

E' mercoledì 6 settembre e sui giornali e sui siti di informazione quella di oggi è una giornata abbastanza anonima, povera cioè di notizie rilevanti. Le principali novità sono più che altro aggiornamenti di vicende e questioni dei giorni scorsi, a partire ovviamente dal caso della strage ferroviaria di Brandizzo. Ieri abbiamo parlato a lungo in apertura dipuntata di questo video trovato nel telefono o meglio sul profilo Instagram della più giovane delle cinque vittime, video nel quale si sente piuttosto chiaramente una voce, quella che dovrebbe appartenere al tecnico manutentore Antonio Massa, dire agli operai iniziate i lavori se arriva un treno, vi avviso io. Questo video è oggi commentato da tutti come la prova schiacciante delle responsabilità umane di questa tragedia dal momento che la procedura non può ovviamente essere quella, però ripeto ne abbiamo parlato abbondantemente ieri. Oggi tra le varie ombre che si stanno allungando, che stanno emergendo di giorno in giorno su questa vicenda, ce n'è un'altra che coinvolge non più un paio di dipendenti al lavoro, ma un po' tutta l'azienda. Comeditola la stampa, ben quattro delle cinque vittime erano senza specializzazione e non potevano lavorare su quel cantiere. E' bastata una verifica in casse dile, scrive Claudia Luise sulla stampa per scoprire quello che era un sospetto circolato già durante la manifestazione organizzata dai sindacati lunedì a Vercelli, alla Sigifer, quasi tutti i lavoratori, cioè ben 73, hanno la qualifica di operai comuni. Appena 18 sono operai qualificati e 35 sono gli operai specializzati. Questo vuol dire che hanno il livello più basso, spiega Claudio Papa, segretario generale della Fene al Uil Torino, invece sono chiamati a svolgere mansioni per cui non si può essere operai comuni. Avere 73 operai comuni vuol dire che c'è già un problema e nella squadra travolta dal treno sembrerebbe, secondo gli investigatori, che quattro fossero proprio operai comuni. In linea di principio dunque non avrebbero potuto essere mandate a lavorare sui binari della ferrovia di Brandizzo un cantiere ad alta specializzazione, non un cantiere quindi di routine, e che perciò richiedeva la presenza di addetti con determinate qualifiche, che a quanto risulta non tutte le vittime avevano. Tra gli elementi poi da approfondire c'è anche il certificato di sicurezza che sarebbe scaduto il 28 luglio, quindi un mese prima dell'incidente. Si sta cercando di capire se il rinnovo e magari solo per le lungaggini burocratiche non sia stato inserito nell'attestazione. Nel caso non fosse così, spiegano i sindacati, l'azienda non avrebbe proprio potuto lavorare e sarebbe dovuta essere l'azienda committente, ovvero RFI, a controllare.