali, provinciali e comunali e delle più svariate autorità di regolazione e, comunque, esposto a ricorsi e controversie giudiziarie.

O, sempre ad esempio, la assai precaria regolazione del sistema degli appalti nelle attività aeroportuali e, più in generale, del lavoro nell'industria dell'aviazione civile, anche a causa dei balbettanti e tardivi interventi di Enac.

Infine, in senso opposto e nella direzione giusta, la posizione assunta invece dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, congiuntamente ad alcuni altri Stati membri dell'Unione Europea, sull'autotrasporto in tema di tempi di guida e di riposo degli autisti, di regolazione del distacco transnazionale e del cabotaggio, dei tempi di adozione del cronotachigrafo digitale, che la Commissione propone di prorogare smisuratamente.

Una posizione a sostegno della quale Filt, Fit, Uilt hanno programmato per il prossimo 26 febbraio un presidio nazionale presso il ministero ed aderiscono alle iniziative in corso di predisposizione a livello da parte dell'ETF.

Il tutto, quindi, per diffondere le pratiche più virtuose in atto e renderle poi pratiche concrete in tutte le principali stazioni appaltanti pubbliche del Paese, chiamate a recepire tale accordo quadro.

Un Osservatorio dove poi, inoltre, affrontare le criticità connesse anche al cambiamento, alla riorganizzazione di imprese sfidate a fare cose nuove e che possa in qualche modo anche alimentare un circuito positivo, proprio nello spirito di "Connettere l'Italia" anche sugli indotti principali.

Quello, ad esempio, della produzione di vettori di nuova generazione, più intelligenti, meno energivori, con nuove propulsioni.

E, ancora ad esempio, quello dei nuovi materiali, dei nuovi cementi e leghe più elastiche e maggiormente assorbenti anidride carbonica, come quel nuovo brevetto italiano, sperimentato all'EXPO, dei materiali refrattari di nuova generazione con minore capacità di usura, declinazione più avanzata del principio degli stessi "Appalti Verdi" su cui, con il Codice degli Appalti, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prova a scommettere.

Questa è la proposta che Fillea e Filt avanzano oggi agli interlocutori che partecipano a questa iniziativa, a Cisl e Uil, a Fit e Uilt, a Filca e Feneal, alle rappresentanze datoriali confederali e delle due categorie.

Negli ultimi tre anni l'interlocuzione tra Ministeri (Infrastrutture e Trasporti, Sviluppo Economico, Lavoro), rappresentanze datoriali e rappresentanze sindacali ha registrato alti e bassi.

Nei trasporti, se si escludono, ad esempio, la prima fase del processo di riforma della portualità, la vicenda Meridiana e, poi, Alitalia, quest'ultima tuttora in corso, nonché la quotazione in Borsa di una parte minoritaria della proprietà pubblica di Enav, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è di solito intervenuto nel corso dell'ultimo triennio su richiesta sindacale o, a volte, su emergenze ( vertenze, scioperi, ecc.)

Emergenze, però, non sempre trattate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come tali, sia per l'efficacia che per la tempestività negli interventi di sua competenza.

Emblematico è, in questi giorni, il caso della Concessione dell'Autostrada A21, dove la concessionaria subentrante si rifiuta di applicare al personale proveniente dalla concessionaria cessante le norme che ne regolano il transito collettivo e senza soluzione di continuità sancite dal CCNL del settore.

L'eventuale perdurare dell'inerzia da parte del Ministero in presenza di una così smaccata violazione contrattuale rende inevitabile un'iniziativa di sciopero promossa unitariamente dalle Segreterie Nazionali.

Nel settore dell'edilizia, la stessa vicenda del CCNL scaduto da oltre 18 mesi dice che un conflitto vi è non tanto e solo sulla questione del salario, ma – e questo dovrebbe politicamente interessare tutti - proprio su quale idea di settore per il futuro, su quale ruolo della bilateralità per accompagnare non tanto un nuovo ciclo edile, quanto il riposizionamento su rigenerazione, riqualificazione, modelli avanzati di progettazione (BIM e non solo), secondo le nuove tendenze demografiche e di consumo.

Quindi, quali professionalità, quale selezione di impresa, contro la tanta dequalificazione che porta in basso il settore?...

Nel settore delle costruzioni, la lotta al lavoro nero, al dumping contrattuale, al falso lavoro autonomo sono, come per la Logistica, le precondizioni per un salto di qualità in termini di innovazione e produttività: altro che "Industria 4.0"...

Per il volume degli investimenti programmati; per il forte carattere strategico che i due settori hanno per l'economia nazionale (si tratta di circa il 18% del PIL nazionale, al netto degli effetti sulla produzione industriale di vettori e di materiali); per l'incidenza dei soli investimenti pubblici in lavori previsti per i prossimi 10 anni, comprendendo anche gli Enti Locali e la manutenzione ordinaria, per circa 190 miliardi di euro, pari a 4, quasi 5 Leggi Finanziarie, costruzioni e trasporti hanno bisogno, hanno grande bisogno, di una sede formale di confronto e



di governo quanto più possibile condiviso dei processi di riassetto del sistema delle imprese e delle evoluzioni del lavoro che in esse si svolge.

Dobbiamo impegnarci a descrivere questa sede al più presto, perché sia impostata, ed utile, già nel prossimo futuro.

E questo anche perché – ed è l'ultimo punto politico che come FILT e FILLEA vogliamo toccare – questa parte di lavoro fatto e quello da fare per qualificarne ancora di più valore e portata, non sia sottoposto all'ennesimo vizio tutto italico: rimettere in discussione quanto programmato per il medio periodo e le regole del gioco appena scritte, dei cui effetti dobbiamo ancora vedere completamente la portata ogni volta che c'è una campagna elettorale.

Un Paese serio non rimette in discussione ogni 3-4 anni scelte strategiche come quelle sulle opere infrastrutturali e sui piani generali: è un ossimoro rispetto all'idea stessa di programmazione.

Un Paese serio non riscrive ogni anno da zero le regole del gioco in settori strategici come quello degli appalti pubblici.

Certo può correggere, può migliorare, deve farlo tenendo conto anche di visioni politiche diverse, ma non può ricominciare ogni volta da capo: ne va della serietà dell'Italia verso l'Europa e gli altri partner, dell'efficienza della spesa pubblica, i cui margini stretti sono per l'Italia noti, ne va della capacità delle imprese di pianificare decisioni e dei lavoratori di operare le proprie scelte di vita.

Difendiamo il buono che c'è, miglioriamo quello che manca, a partire, per quanto ci riguarda, ovviamente, dal tema della qualità del lavoro e della qualità dell'impresa.

Una classe dirigente degna di questo nome, degna di governare un Paese complesso e contraddittorio come il nostro, deve pensare al domani e non può vivere solo l'ansia dell'oggi.

Grazie