

COMITATO DIRETTIVO IN VIDEOCONFERENZA DEL 29 MAGGIO 2020

RELAZIONE SEGRETARIO GENERALE FRANCO ROLANDI

Sono passati poco meno di sei mesi dall'ultimo direttivo, era infatti il 6 dicembre quando ci siamo visti l'ultima volta nella sede della Cgil Regionale e non ci saremmo mai immaginati da lì a poco di ritrovarci di fronte ad una pandemia che, ora possiamo dirlo, in pochissimo tempo ha interessato seppur in forme diverse l'intero pianeta, producendo oltre 350mila morti e circa 6 milioni di contagiati, ma soprattutto generando nelle persone tantissima sofferenza e provocando problematiche economiche e sociali rilevanti dalle quali non sarà semplice uscirne anche in relazione all'estrema incertezza che ancora oggi ruota intorno a questo virus.

Tuttavia vi confesso che ho voluto forzare un po' la mano nella convocazione di questo direttivo, riuscendo a convincere anche i compagni dell'esecutivo regionale che forse erano meno convinti del sottoscritto rispetto alla necessità di dover ripartire e di tornare a confrontarsi con il gruppo dirigente della Filt, seppur in questa modalità anomala che ci pregiudica il rapporto diretto e umano.

Vi confesso altresì e lo voglio fare subito all'inizio di questa relazione, la mia particolare amarezza di dover salutare in questa modalità non proprio consona, il compagno e il grande amico Luigi Scaccialeppe con il quale ho diviso davvero tanti anni della mia vita e della mia esperienza sindacale, apprendendo tantissimo dalle sue straordinarie capacità professionali ed umane e dalla sua estrema dedizione al lavoro. Spero soprattutto di aver ereditato da Luigi la sua umiltà e la caparbieta di porsi sempre dalla parte del più debole. Mi auguro davvero che ci sarà l'occasione quanto prima di ringraziarlo in un altro contesto, nel modo che merita una persona come Luigi, con l'auspicio che possa ripercorre anche nello Spi quel bilancio straordinario che ha lasciato dopo circa venti anni di militanza nella Filt Cgil. Ovviamente saluto e ringrazio anche le compagne Simona e Francesca che per ragioni diverse hanno rassegnato anche loro le dimissioni da questo Direttivo.

E in tema di ringraziamenti, non posso fare a meno di omaggiare tutti coloro che nel fare questo mestiere, hanno dovuto operare e stanno continuando ad operare in una condizione davvero complessa, a partire dai compagni dell'esecutivo, dai componenti di questo Direttivo, dai delegati nei posti di lavoro per non dimenticare l'apparato regionale e territoriale della Cgil. Ci sono compagne e compagni che hanno continuato a frequentare la sede nella quale mi trovo ininterrottamente, senza pausa come se il rischio del contagio non riguardasse anche loro.

Vi dicevo all'inizio di come questa pandemia ci abbia segnato e ci segnerà, è inutile nascondere, anche nel prossimo futuro, cambiando anche in maniera radicale le nostre abitudini, ma al tempo stesso credo che ci abbia indotto anche a riflettere un po' di più sul valore della vita e sull'importanza di voler bene alle persone a noi care, ai parenti, agli amici.

Sicuramente, e ce ne stiamo accorgendo anche oggi, cambieremo anche le nostre abitudini rispetto all'attività sindacale e al modo di rapportarci con le controparti aziendali, con le Istituzioni, con i lavoratori ma anche al nostro interno.

Davvero non si contano le riunioni in modalità video conferenza che abbiamo svolto sin dai primi momenti in cui è scattato il cosiddetto lock down, soprattutto per coloro che hanno assunto il ruolo di referenti sindacali nelle numerose riunioni per l'esame congiunto richiesto dalle imprese di trasporto per accedere agli ammortizzatori sociali. Ai primi di aprile abbiamo contato oltre 250 procedure che hanno visto la partecipazione delle strutture territoriali filt di abruzzo e molise e in questi giorni, proprio in relazione a quanto previsto dal Decreto Rilancio, stiamo già rispondendo alle nuove istanze aziendali finalizzate all'ottenimento di ulteriori cinque settimane garantite dal Governo per richiedere il trattamento ordinario di integrazione salariale o comunque l'assegno ordinario.

A prescindere da come evolverà il virus nell'immediato futuro, noi con estrema probabilità andremo a ridurre la frequenza e l'intensità nei nostri spostamenti, compresi quelli legati alla nostra professione e al nostro essere sindacalisti. E quindi anche queste tipologie di riunioni inimmaginabili sino a tre mesi fa e con le quali invece gran parte di noi ha cominciato a convivere, è probabile che si affermeranno sempre di più rispetto a quelle che prevedono una presenza anche fisica e che forse almeno per un po' di tempo, costituiranno invece l'eccezionalità.

Ma per tornare alla fase drammatica dell'esplosione del virus e che sembrava in un primo momento si trattasse di un fatto privato quasi esclusivo tra la Cina dove si erano registrati i primi casi e l'Italia che pareva almeno inizialmente l'unico paese occidentale interessato al contagio, ricordo anche qualche paese europeo amico o presunto tale che su questa iniziale prerogativa italiana non ha esitato ad ironizzare e sbeffeggiare sul nostro conto.

Questa volta invece un paese come l'Italia che normalmente non gode di eccessiva stima dai partner europei ed internazionali, ha dato invece grande prova di reazione e di coraggio assumendo delle decisioni molto forti, sicuramente impopolari come quelle di chiudere un paese, chiudere le fabbriche, chiudere le scuole, obbligando quasi tutti a rimanere chiusi in casa e nonostante le previsioni e carte alla mano, forse queste misure drastiche si sono dimostrate vincenti se è vero che ci sono segnali sicuramente positivi per quanto riguarda il contagio nel nostro paese mentre quegli stessi paesi che appunto ironizzavano sulla nostra sventura, una volta resisi conto di avere lo stesso grande problema, hanno di fatto seguito per una volta il nostro esempio e il nostro comportamento virtuoso e chi invece non l'ha fatto ne sta pagando ancora le conseguenze.

Come Filt rappresentiamo un settore che durante la pandemia ha dovuto continuare, seppur in misura ridotta, a garantire determinati servizi alcuni dei quali identificati come essenziali: mi riferisco al trasporto delle persone ma soprattutto alla filiera del trasporto delle merci riuscendo a far recepire dalle norme emanate dal Presidente del Consiglio e dai protocolli sottoscritti con i ministeri, la necessità di coniugare gli aspetti primari legati alla sicurezza dei lavoratori con quelli altrettanto importanti concernenti la Responsabilità verso il paese.

Aspetti ai quali dobbiamo abbinare l'esigenza di garantire una graduale ripresa delle attività e questo lo dico a prescindere dal comportamento di alcune aziende che sempre nel nostro settore, hanno invece assunto comportamenti in contrasto o comunque non rispettosi dei Decreti e dei protocolli, approfittando peraltro della confusione generale e della difficoltà ad esigere la puntuale applicazione delle norme, visto anche lo stop degli stessi tribunali.

La cosiddetta fase2 legata alla ripartenza in una condizione di convivenza con il virus, si sta dimostrando molto più complicata anche se vogliamo rispetto alla stessa fase1 anche perché soprattutto nel settore dei trasporti i due mesi abbondanti di lock down, non sono stati utilizzati a dovere per preparare il Paese alla ripartenza, così come peraltro avevano chiesto espressamente le parti sociali.

Un esempio eclatante anche se ci interessa solo indirettamente come settore dei trasporti, è quanto sta avvenendo nella scuola. Giustissimo decidere di chiudere nell'immediato, discutibile l'aver deciso con congruo anticipo di interrompere definitivamente l'anno scolastico in corso o comunque di sostituirlo con le lezioni on line, ma è del tutto incomprensibile che non si sappia ancora come e se si ripartirà a settembre, perché se è vero che settori importanti dell'economia e le forze imprenditoriali hanno spinto oltre misura per ripartire in anticipo esercitando pressioni sul governo e sulle regioni, qualcuno ci dovrà pur spiegare come potrà il nostro paese riavvicinarsi anche lontanamente al periodo preCOVID senza aver delineato un quadro ben definito sulla riapertura delle scuole che significa contestualmente per molte famiglie la possibilità di recarsi al lavoro senza dover scegliere tra l'accudire i figli e andare a lavorare, dando per scontato che i congedi straordinari al 50% e che peraltro hanno riguardato e penalizzato soprattutto le donne lavoratrici, non potranno durare in eterno.

Così come la consapevolezza di aver varato provvedimenti che impongono il distanziamento fisico, avrebbero dovuto indurre a cercare rapidamente soluzioni in grado di cambiare anche alcune consuetudini rispetto agli orari in cui ci si reca al lavoro o negli istituti scolastici perché altrimenti un sistema basato storicamente sui cosiddetti orari di punta e orari di morbida, rischia di naufragare e di rendersi incompatibile con il sistema del trasporto collettivo, a meno che qualcuno non stia pensando volutamente di rilanciare il mercato automobilistico puntando alla mobilità privata a scapito di quella collettiva con tutto quello che ne consegue e che è stato oggetto per anni di tante discussioni ed approfondimenti da parte nostra.

Parlare di fase 2 significa anche analizzare i tanti provvedimenti di natura economica che sono alla base del Decreto Rilancio varato dal Governo quell'insieme di norme che, se ricordiamo bene, sarebbe dovuto uscire in Aprile, infatti si parlava di Decreto Aprile e che costituisce il seguito del Decreto Cura Italia o Decreto Marzo.

I motivi dei ritardi sono un mix dovuto alle fibrillazioni politiche interne alla maggioranza di governo ma anche io direi alla consapevolezza che aldilà di slogan populistici, l'Italia da sola non può farcela a ripartire e a ridare competitività ad un Paese che oltretutto si porta dietro il fardello di un enorme debito pubblico che ben conosciamo nella sua dimensione.

E quindi i ritardi nell'emanare i provvedimenti hanno, a mio avviso, inevitabilmente dovuto fare i conti sulla necessità di trovare e reperire risorse e aiuti dall'esterno in grado di finanziare il paese sottoforma soprattutto di sovvenzioni a fondo perduto. Ben vengano quindi sia le risorse del Mes quelle che ci consentirebbero di spendere e investire il denaro al solo scopo di migliorare la sanità pubblica del paese e rammentando quanto è successo a marzo negli ospedali italiani, sarebbe davvero da folli non sfruttare questa opportunità, così come sarebbe davvero una manna dal cielo per l'Italia se si concretizzassero gli aiuti previsti dal cosiddetto «Recovery Fund», un piano di aiuti da 560 miliardi di euro di cui 310 di trasferimenti a fondo perduto e 250 miliardi di prestiti a lungo termine a tassi molto agevolati e l'Italia in questa partita di aiuti europei risulterebbe una volta tanto la nazione più attenzionata, potendo ricevere complessivamente circa 173 miliardi di euro (quasi il 30% del totale), di cui circa 82 miliardi come aiuti a fondo perduto e 91 miliardi in prestiti. Non sarebbe male per un paese che più degli altri ripartirà con le ossa rotte e con settori dell'economia (penso tra tutti al turismo) davvero in enorme difficoltà.

Ma analizziamo insieme cosa di concreto il Decreto Rilancio ha portato in dote nello specifico per i settori e per i lavoratori che rappresentiamo e quindi per il comparto dei trasporti e soprattutto proviamo a fare una sintesi della condizione dei trasporti dopo la crisi. Chiaramente mi soffermerò nel focalizzare l'attenzione su quei settori dei trasporti che più ci interessano da vicino e che sono ben radicati nelle due realtà regionali che rappresentiamo.

E voglio partire dal trasporto aereo perché se vogliamo è il comparto per il quale attraverso il Decreto si sono registrati gli interventi più significativi che non attengono soltanto la sfera economica ma che vanno a modificare alcune impostazioni e impianti del settore che oggettivamente rappresentavano fino a ieri dei dogmi insormontabili. L'elemento di novità che probabilmente farà storcere il muso a quelle realtà regionali, come la nostra, di modeste dimensioni e nelle quali operano aeroporti di media entità e con flussi di passeggeri al di sotto della soglia di un milione di utenti, è costituito dall'introduzione del trattamento minimo contrattuale del settore. In pratica è uno schiaffo alle compagnie aeree low cost, una su tutte Ryanair che notoriamente proprio applicando contratti farlocchi che non assicurano diritti e stipendi adeguati ai lavoratori, sono riusciti in questi anni a mettere in crisi le grandi compagnie di bandiera a partire da Alitalia, assicurandosi una fetta consistente del mercato.

Questo provvedimento che potrebbe essere esteso anche ad altri settori dei trasporti (penso soprattutto al settore del trasporto merci), pur costituendo una battaglia di civiltà per eliminare soprusi e sfruttamento nel mondo del lavoro, ha il suo risvolto della medaglia perché se è vero che servirà a far tornare il sorriso alle compagnie di bandiera (Alitalia compresa), potrebbe causare contraccolpi proprio su quegli aeroporti minori come l'Aeroporto d'Abruzzo che ha potuto espandersi ed incrementare il numero dei viaggiatori proprio grazie alle compagnie aeree low cost, Ryanair in testa.

Un altro settore sul quale sono confluite importanti risorse è sicuramente il trasporto pubblico locale e ferroviario. Del resto stiamo parlando di un altro segmento che al pari del trasporto aereo si è letteralmente paralizzato e sta cercando con fatica di ripartire in un contesto nel quale sta prevalendo una certa disaffezione collettiva. Basti pensare che da un recente sondaggio è emerso che sette italiani su 10, superata l'emergenza COVID-19, utilizzeranno l'auto privata per i propri spostamenti. Bene le risorse garantite ma il dover convivere e non si sa ancora per quanto con il virus, renderà necessari nuovi stanziamenti per evitare la crisi di liquidità in cui andranno in contro tantissime imprese. Partendo dal trasporto ferroviario, ci sono stati importanti interventi a sostegno soprattutto di RFI e mi riferisco allo stanziamento di 115 milioni di euro a compensazione dei minori introiti derivati dalla mancata riscossione del canone per l'utilizzo infrastrutturale e, sempre per sostenere il settore ferroviario e per favorire la ripresa del traffico ferroviario, è stata autorizzata la spesa di 155 milioni di euro per il 2020 sempre a favore di RFI.

Anche nel trasporto locale, come dicevo è stato istituito un apposito Fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020 destinato a compensare la riduzione dei ricavi tariffari dei passeggeri almeno fino alla fine dell'anno e qui torno al concetto di una prospettiva di convivenza con il virus, anche i 500 milioni diventeranno insufficienti se il tpl non darà segni di ripresa e a questo punto occorrerà intervenire anche per il 2021. Ci sono stati interventi anche per garantire l'immediata liquidità alle imprese e mi riferisco al provvedimento di erogazione dell'80% dei corrispettivi previsti al 31 agosto 2020. E poi ci sono interventi altrettanto importanti anche per il rinnovo del parco mezzi, tra cui la sospensione del cofinanziamento per enti locali e Regioni.

Poi però ci sono anche le note dolenti a cominciare dall'autotrasporto e qui c'è da dire che ci sono grandi responsabilità delle numerose associazioni che rappresentano le controparti datoriali che evidentemente hanno voluto assumere un atteggiamento autoreferenziale con il Governo, non confrontandosi con il sindacato e purtroppo questo atteggiamento non ha pagato.

Tuttavia aldilà degli interventi a sostegno del settore, l'aspetto più significativo che ha riguardato il comparto è emerso prepotentemente all'apice della crisi, quando cioè ci si è resi conto come nel caso dell'e-commerce, di avere a che fare con un segmento diventato improvvisamente indispensabile al punto che qualcuno ha invocato l'introduzione della 146.

E' un tema sul quale probabilmente ci dovremo tornare ma deve essere chiaro che se il settore è indispensabile, occorre anche tornare a ragionare sul modello il che significa l'applicazione dei contratti e l'introduzione anche in questo contesto del trattamento minimo contrattuale del settore (così come è avvenuto per il trasporto aereo) ma anche l'istituzione di un fondo per accompagnare le trasformazioni in atto e soprattutto una verifica sulla filiera degli appalti. In definitiva per questo settore, si rende ormai indifferibile un nuovo patto per la logistica.

Anche sul settore autostradale non si registrano interventi di rilievo se si esclude quanto deciso dall'articolo 206 e che ci interessa da vicino ovvero la nomina di un Commissario straordinario per accelerare la messa in sicurezza antisismica e ripristinare la funzionalità delle autostrade A24 e A25. Una decisione che sicuramente non è stata bene accolta dalla Società Strada dei Parchi e soprattutto dal gruppo Toto e non a caso la società non ha perso tempo per formalizzare ai sindacati una nuova richiesta per estendere di ulteriori 5 settimane l'ammortizzatore sociale dal 31 Maggio 2020 per 427 lavoratori. Una richiesta che è sembrata ai sindacati del tutto pretestuosa e questo aldilà del calo indubbio di utenza che si è registrato nel settore autostradale e che non ha risparmiato le arterie A24 e A25. L'impressione è che si sia trattato soltanto di un modo per sfruttare l'opportunità fornita dal Decreto senza tuttavia garantire le modalità di ritorno alla normale gestione del servizio. E bene abbiamo fatto ad attivare lo stato di agitazione. Peraltro lo stesso identico scenario e se vogliamo anche con qualche preoccupazione in più in relazione a quanto accaduto per il crollo del Ponte di Genova, si è verificato anche con le società autostradali riconducibili al gruppo Aspi. Anche in questo caso vi è stata la reazione dei sindacati attraverso lo stato di agitazione rispetto alla volontà aziendale di promuovere ulteriore cassa integrazione assolutamente ingiustificabile, se si considera che il traffico è in graduale ma costante ripresa e che con le riaperture del 3 giugno, ci saranno ulteriori incrementi di utenza. L'impressione peraltro manifestata apertamente dalle Segreterie Nazionali. è che la Cassa Integrazione possa servire a fare "pressioni" di carattere politico rispetto al dibattito in atto sul ricorso al credito da parte della Società ma soprattutto sulla possibile revoca della concessione, insomma scenari già visti in cui i dipendenti assumono la funzione di "ostaggi".

Tuttavia il settore più colpito dal Decreto è senz'altro il trasporto scolastico il quale oltre a non avere ricevuto stanziamenti, ha addirittura subito un arretramento e una forte penalizzazione laddove all'art. 116 è stato cancellato quanto previsto dal Decreto "Cura Italia" che introduceva a favore delle aziende del trasporto scolastico specifici sussidi per far fronte agli effetti della chiusura anticipata delle scuole. Stiamo parlando di una situazione davvero drammatica e lo sappiamo bene in Abruzzo dove siamo particolarmente presenti dal punto di vista sindacale. Occorre che il governo ponga rimedio a questa assurda decisione, ripristinando strumenti di sostegno al reddito che accompagnino i lavoratori fino alla fine dell'anno ma più in generale interventi per il settore tali da garantire in questa fase delicata la sopravvivenza delle aziende e dei posti di lavoro.

Problemi della stessa natura si registrano anche per il trasporto commerciale e turistico per il quale le speranze sono appese al riavvio della libera circolazione tra le regioni atteso per il 3 giugno.

E tra i primi a ripartire ci sarà Flixbus che tornerà operativa sulle strade italiane coinvolgendo, per il momento, soltanto 14 linee con l'impiego di appena 20 autobus operativi tra circa 70 città, nulla a che vedere con le 500 città collegate prima del Covid a dimostrazione di come sia in sofferenza il settore.

Un altro capitolo importante del Decreto è sicuramente quello che attiene gli ammortizzatori sociali. Alcuni settori importanti che compongono la nostra categoria (penso al TPL, al Gruppo FS) dispongono dei cosiddetti fondi Bilaterali di sostegno al reddito per i quali ovviamente si sono resi necessari cospicui rifinanziamenti per fronteggiare la grande mole di domande di accesso agli ammortizzatori sociali.

Tuttavia nonostante il rifinanziamento dei Fondi che ha scongiurato che sarebbe stato davvero pesante, permangono grandissime difficoltà soprattutto in relazione ai ritardi dell'Inps. Infatti mentre nel gruppo Fs il problema si è posto relativamente in relazione del buon accordo sottoscritto con le parti sociali e per il quale i lavoratori grazie alle rispettive aziende di appartenenza che hanno anticipato ed integrato l'ammortizzatore sociale hanno potuto sopperire proprio ai ritardi dell'Inps, invece nel tpl il quadro è molto più complesso e oltretutto variegato su tutto il territorio nazionale.

Si passa da alcune aziende, davvero marginali in ambito nazionale che hanno riconosciuto sia l'integrazione salariale rispetto ai massimali inps che ovviamente l'anticipazione delle somme, poi ci sono quelle, prevalentemente pubbliche che si sono limitate all'anticipazione ipotizzando l'integrazione quando ci saranno eventualmente le risorse promesse dal governo nazionale e dalle regioni, poi c'è il grosso delle imprese quasi tutte private che si affidano esclusivamente al pagamento diretto da parte dell'inps, corrispondendo al lavoratore solo la retribuzione relativa ai giorni effettivamente lavorati e poi ci sono i casi limiti, presenti ad esempio in Molise, dove le aziende almeno le due più grandi non hanno corrisposto neanche la quota di retribuzione di propria competenza con la beffa che i lavoratori senza stipendio e senza ammortizzatore sociale non possono rivolgersi nemmeno alla banca per ottenere l'anticipo oggetto dell'accordo siglato tra i sindacati e l'ABI perché non dispongono nemmeno delle buste paga che attestano la trattenuta fatta a titolo di ammortizzatore sociale.

E accennando al Molise provo ad avviarmi alla conclusione di questa mia relazione comprensibilmente lunga, affrontando le dinamiche regionali sulle quali peraltro immagino interverrà anche il Segretario Ranieri nel corso delle sue conclusioni. Premesso che sia in Molise che in Abruzzo vi sono dal punto di vista politico situazioni assai speculari. Intanto parliamo di due regioni dove governa una coalizione di centro destra eletta peraltro a pochi mesi di distanza l'una dall'altra.

In entrambe le regioni persistono situazioni davvero ataviche sulla condizione dei trasporti e delle infrastrutture al pari se vogliamo delle condizioni che sono tipiche delle regioni del mezzogiorno. In più parlando di piccole regioni e in assenza di vere aree metropolitane, una situazione già di per sé drammatica si è acuita notevolmente in relazione all'emergenza COVID.

Su un aspetto tuttavia ho riscontrato personalmente ed avendo questa opportunità di confrontarmi con le due Regioni, una profonda differenza e mi riferisco esplicitamente al rapporto che il sindacato in genere ha con le Istituzioni soprattutto quelle regionali. Infatti se è vero che dall'insediamento del Governo Marsilio in Abruzzo che risale a febbraio del 2019, non vi è stato verso di confrontarsi con le Istituzioni e con il Sottosegretario che ha la delega ai trasporti e badate bene nemmeno in questi tre mesi alquanto complicati nei quali forse un confronto con chi rappresenta quel mondo del lavoro che anche durante la pandemia ha dovuto assicurare in molti casi servizi essenziali, sarebbe stato auspicabile.

Nell'altro caso invece e quindi parlo del Molise, abbiamo avuto a prescindere dai risultati che sono ancora lontani dalle nostre aspettative, un confronto Istituzionale alquanto serrato fatto di riunioni cadenzate settimanalmente e nelle quali sono stati affrontati sia i temi del trasporto ferroviario con tutte le problematiche connesse che i compagni molisani presenti oggi conoscono alquanto bene ma anche quelli del trasporto pubblico locale molto più complicati in ragione di un sistema contorto che a fatica stiamo cercando di cambiare.

Tornando all'Abruzzo, stiamo parlando di una regione che assume gli onori della cronaca soprattutto per il numero elevato delle ordinanze regionali prodotte e molte delle quali hanno interessato il settore dei trasporti sia per regolamentare regionalmente i DPCM che sono stati emanati sulle regole comportamentali rispetto all'utilizzo del trasporto pubblico, regole che hanno interessato imprese e lavoratori dei trasporti e la stessa utenza.

Tuttavia l'aspetto negativo di questa vicenda è che nonostante le tante ordinanze, si è fatta sentire, soprattutto in questa fase emergenziale, la mancanza del vero ruolo dell'Ente programmatore. In realtà la regione anche nel dare indicazioni rispetto alla riduzione dei servizi (dovremmo stare intorno al 70% per il tpl gomma e l'80% per il ferro), ma anche rispetto alle misure per garantire distanziamento sanificazione e sicurezza sui mezzi, ha fatto delegato le stesse imprese a mettere in pratica le disposizioni impartite nelle ordinanze regionali con le conclusioni che ben conosciamo e che vedono le imprese, soprattutto quella pubblica accecate invece dal desiderio di approfittare di questa situazione per fare cassa attraverso gli ammortizzatori sociali e per ritardare il più possibile il ripristino dei servizi ai livelli pre covid.

Si stanno lasciando a piedi le persone e si sta offrendo un servizio indecente che alla lunga potrebbe portare un viaggiatore già diffidente e preoccupato all'idea di viaggiare su un mezzo pubblico ad allontanarsi definitivamente dalla mobilità collettiva. Questa sensazione è stata confermata peraltro ieri alla presenza di numerosi delegati della società regionale di trasporto tua alcuni dei quali sono presenti anche oggi, allorchè un'azienda arrogante ha letteralmente ignorato le istanze sindacali e la rappresentazione puntuale dei tanti disservizi manifestata da tutti i territori e ha confermato la volontà di proseguire nella propria linea tracciata senza subire interferenze.

Su questa posizione convergono tutte le sigle confederali tra le quali, posso confermare con estremo piacere, è tornata quell'armonia e quell'unità di intenti che da qualche anno soprattutto in alcuni comparti, avevamo smarrito.

Infine chiudo fornendo il dato di chiusura del tesseramento 2019, il primo da quando è stata costituita la Filt Cgil Abruzzo Molise. Con 2680 iscritti, viene sostanzialmente confermato il trend di crescita che ormai prosegue ininterrottamente da diversi anni frutto del lavoro assiduo delle compagne e dei compagni che credono in questa Organizzazione. Grazie a tutti.