

***BrixenGate* :**

scandalo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Tutto inizia il 06/06/2012 quando in prossimità della stazione di Bressanone deraglia un treno di Rail Traction Company che trasportava rottami di ferro alla rinfusa in carri di Rail Cargo Austria. Fin da subito gli inquirenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno notato che dietro a tutto ciò ci fosse qualcosa di ben più grave in quanto il treno aveva perso tre ruote, cosa che non avviene mai, neanche in un deragliamento grave. Nel caso dell'incidente ferroviario di Viareggio, ad esempio, non è successo che si siano sfilate delle ruote dagli assili. Gli inquirenti del Ministero per tal ragione hanno indagato in maniera approfondita sia incontrando i vertici delle imprese austriache implicate nella vicenda, sia facendo degli incontri presso le officine Zos di Trnava in Slovacchia, impresa già implicata nell'incidente ferroviario di Viareggio. Da detti incontri sono emerse non solo le cause del deragliamento di Bressanone, ma anche il gravissimo fatto che **erano stati messi in circolazione migliaia di carri ferroviari a rischio di deragliamento** e di ciò la Commissione Ministeriale ha trovato non sole le cause, ma anche le prove. A seguito di tutto ciò la Commissione Ministeriale ha redatto delle Raccomandazioni e ottenuto con il consenso alla pubblicazione da parte del Magistrato inquirente e del Responsabile Unico del Procedimento.

A questo punto il problema si ingigantisce ulteriormente in quanto il Direttore Generale per le Investigazioni Ferroviarie Marco Pittaluga del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti censura le relazione oscurandone, con bande nere, circa 1/3 e alterando e oscurando le raccomandazioni della Commissione e pubblicando sul sito del Ministero una relazione non firmata.

Una Commissione di Indagine non dovrebbe essere autonoma, indipendente, imparziale e trasparente?

Immaginate se a scrivere o imporre le raccomandazioni in maniera diretta o indiretta sia sempre la stessa persona?

Se un'impresa ferroviaria riuscisse a controllare in maniera diretta o indiretta il Direttore Generale dell'Organismo Investigativo, controllerebbe anche qualsiasi eventuale azione contro la stessa. Questa è la ragione per cui è indispensabile conferire a qualsiasi Commissione di Indagine autonomia, indipendenza, imparzialità e trasparenza.

A seguito di tutto ciò, il Parlamento si indigna con innumerevoli interrogazioni parlamentari di forze politiche differenti e successivamente il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi assegna l'incarico di Direttore Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime al Ing. Fabio Croccolo, il quale, però, come primo provvedimento, attuato immediatamente al suo insediamento a fine 2014, dispone il trasferimento ritorsivo del Presidente della commissione di indagine di

Bressanone. In risposta a ciò il presidente della Commissione di Indagine prosegue e completa la relazione di Bressanone evidenziando non solo le innumerevoli problematiche dell'organismo investigativo, ma anche le innumerevoli problematiche nel controllo della sicurezza nei trasporti che portano ad evidenziare altresì problematiche organizzative e strutturali proprie della Pubblica Amministrazione.

Immaginate:

da una parte abbiamo oltre 80.000 ferrovieri in Italia, oltre 9 miliardi di euro di fatturato e oltre 300 milioni di euro di utile netto e circa 17000 km di rete ferroviaria su cui avvengono quotidianamente incidenti e inconvenienti;

e dall'altra una divisione delle Investigazioni Ferroviarie marittime che ha il compito di monitorare e aprire indagini su incidenti e inconvenienti di tutta la rete ferroviaria italiana, avente un unico funzionario ingegnere a part time (che ha sostituito il Presidente della commissione di Bressanone) privo di opportune esperienze e competenze in ambito investigativo.

Il funzionario ingegnere Presidente della Commissione, ha evidenziato problematiche inerenti:

- 1) - l'autonomia (per carenza sia di risorse umane, che economiche; per dipendenza dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; per l'assenza dell'autonomia di un'Agenzia);
 - l'indipendenza (per dipendenza dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e non dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri come per l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo; per dipendenza da organismi militari);
 - l'imparzialità (per la grave interferenza del Direttore Generale sullo svolgimento delle indagini e il grave Trasferimento del presidente della Commissione di Indagine di Bressanone posto in atto dal DG Fabio Crocchio; per la dipendenza dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da organismi militari);
 - la trasparenza (per la censura della relazione di Bressanone e la mancata pubblicazione ed emissione delle raccomandazioni della stessa);
- 2) l'assenza all'interno dell'Organismo Investigativo Ferroviario e Marittimo di un Sistema di Gestione della Sicurezza o di sistemi di controllo simili di sicurezza proattiva (Safety Plan);
- 3) la **violazione multipla delle direttive e regolamenti europei attinenti alla sicurezza nei trasporti** (2004/49/CE, 2009/18/CE e Reg 996/2010);
- 4) l'attuazione di un sistema investigativo "patologico" e omissivo atto ad investigare quando obbligati e non quando utile al fine della prevenzione di possibili ulteriori incidenti o inconvenienti analoghi o indirettamente connessi con gli stessi, ponendo indirettamente a rischio la sicurezza nei trasporti per omissione di operato.

Almeno **5 interrogazioni parlamentari** (allegato 1) di tre allineamenti politici differenti hanno cercato inutilmente di far luce sulla vicenda.

Il funzionario non si sofferma, all'interno della relazione, solo all'invito di una *pars destruens* mirata a far "pulizia" di un entourage direttivo altamente discutibile, ma pone con professionalità e competenza le basi per una *pars construens* scrivendo integralmente una proposta di legge mirata all'istituzione dell' **Agenzia Investigativa per la Sicurezza** opportunamente strutturata al fine di mitigare le problematiche organizzative degli Organismi Investigativi operanti nel settore dei trasporti, che si sono dipanate a seguito dell'incidente ferroviario di Bressanone.

Anche l'Agenzia investigativa per la Sicurezza al Volo evidenzia delle gravi deficienze di risorse di personale che inibiscono le attività della stessa Agenzia sia riducendo il numero di indagini aperte, sia la durata delle stesse (anche di dieci anni o superiori), sia della qualità delle indagini stesse. Mostrando delle responsabilità della stessa Presidenza del Consiglio dei Ministri da cui dipende l'ANSV.

L'ANSV è stata istituita nel 1999 con il D.lgs 66/1999, dopo la bellezza di 17 anni non possiede ancora una struttura organizzativa che abbia le risorse adeguate per lo svolgimento delle proprie attività istituzionali!

L'ANSV ha attualmente **3 investigatori** interni per effettuare indagini in ambito di trasporto aereo, la DIGIFEMA ha **un investigatore interno** per effettuare indagini sugli incidenti ferroviari, mentre è ignoto il numero degli investigatori interni alla DIGIFEMA in ambito marittimo.

La domanda è: si ritiene che 5-6 persone siano sufficienti a controllare o forse sarebbe più corretto dire a non controllare, le cause di centinaia di incidenti che avvengono annualmente in ambito aereo, ferroviario e marittimo?

Avere degli organismi investigativi (ANSV e DIGIFEMA) che non funzionano o che non funzionano adeguatamente, produce per omissione di operato centinaia di morti nel settore dei trasporti che si sarebbero potuti evitare.

E' sensato che per far compiere il proprio dovere all'ufficio investigativo ferroviario debbano intervenire i sindacati, come ha fatto l'USB denunciando al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2017, la totale inoperatività in ambito di investigazioni ferroviarie da parte della Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime?

Il "**BrixenReport**" mostra inoltre qualcosa di ancora più grave delle problematiche dei Trasporti e cioè delle problematiche proprie e precipue della Pubblica Amministrazione, le quali evidenziano interessi che esulano dagli interessi della stessa Amministrazione e per la prima volta si cerca di indirizzare il legislatore a opportuni meccanismi di controllo e a soluzioni proattive di dette problematiche.

Ci si chiede come in Italia si ringrazino gli esperti operanti con etica e professionalità, come nel caso del suddetto funzionario Presidente della Commissione che permettano di:

- trovare le cause di gravissimi incidenti ferroviari e del rischio di deragliamento di migliaia di treni:

- trovare delle opportune raccomandazioni che permettano che non si verifichino ulteriormente simili accadimenti;
- cooperare con la magistratura al fine di condividere delle prove acquisite in ambito internazionale che hanno permesso la condanna, con patteggiamento, in Italia di imprese estere?

A seguito della consegna della relazione di Bressanone (1a parte) il Presidente della Commissione di Indagine è stato trasferito con le seguenti motivazioni (allegato 2):

“...se è ben noto all'interno del Ministero che il passaggio dell'ex-Direttore Ing. Marco Pittaluga ad altro incarico è avvenuto solo in virtù della riorganizzazione del Ministero stesso e del conseguente interpello, all'esterno tale normale avvicendamento potrebbe essere letto come una rimozione per colpa.

Poiché è oltremodo necessario tenere indenne questa amministrazione da qualsivoglia sospetto di parzialità ed è altresì indispensabile mantenere a questa Direzione, in ossequio ai delicati compiti ad essa assegnati, uno specchiato profilo di indipendenza e alta competenza tecnica, sembrerebbe opportuno assegnare il funzionario ingegnere ad altro incarico, ovviamente di livello assolutamente equiparabile, giacché anche in questo caso si tratta di un provvedimento motivato esclusivamente da questioni di opportunità e non di merito.

Tutto ciò non contestualizza semplicemente una azione artatamente progettata da parte dell'entourage dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha apportato nei confronti del Presidente della Commissione Ministeriale **gravissime azioni ritorsive, vessatorie e discriminatorie**, consistenti in atti calunniosi, trasferimenti ritorsivi, reiterati provvedimenti disciplinari ritorsivi e valutazioni personali ritorsive, ma ancor peggio una **disorganizzazione strutturale degli enti controllori operanti in ambito di sicurezza.**

Quello che emerge infine dal “ BrixenReport” è la carenza di principi etici, non solo in fase manutentiva, ma anche all'interno degli Organismi Investigativi che dovrebbero tutelare la sicurezza, sicurezza che il presidente della Commissione ha onorevolmente e strenuamente difeso anche discapito di se stesso e facendo trasparire delle indubbe e gravi responsabilità del **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** e della **Presidenza del Consiglio dei Ministri** che portano a non tutelare adeguatamente la sicurezza dei trasporti.

Riferimenti:

- Relazione completa: [Relazione Brixen finale dopo censura ministeriale](#)
- Relazione censurata: <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=3377>
http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=19509

- **INTERROGAZIONI PARLAMENTARI:**

1) C5-03444 del 6-8-2014:

<http://aic.camera.it/aic/scheda.html?numero=5-03444&ramo=C&leg=17>

2) C4-05873 del 7-8-2014:

<http://aic.camera.it/aic/scheda.html?numero=4-05873&ramo=C&leg=17>

3) S3-01180 del 8-8-2014:

<http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/frame.jsp?tipodoc=Sindisp&leg=17&id=800863>

4) C5-04810 del 24-2-2015:

<http://aic.camera.it/aic/scheda.html?numero=5-04810&ramo=C&leg=17>

5) C5-08237 del 29-03.2016:

<http://aic.camera.it/aic/scheda.html?numero=5-08237&ramo=C&leg=17>