



Sindacato Italiano Lavoratori di Polizia per la Cgil Commissario Straordinario Roma

CIAMPINO COME FIUMICINO ?

Lo Scalo Aereo di Roma Ciampino, si è trasformato in una sorta di Fiumicino, senza avere strutture, parcheggi, Agenti di Polizia adeguati ad assicurare un accurato servizio di controllo passaporti e sicurezza; una realtà composta in cui coesistono voli d'élite e di potenti con quelli low cost.

Nessun argine sembra potersi ergere a correttivo di questa situazione: l'unico avamposto è l'Ufficio della Polizia di Stato dove tutti fanno capo per qualsiasi necessità.

Pertanto se Fiumicino piange, Ciampino di certo non ride.

Abbiamo avuto modo di riempire pagine di giornali su diverse questioni dei due scali romani, ma a quanto pare la sicurezza è una questione all'ordine del giorno, e risulta essere l'argomento più inflazionato e che va per la maggiore in ogni dibattito e confronto.

Ma un conto è parlare di sicurezza, e un conto garantirla effettivamente.

Anche nel secondo scalo aereo romano, abbiamo avuto modo di rilevare che il profitto prevale sulla sicurezza, e l'ingordigia è superiore alle misure che si dovrebbero applicare rispetto ai reali rischi che lavoratori e passeggeri potrebbero andare incontro, ma, a nostro parere, nessun introito potrebbe giustificare o compensare il rischio della perdita di vite umane.

Le condizioni dei lavoratori di polizia sono spinte al limite.

Nessun investimento è stato fatto e non credo che se ne prevedano in futuro.

Basterebbe consultare gli ultimi bilanci, pubblici, consuntivi e preventivi della società di gestione per verificare quanto degli introiti derivanti dal pagamento di 1,80 di euro a bagaglio versato dai passeggeri sia stato poi reinvestito per l'ammmodernamento dei sistemi di sicurezza dei due scali aerei romani.

La situazione di Ciampino, per certi aspetti, è ben peggiore rispetto allo scalo internazionale Leonardo da Vinci, basti dire che si è passati da un transito di 700.000 passeggeri del 2001, agli attuali oltre 5.600.000, ed a fronte di tale notevole incremento l'organico di polizia è fermo al 1995.

Non si può chiamare sicurezza il controllo dei passaporti ad opera di un solo operatore di polizia, che deve valutare in pochi istanti situazioni di frontiera che necessitano di accertamenti nell'imminenza del decollo del volo. Ma l'innocuo al profitto culmina nella gestione dei parcheggi a pagamento limitrofi alla stazione. Qui senza considerare l'esiguo spazio che divide l'area esterna dalle sale di transito e di stazionamento dei viaggiatori sono state individuate aree di parcheggio praticamente a ridosso dello scalo.

Un'altra questione sempre sollevata e mai risolta, è quella relativa al controllo dei passaporti presso il 31° Stormo ove si è costretti ad operare senza il supporto di videoterminali collegati con la banca dati interforze, e cosa ancora più grave non vi sono dei locali riservati alla polizia di frontiera, dove si possano effettuare i previsti controlli in materia di armi a tutto quel personale impegnato nei servizi di scorta delle autorità nazionali ed internazionali, e che deve transitare nella c.d. zona sterile.

Ma la fiera dell'assurdo si concretizza con il parcheggio a pettine per gli autobus. Mezzi lunghi oltre 12 metri, che effettuano manovre di parcheggio di entrata e uscita, mettendo a repentaglio l'incolumità di centinaia di passeggeri pedoni che si trovano ad entrare o uscire dall'aerostazione.

È superfluo sottolineare il caos creato da tali mezzi, nella mobilità intensa e frenetica di un aeroporto tra i più trafficati d'Italia.

Sull'altare del profitto è stato sacrificato anche una dei capisaldi della gestione e organizzazione della sicurezza aeroportuale: la gestione programmata e selettiva dei passeggeri in transito.

È ormai prassi consolidata l'affluenza enorme di passeggeri a ridosso dei GATE che, se non gestita ed organizzata crea disordine e caos, provocando quotidianamente l'azionamento dei sistemi di sicurezza delle porte ove si accede direttamente sulle piste.

Abbiamo avuto modo di constatare che il personale aeroportuale, forse perché impegnato in altri compiti, presenza i detti varchi solo venti minuti prima dell'imbarco.

Considerando che la maggior parte dei voli sono così detti LOW Cost, e quindi lo stazionamento ulteriore imporrebbe un pedaggio eccessivo per le compagnie aeree, l'accelerazione nelle fasi di imbarco diventa necessaria per chi vive di profitto, sacrificando la sicurezza.

Il Silp per la Cgil non si rivede in una organizzazione del lavoro che privilegia solo l'aspetto economico. Pertanto metterà in atto ogni azione politica atta a salvaguardare gli interessi dei lavoratori e dei passeggeri.

Roma, 15 ottobre 2007

P/Il Commissario Straordinario
Gianni Ciotti