

Allarme Polstrada

Il Siap denuncia

“Una sola pattuglia per cento chilometri

Solo dodici distribuite su quattro turni giornalieri sull'A10 (Genova Savona), A7 (la Serravalle) e l'A12 (fino a Sestri Levante)



Il tir ribaltato ad Albisola

I PUNTI

20%

ITAGLI

Rispetto a vent'anni fa nel reparto non sono state spostate risorse e la sottosezione ora conta 70 agenti

50

L'ESENZIONE

Il personale "anziano" può chiedere di non lavorare di notte: inserito anche quello con 30 anni di servizio

3

LE TRATTE

La Stradale di Chiavari era esentata dai servizi sulle autostrade, ma è stata "riarruolata" per problemi di organico

STEFANO ORIGONE

UNA pattuglia che va avanti e indietro per cento chilometri: solo dodici distribuite su quattro turni giornalieri sull'A10 (da Genova a Savona), A7 (la Serravalle) e l'A12 (fino a Sestri Levante). «Ed è già capitato che per un'emergenza ne sia rimasta una a coprire tre tratte!». Roberto Traverso del sindacato **Siap** ha appena terminato una riunione con i colleghi della sottosezione di Sampierdarena. «La coperta è corta, anzi cortissima». Il tragico incidente tra Albisola e Celle ha innescato una reazione a catena anche tra gli addetti ai lavori. I poliziotti denunciano che lavorano sempre in emergenza, costretti a turni massacranti perché sono pochi e quando la squadra è anziana si fa sempre più fatica a garantire i servizi. Una volta incontrare la temuta macchina della "stradale", quelli con gli stivaloni neri che qualcosa che non andava bene la trovavano sempre, era un incubo. Ora preghi di beccarne una quando ti lampeggia a dieci centimetri il disgraziato di turno che va a duecento parlando al telefonino. «La carenza di personale è evidente, il reparto vent'anni fa aveva

il 15/20% in più di uomini, ora sono appena una settantina. I controlli vengono fatti, ma è ovvio che una pattuglia non può ottenere i risultati di tre o quattro». Dopo anni di battaglie, la **polizia** è stata costretta anche a fare un passo indietro. «Il distaccamento di Chiavari aveva ottenuto di non fare più servizi esterni - va avanti il segretario provinciale del **Siap** -, ma con la penuria di operatori sta capitando di sovente di dover turnare di nuovo sull'autostrada». Questo capita anche perché il Ministero da anni ha fatto un accordo con la società Autostrade e quando c'è una convenzione ci sono dei patti da rispettare. «Per esempio il numero di pattuglie garantito ogni giorno deve essere di dodici. Ci sono incentivi, anche se ridicoli perché parliamo di poco più di cinque ore sulle sei ore di turno continuativo, sulle ore di lavoro. Benefit come le macchine che in parte ci vengono acquistate. Giusto, ma se ci viene chiesto di rispettare degli accordi perché operiamo di fatto su un'area privata, dall'altra devono venire garantite anche condizioni di lavoro adeguate e non solo vincoli». Invece, la **polizia** opera rischiando la vita tutti i giorni. «I margini di sicurezza in cui i colleghi lavorano sono bassissimi. Per certi interventi sa-



rebbero necessarie più pattuglie, almeno per il primo intervento, perché se prendiamo in considerazione le tre tratte ci sono viadotti, curvoni, curve strette, gallerie senza vie di fuga, corsie di emergenza praticamente inesistenti e la soglia di rischio si alza parecchio, soprattutto quando si fa buio», prosegue Traverso. Ed ecco il problema della sera, quando mettere giù i turni diventa complicato. «Dopo i 50 anni e i 30 di servizio, gli agenti possono chiedere di venire esentati dai turni serali. Come dicevamo l'età media è alta, di conseguenza organizzare il lavoro è complicato». Che servono più risorse lo diciamo da anni, che vanno ridotti i così detti "rischi prevedibili" pure, ma non è stato fatto niente e anzi la situazione è peggiorata». A proposito di sicurezza, il Tutor è un miraggio. Sull'A10 e A12 non c'è proprio, sull'A7 è installato a partire subito dopo Bolzaneto (in direzione Milano, per esempio). «Questo è veramente grave, perché il Tutor, lo dimostra quello che è successo sulla Sopraelevata che da quando è stato messo sono calati drasticamente gli incidenti ed è stato risolto il problema della velocità, è un deterrente efficace. Al contrario, sulle autostrade non si è investito un centesimo e questo a scapito della sicurezza dell'utenza e di chi sull'autostrada lavora».