



Al **Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti**

Dott. Graziano Delrio

segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

e p.c.

Al vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Sen. Riccardo Nencini

segreteria.viceministro@pec.mit.gov.it

Al Capo Gabinetto del Ministro

Dr. Mauro Bonaretti

ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Al Capo dipartimento trasporti, la navigazione, gli AA.GG. ed il personale

Ing. Alberto Chiovelli

dip.trasporti@pec.mit.gov.it

Al Capo del personale protempore

dg.personale@pec.mit.gov.it

Al direttore generale per le investigazioni ferroviarie e marittime

Ing. Fabio Croccolo

digifema@pec.mit.gov.it

Al direttore generale per il Trasporto ferroviario

Ing. Antonio Parente

dg.tf@pec.mit.gov.it

Al Presidente dell'OIV

Dr. Cosimo Caliendo

oiv@pec.mit.gov.it

Al Responsabile per la Trasparenza

Ing. Mario Nobile

resp.trasparenza@mit.gov.it

Al CUG MIT

Comitato Unico di garanzia contro le discriminazioni

cug@mit.gov.it

All'A.N.AC.

Dr. Raffaele Cantone

protocollo@pec.anticorruzione.it

All' Ispettorato per la Funzione Pubblica

Cons. Andrea Morichetti Franchi

protocollo_dfp@mailbox.governo.it

All' On. Arianna Spessotto

spessotto_a@camera.it

Ai tutti i lavoratori del Ministero Infrastrutture e Trasporti

Oggetto: **Quesiti urgenti al Ministro Delrio sulla efficienza, autonomia, trasparenza ed imparzialità delle indagini ferroviarie .**

Sig. Ministro,

addentrando nel sito web istituzionale del MIT, superate le ampie *slide* a tutta pagina dedicate alle Sue missioni istituzionali, i cittadini possono ancora trovare una relazione di indagine ferroviaria con pagine sottoposte a vistose cancellature con barre nere.

Come ritenuto e sottolineato dalla Scrivente in un recente comunicato sindacale, il significato che tale metodo ancora trasmette, non appare davvero ascrivibile ad una "pulitura del testo" della relazione, mossa da dovere istituzionale, come sostenuto dal Direttore Generale ora in quiescenza, ma ricorda più una attività censoria non in linea con i dettami di uno stato democratico.

Trattasi della relazione relativa all'incidente alla stazione di Bressanone del 2012 (pubblicata al seguente link del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=19509), oscurata e alterata in particolare nelle raccomandazioni finali rivolte all'ANSF. (Agenzia Nazionale Sicurezza Ferroviaria) ed altresì in tale forma pubblicata sul sito dell' ERA (European Railways Agency) al seguente link: (<https://erail.era.europa.eu/occurrence/IT-1424-26-1/Train-derailment,-06-06-2012,-Line-Verona---Brennero,-Bressanone-stati>).

Tanto è stato detto su questo evento, fatto anche oggetto di ben cinque interrogazioni parlamentari di tre forze politiche differenti, ma ad oggi detta relazione permane sul sito del MIT esposta, come detto sui siti web istituzionali, nella versione descritta e cioè alterata, oscurata e priva di firme.

Viste le plausibili violazioni poste in essere da questa Amministrazione, e le successive azioni innescate da questa Amministrazione dal sapore ritorsivo, rinnoviamo a Lei la richiesta di giudizio e quindi la assunzione di responsabilità.

Gli effetti emblematici della vicenda infatti non si esauriscono, ed a questa O.S. preme oggi, oltre che la tutela dei lavoratori, scongiurare ogni possibile incidenza negativa del metodo e dell'agire del Ministero sullo svolgimento delle funzioni istituzionali correlate.

Lei Sig. Ministro ha scelto di non incontrare le rappresentanze dei lavoratori del MIT: risponda almeno, come crede giusto, ai 13 quesiti che sotto Le poniamo. Lo riteniamo dovuto ai lavoratori ed ai cittadini che meritano informazione corretta e tutele rafforzando prima il servizio, per evitare di dover poi dispensare mere azioni riparatorie e promesse, casomai successive agli incidenti più gravi, a tentare di recuperare la fiducia nelle istituzioni e dare conforto ai familiari, nel Bel Paese dei treni deragliati e dei ponti che crollano.

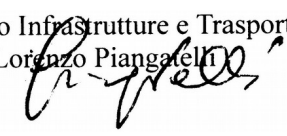
1. E' quindi possibile Sig. Ministro che sul sito del ministero faccia ancora mostra di sé la suddetta relazione pubblicata nella forma oscurata e alterata e non modificata in esito al processo amministrativo come si sosterebbe, ma con pagine esposte volutamente come illeggibili, in violazione della direttiva CE 49/2004 art.23 e del D.lgs 162/2007 art.22 co. 2 ?
2. Perché Lei non ha degnato di riscontro, anche a diniego, la nota prot. Segr. Ministro RU/47273 del 22.12.2015 inviataLe dal funzionario Presidente della Commissione d'inchiesta per l'incidente menzionato dr. Ing. Roberto Focherini, che riteneva quella cancellatura non solo atto omissivo di trasparenza e contestualizzante un abuso di potere facente uso di affermazioni non vere, ma ancor di più gravoso per la Sicurezza dei Trasporti e altamente lesivo per l'Immagine dell'Amministrazione, oltre che diffamante e recante nocumento per la propria qualità di professionista e con la qual nota peraltro il lavoratore già Le segnalava possibili ritorsioni in atto nei suoi confronti?
3. Non ritiene infatti la S.V. esecrabile che il suddetto lavoratore, sia stato trasferito d'urgenza nel 2014, contro la Sua volontà e senza alcuna richiesta del proprio superiore gerarchico, ma semplicemente con la motivazione espressa in atti della Direzione generale per le Investigazioni Ferroviarie, a firma dell'allora neo-designato e tutt'ora in carica ing. Fabio Crocchio, del seguente tenore letterale (prot. DGFEMA 59/2014) "*Se è ben noto che all'interno del ministero il passaggio ad altro incarico dell'ing. Marco Pittaluga è avvenuto solo in virtù di riorganizzazione interna, all'esterno tale avvicendamento potrebbe essere letto come rimozione per colpa,...omissis - sembrerebbe quindi opportuno trasferire immediatamente e senza sostituzione l'ing. Roberto Focherini ad altra direzione generale.*" ?

4. Se non ritiene, Sig. Ministro, altrettanto deplorabile che il Capo del Personale protempore Ing. Alberto Chiovelli, abbia all'epoca immediatamente raccolto le suddette motivazioni ed assegnato di sua iniziativa ad altro ufficio dirigenziale il suddetto funzionario, che peraltro al tempo era l'unico ingegnere esperto presso la direzione per le investigazioni ferroviarie, da cui veniva "opportunamente" distolto?
5. Perché, secondo la S.V. è stato possibile, trasferito il funzionario suddetto ad altra direzione generale in altra sede cittadina, lasciarlo per ben 13 mesi inutilizzato e senza nessuna assegnazione a divisione e persino privo di una postazione di lavoro?
6. Perché, negli anni successivi e fino a tutt'oggi, il dipendente suddetto, assegnato sempre senza motivazione ancora ad altra Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario, è stato poi spostato da un settore all'altro della stessa, ancora senza alcun motivo valido, ma assegnandogli mansioni amministrative e/o marginali che appaiono incoerenti con la professionalità ed esperienza possedute, come segnalato dal funzionario-ingegnere stesso?
7. Se secondo il giudizio della S.V. non sia alquanto sospetto che il dipendente abbia ricevuto ben 5 procedimenti disciplinari dal sapore altamente ritorsivo adducendo pretestuose motivazioni, tra cui l'ultimo, molto recente, per "insufficiente rendimento" in esito al presunto non corretto svolgimento di compiti amministrativi assegnati negli ultimi mesi, a persona inquadrata col profilo di funzionario-ingegnere? (stesura di decreti in materie giuridico-amministrative-contabili-assicurative).
8. Come è giustificabile il fatto che si rimborsino missioni ai dipendenti, come nel caso dell'Ing. Focherini, dell'ordine di circa €2300 dopo ben sette mesi, senza fornire alcun anticipo e dietro il silenzio dei dirigenti pur sollecitati, inficiando nei fatti con detto ritardo il pubblico servizio e le attività istituzionali di valenza comunitaria?
9. Com'è giustificabile che si sottraggano impropriamente dal salario allo stesso Ing. Focherini 521€, adducendo delle false motivazioni ed obbligando lo stesso a ricorrere all'ausilio di un Avvocato per vedere riconosciuti i propri diritti contrattuali?
10. Perché, dopo i suddetti "opportuni" interventi di trasferimento orientati a garantire "specchiato profilo di indipendenza ed alta competenza tecnica" degli Uffici del dicastero che si occupano della sicurezza ferroviaria, (vedi sempre nota al punto 3) le investigazioni su incidenti ed inconvenienti si sono ridotte in Italia sempre di più e ad oggi residuano solo due ingegneri investigatori interni specializzati nel MIT. (DIGFEMA)?
11. E altresì, come si giustifica la presenza di un organismo come la DIGFEMA che da quando è stata "nascostamente", perché in carenza di ogni informativa, riorganizzata dal DG Fabio Croccolo nel 2015, ha aperto in ambito ferroviario nel 2016 solo **una** indagine, quando sono avvenuti in Italia svariati incidenti ed inconvenienti ferroviari, a violazione dell'art.19, comma 2 del D.lgs 162/2007, e aprendo comunque negli ultimi tre anni meno indagini di quante ne sono state svolte in un anno prima di detta riorganizzazione, tutto ciò se non forse per giustificare l'ennesimo Direttore Generale che guadagna quasi il doppio di un deputato in una struttura con soli tre dirigenti?
12. Perché questo Ministero non solo non tutela **Whistleblowing**, bensì evidenzia la verosimile routinaria applicazione di azioni ritorsive e discriminatorie dirette ed indirette non in linea con quanto imposto dall'art. 54-bis D.Lgs. n. 165/2001, evidenziando pertanto l'istaurarsi di gravose politiche di Maladministration?
13. Se la S.V. non ritenga di dover intervenire per ripristinare giustizia e porre fine a quanto avviene rendendo agli occhi dei cittadini una immagine del Ministero Infrastrutture e Trasporti "non oscurata", interrompendo ritorsioni che non si addicono ad un Ministero della Repubblica, non disperdendo le risorse nei settori in oggetto?

Ministro, i lavoratori del MIT non hanno bisogno di intimidazioni ed anzi le respingono, ma attendono ancora da Lei un segnale ed indirizzi chiari, così come quella gran parte di dirigenza che cerca di mantenere una barra, ormai quasi impazzita, a bordo di una nave vicina al naufragio, ma che non intende votarsi *all'arroganza nell'esercizio del potere datoriale*, nei tanti settori di un ministero in crisi, in attesa di Sue risposte.

Roma, 31 luglio 2017

p/USB Pubblico Impiego
Ministero Infrastrutture e Trasporti
Lorenzo Piangatelli



[I quesiti e gli atti sono pubblicati al link www.mit.usb.it](http://www.mit.usb.it)