

La replica dell' ing.Marco Pittaluga al comunicato sindacale della USB Pubblico Impiego Ministero infrastrutture e trasporti - Delrio: ai sindacati neppure l'informativa "*....i dirigenti pubblici esercitano oggi i 'poteri del privato datore di lavoro'*". Ora nel MIT anche quelli cari al Marchese del Grillo: io sono io e voi non siete...

----- Original Message -----

Subject: Re: USB Informa: i dirigenti del MIT con i poteri del.... Marchese del Grillo!

Date: Fri, 7 Jul 2017 11:29:01 +0200

From: Marco Pittaluga <[m.pittaluga1952@gmail.com](mailto:m.pittaluga1952@gmail.com)>

To: [os.usbmit@mit.gov.it](mailto:os.usbmit@mit.gov.it)

CC: [alberto.chiovelli@mit.gov.it](mailto:alberto.chiovelli@mit.gov.it), [f.furlai@mit.gov.it](mailto:f.furlai@mit.gov.it), [segreteria.ministro@mit.gov.it](mailto:segreteria.ministro@mit.gov.it), [segr.capogabinetto@mit.gov.it](mailto:segr.capogabinetto@mit.gov.it), [ufficio.stampa@mit.gov.it](mailto:ufficio.stampa@mit.gov.it), [mauro.bonaretti@mit.gov.it](mailto:mauro.bonaretti@mit.gov.it)

alla USB del Ministero

Sono in quiescenza da poco più di un mese.

Alcune persone dipendenti della nostra Amministrazione a me care e grandemente amiche mi hanno avvertito che codesto Sindacato ha ritenuto di farmi oggetto di commenti sulla mia persona e sulla mia qualità di Dirigente Generale aspri e calunniosi. Ho ricevuta quindi sulla mia posta elettronica personale la vostra nota informativa che qui sotto riporto per pronto riscontro.

Vedo dunque che sono tirato in ballo per una vicenda che, forse codesto Sindacato lo ignora, è nelle mani della Magistratura alla quale mi sono rivolto per la tutela del mio buon nome e del lavoro effettuato dall'istituzione -Direzione Generale per le Investigazioni ferroviarie- che ho avuto l'onere e l'onore di guidare dal 2010 al 2014, e per ottenere, come di giustizia, la condanna penale e civile di quello che codesto Sindacato definisce, in modo apodittico, "un competente esperto funzionario".

Costui evidentemente privo, come ha già ampiamente dimostrato, di ogni scrupolo e di ogni remora nei confronti sia del suo superiore gerarchico che dell'Istituzione, oggi trascina codesto stesso Sindacato nel vortice delle sue misere menzogne, nel disperato tentativo di alzare quanto più possibile una cortina fumogena intorno ad una vicenda che ora lo vede rinviato penalmente a giudizio per calunnia aggravata e diffamazione come disposto con motivazioni dal GIP del Tribunale Ordinario di Roma a fronte di denuncia/querela presentata dal mio legale.

Il GIP ha dunque trovato nel copioso dossier costituito dall'ampio e scomposto epistolario del funzionario, dalle mie repliche ai vertici del Ministero, e da tutta la documentazione tecnica e legislativa di corredo, un più che sufficiente fumus per considerare procedibile la mia denuncia/querela ed ha pronunciato il rinvio a giudizio.

Codesto Sindacato, non ha sentito il benché minimo bisogno di fare un serio approfondimento prima di pubblicare il proprio ruvido pamphlet, ed è palese che lo ha fatto solo in quanto la vicenda rappresentata in quel modo è stata ritenuta, dagli estensori, funzionale ad alimentare la propria polemica nei confronti del Ministero.

Non riesco neppure a dare una definizione alla condizione dei rapporti che intercorrono tra codesto Sindacato ed il Ministero, che deve essere tanto inconsistente da annebbiare in questo modo la vista e tanto aberrante da stimolare comportamenti così scomposti e difettosi di una qualsiasi preventiva

analisi che potesse almeno offrire le necessarie garanzie di liceità della pubblicazione dei commenti sulla mia persona.

Bene, non posso ora certamente meravigliarmi, ma solo prendere atto di quanto è stato fatto da codesto Sindacato, al quale non credo che l'avermi portato in questo modo all'"onore" di questa ben poco commendevole "cronaca" possa garantire una diversa e migliore sorte nei rapporti con il vertice del Ministero.

Dunque perché?

Non mi resta che ritenere che si tratta di mera e banale incompetenza sullo svolgimento del proprio alto mandato di rappresentanza.

Non posso però ovviamente lasciar cadere, e dunque sarà opportuno che l'approfondimento che codesto Sindacato non ha ritenuto necessario, sia io stesso a proporlo.

In primo luogo, mi corre l'obbligo di far capire, visto che il principio alla base non sembra proprio appartenere al bagaglio degli estensori della nota di codesto Sindacato, che il fatto che io abbia oscurato alcune parti della Relazione di Indagine dell'incidente ferroviario di Bressanone e che l'abbia pubblicata apertamente in quel modo, è esattamente quanto di più trasparente potessi e dovessi fare, proprio per dichiarare apertamente il rigetto di quei contenuti che non potevano essere pubblicati, pena la violazione del dettato del Decreto Legislativo 162/2007 e della Direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, da cui lo stesso promana.

Lasciare quindi in piena evidenza il fatto che alcuni contenuti non fossero pubblicabili invece di tagliare semplicemente la Relazione e ricompilarla è stato, a mio giudizio, una azione di totale e piena trasparenza che ho voluto consapevolmente dare alla mia azione amministrativa ed all'esercizio dei miei poteri e delle mie prerogative di Direttore Generale delle Investigazioni Ferroviarie, nelle mie funzioni di Capo del NIB (National Investigation Body) avendo la totale responsabilità sia nei confronti del proprio paese che nei confronti dei paesi della Comunità Europea di quanto viene pubblicato e delle conseguenze tecniche e legislative sulla sicurezza della circolazione ferroviaria che vengono tratte da quelle stesse pubblicazioni.

Se avessi semplicemente tagliato le parti non pubblicabili, avrei dovuto sconfessare completamente il lavoro della Commissione pubblicandone uno in sostanza diverso rispetto a quello che avevo ricevuto.

Varrà qui incidentalmente chiarire a codesto Sindacato che il secondo membro della Commissione d'Indagine, in quello stesso anno 2014 mi ha scritto direttamente e formalmente di non essere mai stato d'accordo con la stesura che il primo ha voluto dare alla Relazione di indagine sull'incidente ferroviario di Bressanone e di essere stato alla fine costretto, dopo estenuanti scambi di vedute e dopo aver inutilmente tentato di portare a ragione il primo, a permetterne l'inoltro a me, nella piena consapevolezza che quanto non era riuscito a lui sarebbe riuscito a me che ero il Responsabile finale della stessa Relazione.

Ora forse non sfuggirà a codesto Sindacato che l'attività che svolge una Commissione d'Indagine non è dotata di autonomia assoluta e che essa non può evidentemente sottrarsi alla verifica ed al controllo della struttura istituzionale che la nomina. La Commissione d'Indagine è dunque uno elemento strumentale del processo di investigazione di cui si avvale il NIB (National Investigation Body) e non un organismo inconfutabile, inoppugnabile ed assoluto ed autoconsistente.

Di quanto ho appena detto e che sarebbe già un principio lapalissiano per l'ordinamento delle pubbliche amministrazioni in Italia, vi è chiarissimo richiamo nella normativa europea sopra citata, proprio affinché tutti i paesi della Comunità, destinatari della medesima Direttiva, condividano senza ombra di dubbio che i responsabili della pubblicazione e dei contenuti delle Relazioni di Indagine sono i vari NIBs e non le Commissioni di Indagine.

E' per tale motivo che durante il loro percorso di lavoro più volte sono sottoposte a verifica ed alla

analisi dell'avanzamento e dell'indirizzo delle indagini.

Dovrebbe essere chiaro ora anche a codesto Sindacato che le Commissioni di Indagine non sono aprioristicamente infallibili e che possono anche prendere percorsi sterili o addirittura sbagliati e che quindi il confronto serrato cui esse devono sottoporsi con la Direzione generale e con i Dirigenti della stessa, rappresenta il vero valore della attività, in quanto dal colloquio tecnico che ne nasce si amplia la visione degli eventi indagati e tutte le parti si confortano sulle scelte e sugli sviluppi da dare al lavoro.

Nella totale inconsapevolezza anche delle più elementari cognizioni sulla responsabilità amministrativa nella P.A. il "competente esperto funzionario" come definito da codesto Sindacato, ha rivolto scritti sia interni all'Amm.ne che ai giornali privati di settore, indicandomi come colpevole di falso in atto pubblico e come protettore di indicibili interessi della Impresa ferroviaria e della Impresa di manutenzione coinvolte nell'incidente, a danno della sicurezza del trasporto ferroviario, raccogliendo, come ha fatto codesto stesso Sindacato, il facile rabbioso consenso del giornale "IN MARCIA" che, non aspettava altro per dare sfogo ripetuto alla propria necessità di aggredire un rappresentante di grado elevato dell'Istituzione, al fine di rinfrescare la propria immagine.

Superfluo è forse dire che il mio legale ha avviata specifica azione anche nei confronti dello stesso giornale.

Ora, per quanto ho detto sopra, dovrebbe apparire chiaro che l'Atto pubblico non è la Relazione della Commissione di Indagine ma è l'atto con cui essa viene recepita dal NIB, in tutto od in parte, e pubblicata per gli effetti tecnici e legislativi che da esso dovranno scaturire.

In pieno delirio da ipertrofia del proprio Ego il "competente esperto funzionario" ha definito inoltre sé stesso come Presidente della Commissione, in modo falso ma strumentale al suo modo di agire. Tale funzione non gli è mai stata affidata visto che con il Decreto di nomina da me firmato ho costituito una Commissione di due membri con funzioni e compiti del tutto paritetici.

Ora, giusto per completezza di informazione, anche se in modo sintetico, segnalo a codesto Sindacato che le parti che ho oscurato della Relazione da me infine pubblicata riguardano l'arbitrario rilascio di considerazioni in libertà su ipotesi di colpevolezza dell'Impresa ferroviaria e di quella manutentrice dei carri ferroviari e dei loro amministratori, nonché di considerazioni tecniche prive di qualsiasi riscontro accademico o, in assenza di quest'ultimo, almeno di riscontro sperimentale (sperimentazione che per essere accolta deve essere ovviamente ripetuta innumerevoli volte, mentre non è stata neppure avviata).

Nel primo caso sia la Direttiva Europea che la Legislazione nazionale sono estremamente chiari nel negare ai NIBs la possibilità di riportare, nelle Relazioni di indagini pubblicate, qualsiasi riferimento diretto o qualsiasi opinione che possano indugiare sull'attribuzione di colpa per l'incidente indagato, le Relazioni devono quindi esclusivamente limitarsi a descrivere il merito tecnico degli accadimenti. La legislazione vigente rimanda la competenza in materia di attribuzione di colpa alla Magistratura dei vari paesi.

Il motivo è chiaro, ogni elemento di valutazione che scada in considerazioni di colpa può essere aggredito dall'Impresa a cui si riferisce o dal gestore della Rete ferroviaria, diluendo quindi in interminabili conflitti anche le notazioni realmente tecniche che devono essere invece disponibili nel più breve tempo possibile affinché siano foriere di effetti positivi sulla futura sicurezza della circolazione ferroviaria.

Nel secondo caso, il cosiddetto "competente esperto funzionario", al fine di dimostrare una condizione tecnica che era, di per sé, già assolutamente evidente per altra più diretta e immediata via e già immediatamente disponibile negli atti raccolti, si è avventurato, senza, come detto, nemmeno il consenso dell'altro membro della Commissione, nell'avanzamento di una tesi di calcolo di uno specifico aspetto tecnico riferito alla rugosità delle superfici di contatto tra ruote ed assili dei carri ferroviari coinvolti nell'incidente, di sua totale ideazione e priva di qualsiasi riscontro, come detto sia accademico od in alternativa sperimentale, e che nella sua smodata

ambizione doveva essere pubblicata tal quale.

Tale inutile e ingiustificata tesi (inutile in quanto alla stessa conclusione si era già giunti dalle analisi di laboratorio effettuate presso l'officina indicata dalla Magistratura per lo svolgimento dell'incidente probatorio) sarebbe stata anch'essa attaccata dai tecnici dell'Impresa ferroviaria, finendo per contaminare tutto quanto di utile era invece ricavabile dal lavoro fatto.

E' opportuno anche chiarire che la specifica confutazione che la Direzione Generale delle Investigazioni Ferroviarie (NIB) da me allora diretta, doveva avanzare nei confronti della tecnica eseguita dall'Impresa di manutenzione che ha lavorato sugli assili e sulle ruote del carro che è deragliato, dando il via all'incidente ferroviario occorso, e che doveva essere raccolta in una delle Raccomandazioni Tecniche pubblicate insieme all'atto di recepimento e divulgazione della stessa Relazione di Indagine, è stata emanata proprio nelle Raccomandazioni n° 2 e n° 3 puntualmente pubblicate e che hanno costituito la base di lavoro per l'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria) per dare avvio alle necessarie modifiche di tecnica operativa manutentiva da concordare con gli altri paesi della Comunità Europea.

Di tutto quanto sopra io ho dato informazione proprio nell'atto di accompagnamento e prefazione della Relazione d'Indagine e mediante il quale essa è stata recepita e divulgata, ed ho chiarito ogni motivo alla base della mia scelta di oscurarne alcune parti.

Non credo che codesto Sindacato si sia dato lo scrupolo di leggere almeno sommariamente nessuno di questi documenti, altrimenti credo si sarebbe ritratto dal dare una tale immotivata ed ingiustificabile sponda ad un tale esempio di funzionario.

Vorrei ora chiarire che in quaranta anni di lavoro, sono stato funzionario, Dirigente ed infine Dirigente Generale, e durante il mio lungo percorso ho complessivamente reclutato molto consenso e avuto ottimi rapporti con i miei colleghi, con i miei collaboratori, con i miei superiori, e dovunque sono stato ed ho prestato servizio ho ricevuto attestati di stima e considerazione, che si sono ripetuti numerosi anche al momento del mio ritiro dal lavoro.

Certamente, ho avuto anche delle difficoltà ed ho dovuto gestire delle incomprensioni.

A volte ho dovuto riconoscere il mio torto, ma l'ho fatto senza sentirme il peso, nella convinzione che il mio passo indietro, oltre che onesto, fosse utile per l'istituzione e per il mio datore di lavoro e cioè il popolo italiano.

Non mi era mai capitato di dovermi confrontare con accuse infamanti e con dipendenti con una tale assenza di rispetto per la Istituzione di appartenenza da metterne l'immagine, faticosamente costruita nel tempo, alla berlina, facendo consapevolmente e senza alcuno scrupolo il gioco e l'interesse proprio di quel mondo ferroviario che ha tutto da guadagnare dalla diminuzione di credibilità delle strutture pubbliche che su di esso attuano il controllo e ne indagano i comportamenti.

Mi consola il fatto che tutto ciò è accaduto verso la fine dei miei anni di lavoro e che quindi non ho dovuto sopportare il peso per troppo tempo e che il mio impegno non ne è stato influenzato.

Ancora incidentalmente faccio notare, che io non sono stato mai rimosso dal mio incarico, e che non sono stato "destinato" ad un incarico superiore al fine di promuovermi per rimuovermi. In modo del tutto normale alla fine del mio mandato presso la Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie, ho risposto all'interpello emanato dalla Direzione del Personale per diverse Direzioni Generali vacanti nel 2014 ed ho ottenuto l'incarico per una di quelle da me indicate.

Mi corre ancora l'obbligo di segnalare come negli anni di lavoro dal 2010 al 2014, svolti in qualità di Direttore Generale della Direzione Generale per le Investigazioni ferroviarie, sono state avviate da me e portate a compimento con la attiva collaborazione dei Dirigenti e degli altri funzionari della struttura della Direzione nonché dalle Commissioni nominate, ben 35 indagini su incidenti

ferroviari gravi e gravissimi occorsi tra gli anni 2008 e 2014 e sono state pubblicate Relazioni e Raccomandazioni che hanno costituito una fortissima base motivazionale per gli aggiornamenti legislativi e tecnici, nazionali ed internazionali intervenuti sulla sicurezza della circolazione ferroviaria in questi ultimi anni.

Il lavoro che è stato fatto dalla Direzione sull'incidente ferroviario di Viareggio ed i risultati che ne sono scaturiti, è già da solo testimone indiscutibile della profondità e qualità delle analisi svolte e della assoluta indipendenza del giudizio espresso da qualsiasi ipotesi di condizionamento.

La domanda che dovrebbe porsi codesto Sindacato è semplice e immediata “è possibile che l'incidente ferroviario di Bressanone possa essere stato trattato diversamente dagli altri 34 indagati e che la Direzione Generale abbia realmente inteso macchiarsi delle infamie di cui è accusata, dopo aver costruito sia in campo nazionale che internazionale quel livello di credibilità raggiunto con tanta fatica ed impegno?”

La mia replica si conclude qui.

Immagino che codesto Sindacato comprenda la mia richiesta di pubblicare immediatamente questa mia replica e di dargli la diffusione completa e senza alcun rimaneggiamento, allo stesso modo in cui ha dato diffusione alla nota dalla quale trae origine.

Peraltro non mi faccio specifiche illusioni e non faccio previsioni anche se temo che la libertà di esercizio di pregiudizi che pervade il pamphlet a cui replico, spacciata per libertà di espressione sindacale, mi dà la sensazione che gli estensori si ritengano liberi di sconfinare dove vogliono senza timore di punibilità personale, e che potranno anche pensare di replicare ancora a questa mia magari inasprendo ancora di più i propri toni sempre per fini ancora strumentali.

Ritengo che le persone che hanno sottoscritto il libello che mi riguarda non abbiano proprio alcun motivo per cullarsi in tale proprio convincimento.

Ing. Marco Pittaluga