

Ernesto Rossi, *L'Astrolabio*, n. 25, pagg. 28-30, 19 Giugno 1966

I camorristi della motorizzazione

di Ernesto Rossi

I funzionari della Motorizzazione civile hanno dichiarato, il 3 giugno u. s., uno sciopero ad oltranza - bloccando il rilascio delle nuove patenti e il rinnovo delle patenti vecchie, la consegna delle targhe e molte altre operazioni di controllo, rese obbligatorie dalle leggi per gli utenti dei veicoli a motore - perché il ministro dei Trasporti, on. Scalfaro (messo in allarme da un procedimento penale per concussione iniziato dalla magistratura ordinaria contro l'attuale direttore del servizio e contro i tre suoi predecessori), ha sospeso il pagamento dei loro "diritti casuali".

Elogio di un ministro.

L'on. Scalfaro appartiene alla destra democristiana, ma per questo suo gesto gli va tutta la mia solidarietà e la mia simpatia. A partire dalla fine della guerra non era mai capitato che un ministro osasse opporsi alle camarille dei funzionari suoi immediati collaboratori sulla questione dei "diritti casuali", ed ogni volta che tale rognosa questione è stata discussa nelle due Camere i parlamentari di tutte le tendenze hanno sempre gareggiato fra loro in demagogia, per giustificare i privilegi dei burocrati.

Credo di essere facile profeta prevedendo che, nell'attuale contesa, il ministro dei Trasporti avrà la peggio, perché gli si è schierato contro l'intero esercito dei funzionari ministeriali, che vedono, nell'operazione iniziata per ripulire le stalle di Augia, una minaccia indiretta anche ai loro "casuali" e perché quasi tutti i componenti del governo di "centro sinistra" hanno fatto proprio il motto *il quieto non muovere*: pensano solo a tirare a campare senza seccature. Ma ci sono delle sconfitte che fanno più onore di certe vittorie, con le quali gli abilissimi tattici riescono a rimaner sempre a galla, come turaccioli: ed io spero che l'on. Scalfaro andrà avanti per la sua strada senza accettar compromessi, anche per mettere in chiaro le gravissime responsabilità di quei ministri che hanno condotto la nostra pubblica amministrazione all'attuale sfasciume e voglio anche sperare che, alla fine della sua avventura l'on. Scalfaro vorrà raccontare in Parlamento come sono andate effettivamente le cose e quali pressioni sono state esercitate su di lui perché lasciasse correre senza piantar grane.

Mi conforta in questa speranza il comunicato, trasmesso all'ANSA dal ministero dei Trasporti subito dopo la dichiarazione dello sciopero, e riportato integralmente soltanto da pochi giornali: l'on. Scalfaro ha in esso precisato che la Cassa di colleganza tra gli ingegneri della Motorizzazione civile, ha incassato, nel 1965, un importo globale di 507 milioni, e che il Fondo di previdenza per il personale dell'Ispettorato, ha avuto nello stesso anno un'entrata di 7 miliardi e 812 milioni (*somma quest'ultima non passata attraverso il Tesoro*), dei quali 6 miliardi e 564 milioni sono stati distribuiti fra lo stesso personale. Da parte di queste due istituzioni 3.500 impiegati e funzionari della Motorizzazione civile hanno percepito un compenso medio che, sempre nel 1965, sarebbe stato di oltre 600 mila lire al mese per gli ingegneri, di circa 260 mila lire al mese per i funzionari amministrativi, di 195 mila lire al mese per gli impiegati di concetto, e via via fino a 75 mila lire al mese per i salariati.

Tremilacinquecento impiegati, in un solo esercizio, si sono dunque pappati in aggiunta oltre agli stipendi, ben 8 miliardi e 319 milioni...

Non credo che la scopa dell'on. Scalfaro sia ancora riuscita ad ammucchiare tutti i balzelli che i funzionari della Motorizzazione civile, sotto mille pretesti, riscuotono per loro conto, perché mi è stato assicurato, da persona che ritengo bene informata, che alcuni ingegneri (ad esempio il direttore del compartimento di Milano) ricevono dalla Cassa e dal Fondo più di due milioni al mese, cifra troppo lontana dalle medie di 600 mila lire, dichiarata nel comunicato.

Nonostante che, a partire dal 1949, nei miei articoli io abbia ripetutamente preso in esame le finanze clandestine della Motorizzazione civile, e nonostante abbia fatto parte, nel 1954 e nel 1955, della "Commissione Sturzo", fino a poche settimane fa neppure io sapevo della esistenza del Fondo di previdenza; me la prendeva sempre con la Cassa di colleganza, che iscriveva in entrata e in uscita nel bilancio dello Stato alcune centinaia di milioni, e non avevo mai visto - perché i funzionari della Motorizzazione civile sono stati abilissimi a nascondere a tutti gli occhi indiscreti - il Fondo di previdenza, al quale affluivano parecchi miliardi, che non venivano in alcun modo segnati nel

bilancio dello Stato.

E' la prima volta che si cominciano a scoprire gli altarini; dobbiamo esserne riconoscenti all'on. Scalfaro. La luce del sole è l'unico antisettico che alla lunga può riuscire efficace contro tutti i microbi dello sperpero, della corruzione e della camorra, anche nella pubblica amministrazione. Sportule e propine.

I balzelli riscossi dagli impiegati della Motorizzazione civile rappresentano un caso-limite del sistema ormai generalizzato in tutti i ministeri per consentire ai funzionari più camorristi di levar taglie sui loro connazionali, nei punti di passaggio obbligato, e di ritagliarsi delle fettine nella gran torta delle entrate dello Stato, quando i quattrini dei contribuenti passano, anche per semplici registrazioni, attraverso i loro uffici.

Il problema della Cassa di colleganza e del Fondo di previdenza della Motorizzazione civile va, perciò, visto nel quadro generale della finanza clandestina, quale fu magistralmente presentato da Luigi Einaudi, il 21 novembre 1953, nel messaggio al Parlamento contro la proroga "ai diritti e compensi dovuti al personale degli uffici dipendenti dai ministeri delle Finanze, del Tesoro e della Corte dei conti".

"In tempi nei quali il sistema delle imposte era scarsamente sviluppato - ricordò Einaudi - e l'erario viveva di entrate patrimoniali (anche se intese con larghezza, sino ad includere gabelle e dazi) e di donativi, sembrava naturale che giudici, finanzieri, gabellieri, insegnanti vivessero quasi esclusivamente di emolumenti, sportule, propine, onoranze, versate da chi ricorreva alla loro opera. Non di rado accadeva che l'ammontare delle sportule e propine andasse oltre il compenso reputato giusto per l'opera prestata dal pubblico ufficiale, e non era infrequente perciò la messa all'asta della carica, sicché il principe, invece di pagare stipendi, si locupletava per i diritti di ingresso versati dai funzionari.

A mano a mano che la giustizia, la sicurezza, l'istruzione divennero compiti statali, apparve sempre più ripugnante obbligare i cittadini, bisognosi della tutela dello Stato, a pagare qualcosa ai pubblici ufficiali per ottenere servizi ai quali lo Stato è tenuto in virtù della sua medesima esistenza".

Dopo queste premesse di carattere storico, Einaudi dimostrò - con la cristallina chiarezza che gli era abituale - che non si poteva accettare per buona la giustificazione che oggi si dà dei "diritti casuali", asserendo che corrispondono ad un maggior lavoro fornito dagli impiegati per particolari servizi richiesti dai privati. Se si riesce a dimostrare che un dato servizio viene reso nell'interesse esclusivo o prevalente dei privati, il suo costo può essere coperto, in tutto o in parte, facendo pagare agli interessati una tassa particolare; ma il ricavo deve sempre affluire nelle casse dello Stato, e lo Stato può pagare degli straordinari purché i funzionari, per prestare quei servizi, lavorino fuori dell'orario d'ufficio.

"Nati male, in conseguenza di una pretestuosa giustificazione, come di compenso di servizi resi a privati nel loro interesse, i diritti casuali attirarono presto l'attenzione degli impiegati vicini, per ragion d'ufficio, a quei relativamente pochi funzionari i quali rendevano di fatto i servizi detti privati; e l'emulazione li spinse a chiederne l'estensione a loro beneficio. Ma la mera diluizione non sarebbe stata vantaggiosa ai nuovi beneficiati, ed avrebbe scemato i vantaggi già goduti dai colleghi addetti a quel particolare ufficio, se non si fosse verificata una progressiva moltiplicazione ed estensione dei diritti".

Succedanei dei "casuali".

Poiché non tutti i ministeri avevano contatti diretti col pubblico che consentissero di levare balzelli, i direttori generali dei servizi che sarebbero rimasti a bocca asciutta, profittando della incoscienza o dell'amore di popolarità dei ministri e dei parlamentari (questo - ben s'intende - lo dico io, non lo scrisse Einaudi nel suo messaggio) a poco a poco riuscirono a sganciare i "diritti casuali" dalle prestazioni di particolari servizi ai privati, riscuotendoli anche come addizionali alle imposte ordinarie.

"Da quel momento la valanga dei "casuali" si ingrossa, diventando sempre più imponente. Obliterata la pretesa di una connessione necessaria fra il costo del servizio particolare sedicentemente reso al privato, nello interesse esclusivo di questi, e la particolare maggior fatica durata o perizia adoperata in tale occasione dall'impiegato, non esiste più freno al processo rivolto a trovare motivi o pretesti per crescere i proventi, non più di individui, sibbene di gruppi sempre più vasti di personale, prima di interi compartimenti e poi delle amministrazioni centrali. Per tal via, piuttostoché per la via normale, non si riesce forse più facilmente ad ottenere integrazioni di stipendi? Il metodo ordinario per ottenere aumenti di stipendio importa una pubblica discussione, esige la lunga procedura parlamentare, pone in chiaro la impossibilità o la ingiustizia di crescere i proventi di talune categorie e non di altre; chiarisce l'onere dei contribuenti e l'ammontare della spesa da iscrivere in bilancio. La via traversa dello stabilimento e della moltiplicazione di singoli diritti, pagati, dicesi, volontariamente da chi riceve il beneficio, a vantaggio di chi si sottopone all'uopo a particolare diligenza, facilita l'approvazione del nuovo balzello per dati casi, e

poi, pretestando analogie, parità di trattamento, ingiustizia di esentare, tra i malcapitati cittadini, questi o quello che pur di qualche cosa sembra avvantaggiarsi, a mano a mano la macchia d'olio si estende".

Nessuna persona di buon senso poteva ammettere che dei funzionari riscuotessero per proprio conto tributi, senza segnarne il ricavo nel bilancio dello Stato, e se li ripartissero alla chetichella, sottraendoli a qualsiasi pubblico controllo.

"Se il ripario dei "casuali" tra funzionari si limitasse a creare un interesse privato alla estensione del territorio a cui i "casuali" si applicano ed alla moltiplicazione dei casi della loro applicazione, il male, pur gravissimo ed intollerabile, sarebbe misurabile. Il danno si aggrava perché i funzionari interessati sono indotti ad escogitare, per illustrare la convenienza della loro attuazione legislativa, nuovi istituti, registrazioni, permessi, i quali sono fine a se stessi, non sono affatto necessari per scopi pubblici; ma tendono esclusivamente a consentire agli impiegati di riscuotere diritti detti "casuali" a proprio profitto".

Einaudi mise anche in rilievo che l'esempio dato dai "finanziari" impiegati nel ministero delle Finanze, del Tesoro e della Corte dei conti, i quali avrebbero avuto il dovere di curare la corretta gestione del pubblico denaro, aveva indotto molti altri funzionari, che avevano minori possibilità di riscuotere dei "casuali", ad escogitare sempre nuovi espedienti per procacciarsi dei succedanei

"Il che - egli notò - non si sa come possa accadere sulla base di normali autorizzazioni legislative; e poiché queste non esistono, si deve presumere accada per destinazione di fondi a fini diversi da quelli propri dei capitoli competenti del bilancio".

Vedremo nel prossimo numero dell'*Astrolabio* con quali disinvolti sistemi i funzionari della Motorizzazione civile hanno risolto problemi di questo genere.

"Neanche la esistenza - aggiunse Einaudi - tacitamente ammessa di siffatti equipollenti giova a sedare il malcontento della grande maggioranza dei dipendenti statali od assimilati. Per la loro incertezza giuridica, per la loro allegata insufficienza in confronto al vantaggio ottenuto a mezzo dei "casuali" e per la loro mancata generalità i compensi equipollenti sono causa di nocive agitazioni, né si vede come possano essere improvvisati provvedimenti i quali siano atti a far cessare il malcontento e non aggiungano invece nuova esca, a cagione degli inevitabili invidiosi confronti, al malcontento medesimo".

La baraonda burocratica.

Anche quest'ultima osservazione è giustissima. Il gettito di ciascun "diritto casuale" non cresce in proporzione al numero delle ore di lavoro che richiede il servizio, ma in rapporto a parecchi elementi che variano continuamente in modo imprevedibile (consumo di particolari beni, importazioni dall'estero, sovvenzioni e finanziamenti dello Stato, ecc.). Quando, ad esempio, nel 1905, fu imposto agli automobilisti di pagare direttamente una particolare indennità ai funzionari che approvavano le automobili e autorizzavano a guidarle, in Italia, circolavano soltanto 2.119 vetture; e quando, nel 1933 venne istituita la "Cassa di colleganza", in cui dovevano affluire i quattrini raccolti con quella particolare indennità per poterli distribuire più equamente fra tutti i funzionari addetti al servizio e per provvedere all'assistenza e alla previdenza delle loro famiglie, le vetture in circolazione erano ancora 218.936. Alla fine del 1964 - ultima data di cui conosco le statistiche - le autovetture in circolazione in Italia erano 4.674.644 (più 612.229 autocarri e 4.639.399 motoveicoli, assoggettati pure alla targatura). Anche se i balzelli e le aliquote fossero rimasti immutati, la tangente, che nel 1935 dava un gettito di pochi milioni, nel 1964 avrebbe reso diversi miliardi.

Il diseguale sviluppo nel tempo delle entrate corrispondenti ai diversi "diritti casuali", ed il contrasto fra i diversi gruppi per arraffare la parte maggiore del bottino, provoca continue proteste, ricatti, agitazioni, scioperi dei funzionari della periferia, di quelli addetti ai servizi meno favoriti, e di quelli dei gradi inferiori, i quali accusano i funzionari della capitale, e specialmente quelli dei gradi superiori, di profittare della loro posizione per farsi la parte del leone, e rende impossibile spostare anche una dattilografa da un ufficio ad un altro, se la dattilografa ha ragione di temere che il trasferimento significherebbe una diminuzione della sua quota di "casuali".

E' facile immaginare come tutto questo contribuisca al mantenimento della disciplina nell'esercito burocratico.

Si deve, infine, considerare che le "finanze clandestine" dei funzionari complicano la gestione dei servizi pubblici al centro e alla periferia e ne accrescono di molto il costo: per convincercene basta, infatti, riflettere sul fatto che tutti gli impiegati che hanno diritto ad una quota del ricavo dei "casuali" partecipano continuamente alle riunioni (indette durante le ore di ufficio), in cui vengono discussi quei loro interessi, e vengono periodicamente chiamati ad eleggere gli organi incaricati dell'amministrazione dei loro fondi; e pensare anche che migliaia di impiegati, - regolarmente

stipendiati con i denari dei contribuenti e sistemati negli edifici pubblici, costruiti con i medesimi quattrini - non fanno altro lavoro al di fuori di quello di riscuotere, contabilizzare e distribuire i “casuali”, tenendo conto del grado, dell'anzianità, del numero delle persone a carico, e di molti altri fattori che richiedono innumerevoli registrazioni.

E' il caos organizzato con circolari interne, mai rese pubbliche sulla *Gazzetta Ufficiale*, né sui bollettini dei ministeri.

La colpa è di Einaudi.

Il messaggio di Luigi Einaudi al Parlamento non servì a cavare un ragno da un buco: i parlamentari sono completamente allergici alle lezioni di politica economica. Poche settimane dopo la pubblicazione di quello stupendo documento, l'on. Sullo, in una relazione sul bilancio alla Commissione finanze e tesoro, ebbe l'impudenza di domandare:

“Una volta riconosciuto che i diritti e i compensi casuali sono stati degli ingegnosi espedienti (*sic!*) di questo nostro tumultuoso dopoguerra, atti a consentire a determinate categorie una elevazione dello stipendio, il legislatore non deve avere verso di essi lo stesso riguardo che ha in confronto ad ogni posizione acquisita dai lavoratori sul piano economico?”.

Come no? I parlamentari, appartenenti a tutti i partiti, furono completamente d'accordo con l'on. Sullo, e la baraonda è aumentata sempre di più. Nessun ministro, neppure l'ineffabile ministro per la riforma della pubblica amministrazione, ha mai potuto accertare l'importo complessivo dei diritti casuali riscossi nel suo dicastero. Nel 1955 la “commissione Sturzo” tentò di raccogliere qualche informazione, ma non riuscì a superare l'ostruzionismo dei direttori generali, validamente sostenuti dai loro ministri.

Alcuni anni dopo la scomparsa di Luigi Einaudi, chiesi udienza ad un ministro delle Finanze che aveva fama di essere il più rigido e il più scrupoloso difensore dei diritti dell'Erario: speravo di riuscire almeno a fargli intendere l'importanza del problema; invece, a tutte le mie argomentazioni, rispose:

“Con l'opporvi al pagamento dei diritti casuali ai “finanziari”, Einaudi è stato uno dei maggiori responsabili del minor rendimento dei principali servizi del mio ministero: volendo risparmiare poche centinaia di milioni, ha fatto perdere allo Stato diverse decine di miliardi per il diminuito interessamento degli uffici ad accertare gli imponibili”.

Non volli sentire altro: a lavare la testa a ministri che sragionano in questo modo c'è soltanto da perdere il ranno¹ ed il sapone.

Sulla base delle notizie che ho potuto mettere insieme durante le ultime settimane, racconterò, nel prossimo numero, la storia della Cassa di colleganza e del Fondo di previdenza della Motorizzazione civile: penso di toglier così un asse dalla staccionata per poter dare una sbirciatina nel recinto finora vietato ai non addetti ai lavori.

II

Ernesto Rossi, *L'Astrolabio*, n. 26, pagg. 25-27, 26 Giugno 1966

Motorizzazione

L'arte di arrangiarsi

Diciotto giorni è durato lo sciopero dei dipendenti dell'Ispettorato della Motorizzazione civile contro la sospensione dei “diritti casuali”, disposta dal ministro dei Trasporti, onorevole Scalfaro.

Le ragioni degli scioperanti.

La ragione migliore che gli scioperanti hanno saputo addurre in sostegno della loro protesta è ch'essi riscuotono quasi tutti i balzelli, oggi in contestazione, da più di venti anni, ed alcuni anche da più di trent'anni: in conseguenza, si sono ormai abituati ad un tenore di vita assai superiore a quello che si possono permettere, in generale, gli impiegati dello Stato; molti di loro sono entrati nel servizio dell'Ispettorato soltanto perché sapevano di poter contare su un trattamento di particolare favore (oltre che sui notevolissimi supplementi di stipendio, anche sui benefici assicurati dal Fondo centrale di previdenza: contributi per la costruzione di ville e villini, eccezionali liquidazioni di

¹ Dalla Treccani. **Ranno** s. m. [voce di origine germ.]. - Soluzione o miscuglio di cenere di legno e acqua bollente, usati, soprattutto nel passato, come detergente per lavare i panni (è parola diffusa soprattutto in Toscana): *fare il bucato col ranno*; *mettere la biancheria nel ranno*; *ranno vergine*, quello ottenuto con acqua non bollente passata su cenere vagliata e che s'adopera per lavare panni fini. Comune ancora il modo prov. *perdere*, o *buttar via*, o *gettar via il ranno e il sapone*, perdere il tempo e la fatica: *è inutile cercare di correggerlo, c'è da buttar via il ranno e il sapone*; *chi lava il capo all'asino, perde il ranno e il sapone* (provinciale).

buonuscita; laute assicurazioni sulla vita; borse di studio; viaggi turistici gratuiti, ecc.). Anche se l'origine dei balzelli è stata poco ortodossa il trascorrere del tempo, ha sanato ogni cosa, ed ha fatto nascere delle “legittime aspettative”: la interruzione dei “casuali” danneggerebbe gravemente parecchie persone completamente innocenti,

A prender per buone queste ragioni, se si scoprisse, ad esempio, che un paese di frontiera vive sul contrabbando di sigarette, fatto da molto tempo su larghissima scala con la complicità delle guardie di finanza, le superiori autorità dovrebbero chiudere tutti e due gli occhi e lasciar correre, in considerazione della prosperità raggiunta da quel paese e dalle condizioni in cui si verrebbero a trovare i negozianti e parecchie altre categorie di buoni cittadini se venissero interrotti quei proventi illegali. Si potrebbe anche - perché no? - proporre al presidente della Repubblica di nominare Cavaliere del Lavoro il capo dei contrabbandieri, e di premiare con una adeguata onorificenza il comandante delle guardie di finanza, suo complice.

Ingegneri che s'ingegnano.

Sul *Messaggero* del 16 giugno - dopo aver rilevato che, nonostante le misure di emergenza prese dal ministro dei Trasporti, lo sciopero ha causato notevoli ingorghi per il rilascio e il rinnovo dei “fogli rosa”, per lo svolgimento dell'esame di guida e per la consegna delle targhe automobilistiche - Cesare Zappulli ha giustamente domandato che, per ridurre il disagio del pubblico, vengano intanto senz'altro sveltite le pratiche, semplificando le formalità d'obbligo, “che oggi appaiono invero eccessive ed in buona parte superflue, non comprendendosi perché operazioni semplicissime debbano passare attraverso un lungo circuito d'uffici, né quale bisogno ci sia che l'idoneità di un candidato venga accertata da un ingegnere”

“In tutti i paesi d'Europa inezie del genere (esami di guida, rilascio delle targhe, “fogli rosa”, ecc.) vengono curate con la massima sollecitudine da un unico ufficio e da impiegati e tecnici di grado modesto e comportano oneri contributivi irrisori”.

Per capire perché sono state imposte agli automobilisti tante inutili formalità basta ricordare il brano del messaggio al Parlamento del 21 novembre 1953 (da me citato nel precedente articolo), in cui Luigi Einaudi spiegò che il sistema delle finanze clandestine induceva spesso i funzionari interessati a escogitare “nuovi istituti, registrazioni, permessi, i quali sono fini a se stessi, non sono affatto necessari per scopi pubblici, ma tendono esclusivamente a consentire agli impiegati di riscuotere diritti detti “casuali” a proprio profitto”.

La Cassa di colleganza.

Volendo far meglio intendere di che cosa precisamente si tratta e qual è la posta oggi in gioco, ricorderò, per sommi capi, la storia della Cassa di colleganza e del Fondo centrale di previdenza, cioè dei due istituti attraverso i quali i funzionari della Motorizzazione civile hanno finora compiuto la maggior parte delle loro operazioni predatorie.

Alla fine della prima guerra mondiale le automobili private in circolazione erano meno di trentamila. L'automobilista pagava una indennità “pro rata” (cioè: “in cambio dei servizi effettuati”) all'ingegnere del ministero dei Trasporti che si recava a collaudare la sua macchina in località fuori sede o a fargli l'esame di guida. Poiché gli introiti corrispondenti a queste indennità risultavano molto differenti da regione a regione (concentrandosi specialmente nell'Italia settentrionale), nel 1921 venne costituita volontariamente una “cassa di colleganza” per perequare i proventi fra tutti gli ingegneri incaricati dei collaudi e dei controlli. Passarono gli anni e il numero delle automobili in circolazione crebbe con ritmo progressivamente accelerato, e corrispondentemente aumentò il gettito delle indennità “pro rata”: la distribuzione dei proventi fra gli interessati divenne, in conseguenza, sempre più difficile e diede luogo a contrasti sempre più vivi fra i diversi gruppi di funzionari,

Il regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 - che approvò le norme per la tutela delle strade e per la circolazione - cercò di mettere un poco di ordine anche in questo settore: l'art. 108 dispose che per le operazioni di visite e le prove di autoveicoli e di rimorchi, per la determinazione di potenza, per gli esami e per tutti gli accertamenti previsti dalla legge, prima di ogni operazione, gli automobilisti dovevano pagare direttamente all'Ispettorato compartimentale della Motorizzazione civile una indennità commisurata ad una tariffa che comprendeva soltanto quattro voci. Il ricavo di tali indennità veniva versato in Tesoreria con imputazione ad uno speciale capitolo delle entrate nel bilancio dello Stato: il 40% andava allo Stato ed il 60% alla Cassa di colleganza “per essere erogato a compenso delle operazioni e prestazioni dei suoi soci, nonché per forme assistenziali, secondo

modalità da stabilirsi con decreti dei ministri dei Trasporti e per le Finanze”.

Furono così sanzionate le indennità “pro rata”; la Cassa di colleganza venne disinvoltamente trasformata da società privata in ente di diritto pubblico; fu riconosciuto ai funzionari della Motorizzazione civile il diritto di gestire per proprio conto, al di fuori di ogni pubblico controllo, la maggior parte dei quattrini che riscuotevano dagli automobilisti.

Filiazione per partenogenesi.

Il medesimo art. 108 stabilì anche:

“Nessuna indennità compete al funzionario che procede alle operazioni salvo, nel caso di pernottazione fuori sede, il rimborso delle spese di viaggio effettivamente sostenute ed una quota di indennità che verrà stabilita con disposizione dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile, per le singole località designate come sede di operazioni. Quando l'esame, il collaudo o l'accertamento di potenza abbiano luogo, su richiesta degli interessati, in località diversa da quelle designate come sede di operazioni, competono al funzionario in tutti i casi le ordinarie indennità di trasferta”.

Il decreto ministeriale del 28 gennaio 1934 regolò le modalità del versamento delle somme riscosse dagli uffici compartimentali e approvò lo statuto della Cassa di colleganza.

In base a quanto dispone il suo statuto, la Cassa - alla quale sono associati di diritto tutti gli ingegneri del ruolo tecnico, e di cui è presidente il direttore generale della Motorizzazione civile - è incaricata di perequare tra i soci i proventi delle indennità sopra ricordate e di provvedere alla assicurazione ed alla previdenza in genere, in favore dei soci, e ad opere di assistenza e di soccorso alle loro famiglie.

L'art. 108 del decreto 8 dicembre 1933 prevedeva la distribuzione del proventi della Cassa di colleganza fra i soli ingegneri dell'Ispettorato, ma le proteste e le pressioni degli altri impiegati della Motorizzazione furono subito così energiche che gli ingegneri dovettero mollare qualche boccone: lo statuto della Cassa dispose che una piccola parte delle entrate doveva esser tenuta a disposizione del presidente per assegnazioni al personale del ruolo amministrativo. Questa disposizione, completamente illegale, è stata il filamento che ha poi consentito alla Cassa di colleganza di figliare, per partenogenesi, il Fondo centrale di previdenza fra tutti i dipendenti della Motorizzazione, che - andando molto più in profondo nel sottosuolo - durante l'ultimo ventennio, è divenuto una patatona enormemente più grossa della patata-madre.

Il 60 per cento spettante alla Cassa, sull'importo versato dagli uffici della Motorizzazione al Tesoro, viene ripartito fra le diverse categorie di spese e fra tutti i funzionari interessati secondo un complicatissimo calcolo che impegna una folta schiera di contabili, tutti, ben s'intende, pagati con i quattrini dello Stato (¹).

L'intoccabile articolo 108.

Come quasi sempre avviene quando il legislatore commette l'errore di destinare le entrate corrispondenti alla riscossione di certi tributi alla copertura di particolari spese, la indennità “pro rata” - che forse corrispondeva forfettariamente abbastanza bene, al momento della sua istituzione, al lavoro straordinario richiesto agli ingegneri della Motorizzazione civile dal decreto del 1933 - col trascorrere del tempo divenne sempre più sproporzionata.

Mentre i collaudi dei motori e dei telai degli autoveicoli, per effetto della produzione in serie, perdevano sempre più d'importanza, i dirigenti dell'Ispettorato riuscivano a conservare tutte le operazioni che consentivano di riscuotere la indennità e ad estenderne sempre più il campo, con semplici circolari interne, anche per operazioni fatte senza muoversi dalle sedi della Motorizzazione civile, e appiccicando marche e mettendo timbri su tutti i documenti che, con una giustificazione o

¹In base all'art. 16 dello statuto della Cassa di colleganza, il 12 per cento della quota complessiva viene così ripartito: a) per spese di gestione di amministrazione una somma non superiore al 2 per cento; l'eventuale economia realizzata deve essere devoluta agli scopi di cui alle successive lettere; b) per opere di assicurazione e previdenza una somma pari all'8 per cento; c) per opere di assistenza e soccorso ai soci e alle loro famiglie una somma pari al 2 per cento. Dell'importo residuo (secondo l'art. 14 dello statuto): 1) il 60 per cento viene ripartito in tante quote uguali quanto è il numero dei soci aumentato di 9; ad ogni socio viene attribuita una quota così ottenuta: le rimanenti 9 quote vengono messe a disposizione del Presidente per assegnazioni al personale del ruolo amministrativo dell'Ispettorato quale contributo per le sue prestazioni; 2) il 30 per cento viene ripartito fra i soci ingegneri di ogni Ispettorato compartimentale in proporzione ai versamenti fatti all'Erario da ciascun Ispettorato; 3) il residuo 10 per cento è ripartito dal Comitato a favore dei soci ingegneri degli Ispettorati compartimentali in cui si sono verificati i minori introiti ed ai soci ingegneri in servizio presso l'amministrazione centrale o presso altri uffici di Roma”. cfr. *Relazione della Corte dei conti al Parlamento* (sui risultati della gestione della Cassa di colleganza per il secondo semestre del 1961), Atti Parlamentari, IV legislatura, doc. XIII, n. 1, pag. 6.

con un'altra, facevano passare attraverso i loro uffici ⁽²⁾.

Nel 1939 le autovetture private in circolazione erano ancora soltanto 272 mila, dieci anni dopo non erano ancora tornate al livello dell'anteguerra; solamente nel 1956 superarono il milione, ed hanno raggiunto le 5.479.000 unità nel 1965.

Il bilancio preventivo del ministero del Tesoro per l'esercizio 1947-48 segnava (nel cap. 163) 50 milioni di entrata per diritti dovuti per operazioni di visita e prova autoveicoli e altre prove previste dall'art. 108 del Testo Unico, e 25 milioni in uscita (cap. 319) da versare alla Cassa di colleganza, in ragione del 60 per cento dei proventi dei medesimi diritti; ma già nell'esercizio successivo la corrispondente entrata (cap. 163) fu di 150 milioni, e la corrispondente uscita (cap. 335) di 90 milioni. Dopo d'allora le cifre sono cresciute a salti di canguro; nel bilancio preventivo per il 1966 la corrispondente entrata (cap. 2053) è segnata in 1 miliardo e 165 milioni, e la corrispondente uscita (cap. 3081) in 699 milioni. Quanto al "rimborso spese", - poiché il legislatore (più propriamente dovremmo forse dire i funzionari della Motorizzazione civile, che seppero scegliere il momento giusto per far presentare il disegno di legge dal ministro più irresponsabile) aveva commesso l'errore di affidare la determinazione delle indennità all'Ispettorato, e di esentare dalla registrazione nel bilancio dello Stato - nessuno, neppure i ministri, hanno mai potuto conoscere il ricavo complessivo.

Il Testo Unico sulla disciplina della circolazione stradale 15 giugno 1959, n. 432, che ha radicalmente modificato quasi tutte le disposizioni del decreto del 1933, ha mantenuto in pieno vigore l'art. 108 - così come era stato formulato in rapporto a circostanze completamente diverse - per conservare un fondamento giuridico ad una buona parte dei balzelli riscossi dagli ingegneri: riprova anche questa della potenza che il "gruppo di pressione" della Motorizzazione ha ormai raggiunto nei confronti degli organi governativi e degli organi di controllo.

Il fondo di previdenza.

Nel 1945 gli impiegati del ruolo amministrativo chiesero che il ricavo di tutte le taglie che l'Ispettorato riusciva a levare sugli automobilisti venisse immesso in una unica massa contabile con proporzionata partecipazione delle diverse categorie del personale. Essi riconoscevano il diritto agli ingegneri del ruolo tecnico di servirsi per primi e di tirar giù nei loro piatti le porzioni più grosse: in fin dei conti, erano stati loro a costruire, pezzo a pezzo, quella meravigliosa macchina mangia-miliardi, ma non dovevano esagerare: non dovevano lasciar fuori della porta i loro colleghi meno fortunati.

Per timore che i loro affari venissero spiattellati in pubblico gli ingegneri consentirono a prendere in considerazione quella richiesta, ed il 26 gennaio 1946 i rappresentanti dei diversi sindacati, sotto la presidenza del direttore generale della Motorizzazione civile, raggiunsero un accordo di massima per cui:

- a) la Cassa di colleganza, istituita nel 1933, sarebbe rimasta in vigore e gli ingegneri avrebbero continuato ad essere i soli suoi soci di diritto ed i soli suoi amministratori;
- b) sarebbe stato costituito un Fondo Centrale, al quale avrebbero partecipato tutte le categorie del personale della Motorizzazione, che sarebbe stato amministrato da un comitato composto di rappresentanti delle diverse categorie;
- c) a tale Fondo Centrale sarebbero stati versati tutti i proventi comunque derivanti da operazioni connesse alle varie competenze ed attività dell'Ispettorato;
- d) questi proventi sarebbero poi stati ripartiti fra le diverse categorie degli impiegati, in funzione di un sistema così complesso di percentuali e di coefficienti da far divenire economicamente conveniente l'installazione di un cervello elettronico per calcolare le somme spettanti a ognuno degli interessati ⁽³⁾.

² Oltre al decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, di cui ho parlato nel testo, i decreti, pubblicati sulla *Gazzetta Ufficiale*, che hanno autorizzato i dipendenti della Motorizzazione civile a riscuotere "diritti casuali", sono:

a) il decreto interministeriale 12 settembre 1924, collaudo dei recipienti per gas compressi o liquefatti e sul collaudo e la revisione degli impianti a bordo degli autoveicoli con motore a metano; b) il decreto legge 9 maggio 1932, n. 813, sulle operazioni riguardanti la circolazione dei motoscafi e delle imbarcazioni a motore.

Le principali circolari interne (non pubblicate mai sulla *Gazzetta Ufficiale*) con le quali, in sede di interpretazione delle sopradette leggi, sono state autorizzate le riscossioni di nuovi balzelli sono quelle del 19 gennaio 1934, del 26 aprile 1946, del 19 giugno 1959, del 28 luglio 1959 e del 30 dicembre 1964.

³ Per dare una prima idea della complicazione della contabilità richiesta dall'accordo del 1946, riassumo qui in nota le

Che valore giuridico può avere - mi domando - un accordo del genere (anche se controfirmato dal ministro in carica), col quale un gruppo di pubblici impiegati, profittando della baraonda della pubblica amministrazione nell'immediato dopoguerra, senza passare attraverso la trafila del Parlamento, e senza neppure chiedere una delibera del Consiglio dei ministri, hanno costituito per proprio conto un Ente pubblico (il Fondo Centrale di Previdenza), al quale affluiscono centinaia di milioni dei contribuenti, per ripartirselo alla chetichella fra loro, al di fuori di qualsiasi pubblico controllo?

Il parere della Corte dei conti.

Soltanto nel marzo del 1961 la Cassa di colleganza è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti; ma nella seconda relazione al Parlamento la Corte ha cominciato a sentir puzzo di bruciato, proveniente dal sottosuolo dove è nascosto il Fondo di previdenza:

“E' da rilevare - ha scritto, infatti, nella relazione sull'esercizio della Cassa per il 1962 - che le entrate, che si realizzano mediante i “rimborsi di spese” e le “indennità”, non sono versate nelle casse dello Stato come fanno obbligo agli incaricati della riscossione di somme di spettanza dello Stato, l'art. 46 del R.D. 18 novembre 1923, n. 2440, e l'art. 226 del regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato, ma sono ripartite direttamente, o indirettamente, tramite il “Fondo Centrale di Previdenza” agli ingegneri e al restante personale dell'Ispettorato generale della Motorizzazione civile, in contrasto con quanto disposto dall'ultimo comma dell'art. 49 del R.D. n. 2440, del 1923 e dell'art. 135 del citato regolamento di contabilità generale dello Stato. Poiché tali operazioni, svolte fuori bilancio, possono dar luogo a responsabilità amministrative, si è provveduto a riferirne alla Procura Generale della Corte”.

Staremo a vedere come se la caverà la Procura generale. In tutti i casi di questo genere, finora il supremo organo di giustizia amministrativa del nostro paese ha brillato soltanto per il suo agnosticismo.

III

Ernesto Rossi, *L'Astrolabio*, n. 27, pagg. 29-32, 3 Luglio 1966

Motorizzazione

Una indagine per campione

Nel discorso pronunciato alla Camera il 23 giugno scorso, il ministro dei Trasporti ha messo giustamente in rilievo che l'episodio dello sciopero dei dipendenti dell'Ispettorato della Motorizzazione civile - di protesta contro la sospensione, da lui ordinata, del pagamento dei balzelli che illegalmente essi riscuotevano sugli automobilisti - ha consentito una specie di “indagine per campione”, che dovrebbe servire al governo e al Parlamento per affrontare, con maggiore conoscenza di causa, alcuni dei problemi centrali che riguardano l'ordinamento generale della pubblica amministrazione ed i rapporti tra la pubblica amministrazione e i cittadini.

“Non vi è riforma più urgente, e vera e rivoluzionaria - ha detto l'on. Scalfaro - per migliorare la normale amministrazione della cosa pubblica .

Sono passati invano tanti anni: oggi ne raccogliamo i frutti”.

In questi giudizi mi trovo completamente d'accordo con l'on. Scalfaro; ma non posso fare a meno di osservare che la maggiore responsabilità dell'attuale stato di cose ricade sul partito cui egli stesso appartiene: da venti anni la DC tiene saldamente nelle sue mani le redini del potere, e finora, in questo campo, non ha saputo far altro che promettere e non mantenere, gingillarsi con le commissioni di studio e nominare nuovi ministri incaricati della riforma della pubblica

principali disposizioni, in esso contenute, relative alla ripartizione del bottino tra le diverse categorie dei dipendenti della Motorizzazione civile. Prima di effettuare il versamento al Fondo centrale di Previdenza, ciascun ufficio deve detrarre: *a)* le somme dovute all'Erario; *b)* le spese di gestione effettivamente sostenute; *c)* il 41 per cento della “pro rata” a compenso forfettario delle spese sostenute fuori sede dagli ingegneri operatori; *d)* il 41 per cento degli introiti per prove di bombole, a compenso forfettario delle spese sostenute dall'ingegnere operatore. Il 20 per cento di quanto rimane viene prelevato dagli ispettori compartimentali e ripartito fra il personale degli uffici periferici (il 30 per cento di tale somma è tenuto a disposizione dell'ispettore compartimentale per essere distribuito, *a suo criterio discrezionale*, a coloro che danno maggiori prestazioni, mentre il 70 per cento viene distribuito fra tutti gli impiegati, secondo una tabella di coefficienti in rapporto alle qualifiche e al grado). Infine l'ammontare residuo (cioè al netto anche del precedente 20 per cento) va per il 44 per cento agli ingegneri (che nel 1946 erano 128) e il 36 per cento alle categorie diverse da quelle degli ingegneri (nel gennaio del 1946 erano 896 unità) sulla base di una tabella di nove coefficienti, in rapporto alla qualifica e al grado. L'accordo precisava anche che la ripartizione di queste due ultime percentuali derivava da quella che allora era la consistenza del personale delle diverse categorie, e che i coefficienti sarebbero rimasti immutati di fronte alle eventuali variazioni a venire di tale consistenza.

amministrazione, soltanto per rinviare di anno in anno qualsiasi decisione, che avrebbe potuto causare grane e seccature: in conseguenza le “gestioni fuori bilancio”, i “diritti casuali”, i “controllori-controllati”, i “cumuli delle cariche”, e tutti gli altri privilegi che i burocrati ed i militari erano riusciti ad ottenere, dal regime fascista, si sono sempre più moltiplicati e incancreniti, sfasciando completamente le strutture centrali dello Stato; i direttori generali dei vari ministeri gestiscono ormai i servizi come fossero loro feudi personali e considerano tutti i cittadini che si rivolgono ai loro uffici *corvéable à merci* ⁽⁰¹⁾.

I funzionari della Motorizzazione civile hanno avuto la disgrazia di inciampare contemporaneamente in un magistrato coscienzioso, il dr. Gerardo Maffeo (che ha rinviato a giudizio per concussione l'attuale direttore generale della Motorizzazione e i suoi tre predecessori) ed in un ministro, l'on. Scalfaro, che - nonostante tutte le minacce e le pressioni che gli venivano da molte parti - ha avuto il coraggio di prendere la difesa degli interessi dell'Erario, contro le pratiche camorristiche ormai consolidate nel suo ministero; ma bubboni della medesima natura di quello esploso così clamorosamente nell'Ispettorato esistono in tutti quanti i ministeri, anche nei ministeri non economici, che hanno minori contatti col pubblico, e quindi minori possibilità di levare balzelli nei punti di passaggio obbligato.

Nelle tribù dei cannibali.

In una lettera, comparsa sul fascicolo di giugno 1964 di *Quattrosoldi*, un ingegnere così replicava alle critiche che erano state mosse, su quella rivista, al sistema col quale i dipendenti della Motorizzazione riuscivano a moltiplicare per diverse volte l'importo dei loro stipendi:

“Noi ingegneri dell'Ispettorato guadagniamo bene, tanto bene che abbiamo potuto rendere partecipi del nostro benessere anche altre categorie di personale che collabora al nostro lavoro. Però il nostro benessere, ci proviene da proventi che derivano da prestazioni di carattere professionale, e quindi nessuno ci venga a fare i conti in tasca. Conti che nessuno fa per i medici militari, per gli ispettori sanitari delle Ferrovie dello Stato (sono loro che rilasciano i certificati medici necessari per la patente e si fanno pagare gli onorari), come nessuno li fa per gli avvocati dello Stato, i quali percepiscono ogni quattro mesi dei “dividendi” (sono gli onorari liquidati dai giudici, a carico dei soccombenti, nelle cause vinte dallo Stato). Senza parlare dei proventi delle dogane, degli UTIF, degli uffici metrici, ecc.”.

Quell'ingegnere trascurava di ricordare il piccolo particolare che lui ed i suoi colleghi alla Motorizzazione svolgevano la loro attività professionale durante le ore di ufficio, per le quali ricevevano dallo Stato un regolare stipendio; ma non aveva poi tutti i torti: nelle tribù in cui tutti praticano, da secoli, il cannibalismo, neppure il cannibalismo può essere considerato un'attività riprovevole. Se - per ipotesi assurda - si facesse un'inchiesta seria sui “diritti casuali” nella pubblica amministrazione, si metterebbe insieme un “museo degli orrori” che darebbe la più convincente dimostrazione delle eccezionali doti di fantasia dei dirigenti della nostra burocrazia: molti “casuali” hanno la loro giustificazione nella legge, perché i funzionari interessati li hanno fatti approvare dal Parlamento, profittando della solidarietà dei numerosissimi colleghi che tengono alla Camera e in Senato, e della gara demagogica che sempre accomuna tutti i partiti, governativi e di opposizione, davanti alle “rivendicazioni” degli statali. Altri “casuali” hanno il loro “fondamento giuridico” in decreti che portano la firma di ministri desiderosi di conseguire popolarità a buon mercato: decreti mai registrati dalla Corte dei Conti, né pubblicati sulla *Gazzetta Ufficiale* perché autorizzando riscossioni di tributi fuori bilancio, si dice che non importano alcun onere per le finanze dello Stato. Altri “casuali”, infine, sono imposti con semplici circolari interne dai direttori generali per accrescere il numero dei coperti e le porzioni nei banchetti ai quali partecipano in persona prima, sedendo a capo tavola.

Questi ultimi “casuali” evidentemente non hanno alcun fondamento giuridico, ma - secondo quanto sostengono i funzionari degli uffici legislativi - costituiscono ormai la “prassi” dei vari ministeri, e, come tutti sanno, anche la consuetudine è una delle fonti del diritto.

⁰¹ www.cnews.fr (traduzione) Quando a una persona possono essere assegnati compiti più e più volte, a volte si dice che sono “tagliati e faticosi a volontà”. Un'espressione che risale al Medioevo. In effetti, a quel tempo, i servi erano totalmente soggetti al loro signore. In cambio della sua protezione, ogni famiglia doveva pagare una tassa annuale, la “potatura” (il cui nome deriva dal “bastone da potatura”, un pezzo di legno con tacche da contare nelle transazioni). Inoltre, i contadini dovevano pagare le *corvéés* al loro sovrano. Erano giorni di lavoro non retribuiti. Tuttavia, l'ammontare delle dimensioni e il numero di giorni di fatica furono fissati dai signori, senza che il servo avesse voce in capitolo. Quest'ultimo è stato quindi “tagliato e costretto a ringraziarti”. Mentre queste due misure molto impopolari sono scomparse con l'*Ancien Régime*, l'espressione è rimasta.

L'uovo di Colombo.

Antonio De Viti De Marco, nel 1922, scriveva ⁽¹⁾:

“La burocrazia, più che ad aumentare gli stipendi individuali, tiene ad allargare gli organici, ad aumentare il numero degli uffici e dei funzionari. Poiché essa va sempre più diventando una casta, in cui l'ufficio tende di fatto a diventare familiare ed ereditario. Il figlio dell'impiegato è impiegato; la figlia dell'impiegato è impiegata. Il bilancio familiare si avvantaggia più dal numero dei membri stipendiati che non dall'elevato salario del capo-famiglia. Così, mentre noi, privati lavoratori, provvediamo ai nostri figli, col risparmio, che giova alla famiglia e alla collettività, la burocrazia vi provvede aumentando i costi più che gli stipendi, ciò che avvantaggia il bilancio della famiglia e danneggia quello della collettività”.

Secondo l'economista pugliese, era questa una delle cause principali della elefantiasi burocratica che già allora affliggeva il nostro paese.

I funzionari della Motorizzazione hanno adottato, anche loro, in pieno il metodo della cooptazione dei familiari, ma sono sempre stati attentissimi a contenere il più possibile l'ampliamento degli organici.

Il 6 giugno scorso il *Tempo* (uno dei pochi giornali che ha riportato il comunicato ministeriale con le cifre dei proventi riscossi illegalmente dai dipendenti dell'Ispettorato), premise una nota in cui rilevava che il personale della Motorizzazione aveva avuto il grande merito di fronteggiare, con gli stessi organici del '39 - tremilacinquecento dipendenti - una situazione che era diventata ben diversa.

Ricordo che più di dieci anni fa, Luigi Einaudi, allora presidente della Repubblica, osservava che l'Ispettorato della Motorizzazione civile era l'unico servizio pubblico in cui il numero degli impiegati era rimasto quasi costante, malgrado il numero delle pratiche da sbrigare fosse enormemente cresciuto per l'aumento del numero degli autoveicoli, dei motoscafi, delle bombole a gas, e per l'assoggettamento al controllo dei motocicli. Questo aumento eccezionale di produttività era una conseguenza del fatto che i dirigenti del servizio avevano un interesse diretto personale a non aumentare il numero per il quale veniva diviso il mucchio dei “casuali”.

E' un fenomeno che forse converrebbe studiare più a fondo - commentò una volta umoristicamente Einaudi - Potremmo in esso trovare la chiave per risolvere il problema della riforma burocratica.

Einaudi allora non conosceva quello che io oggi so da fonte sicura, e che rende ancora più pertinente la sua osservazione: e cioè che il totale di 3.500 impiegati della Motorizzazione civile è formato da poche centinaia di gruppi familiari, in quanto molti impiegati di ruolo sono riusciti a far entrare nella stessa barca moglie, figli, cognati, nipoti.

Il terzo comma dell'art. 97 della Costituzione e l'art. 9 del regolamento dell'11 maggio 1956, n. 10, sull'ordinamento della carriera degli impiegati dello Stato, dispongono chiaramente che le assunzioni devono essere sempre effettuate mediante pubblico concorso dei gradi iniziali, ma nel nostro allegro paese, “fatta la legge trovato l'inganno”. Anche quella disposizione è stata facilmente aggirata con l'ingegnoso espediente di indire concorsi interni. Così, ad esempio, quando, nel 1959, l'entrata in vigore del nuovo codice della strada costrinse i dirigenti della Motorizzazione ad aumentare il personale amministrativo, venne assunto un migliaio di avventizi, scelti in modo da far rimanere il più possibile i soldi in famiglia; nel febbraio del 1964 è stato poi indetto un concorso speciale interno riservato soltanto a quegli avventizi: 700 di loro, quasi tutti stretti parenti dei funzionari già sistemati, sono così entrati nei ruoli effettivi.

Denunce col silenziatore.

A partire dal 1949 sono più volte tornato, nei miei articoli, sull'argomento dei “diritti casuali” dell'Ispettorato, ma - nonostante ogni volta, prima di mettermi a scrivere, annusassi da tutte le parti - non avevo mai sentito neppure il più lontano odore del Fondo centrale di previdenza, in cui fino ad oggi è affluita la maggior parte dei balzelli riscossi illegalmente dall'Ispettorato (nel 1965 sette miliardi e ottocento milioni, in confronto ai cinquecento milioni di “casuali” riscossi dalla Cassa di colleganza in base alla legge del 1933). Soltanto nell'articolo: “Il gruppo di testa”, sul *Mondo* del 22 novembre 1952, dopo aver riconosciuto che la Motorizzazione aveva, dal punto di vista formale, le carte abbastanza in regola, perché riscuoteva i balzelli in applicazione di un decreto legge, manifestai il dubbio che i suoi funzionari non si contentassero dei proventi allora risultati dal bilancio dello Stato in 240 milioni.

“Un amico solitamente molto bene informato sui misteri dei ministeri, ci assicura - scrissi - che questi

¹ *Economie o imposte?*, articolo ristampato in *Trent'anni di lotte politiche* (Roma, 1929, pag. 423).

milioni sono soltanto una parte dei “casuali” riscossi dalla motorizzazione civile; molti altri milioni sarebbero sottratti alla curiosità del pubblico con uno degli innumerevoli trucchi contabili che gli ispettori della ragioneria generale, distaccati presso i ministeri, invece di impedire o di denunciare, sono i primi a suggerire, per essere invitati anche loro al banchetto”.

Dopo di allora non avevo avuto altre notizie: la discrezione è la virtù più apprezzata in tutte le organizzazioni camorristiche.

Nel suo discorso alla Camera, l'on.le Scalfaro ha accennato ad alcune denunce, che io non conoscevo, comparse sulla stampa di due anni fa:

“Sono andato a rilegger quegli articoli - ha detto il ministro - sia quelli pubblicati nei giornali che iniziarono la polemica e poi la sospesero d'un tratto, sia quelli apparsi sui giornali che condussero sino in fondo la loro battaglia”.

In quei giornali erano state pubblicate, secondo il ministro, molte informazioni “perfettamente esatte”, che avevano determinato l'apertura del procedimento penale.

Facendo un'accurata ricerca in biblioteca, io ho trovato soltanto due periodici che, due anni fa, iniziarono una campagna contro i “casuali” della Motorizzazione, ma tutti e due, dopo aver promesso successive rivelazioni, la “sospesero d'un tratto”.

Sul fascicolo dell'aprile del 1964 della rivista *Quattrosoldi*, Mario Ugazzi ⁽⁰²⁾ (nell'articolo: “Un fisco privato che ci sprema quattrini - La verità sulla misteriosa *Cassa di colleganza*”) spiegò che l'Ispettorato stampava per proprio conto delle marche da bollo, le applicava dove voleva, e incamerava il ricavo senza dare alcuna ricevuta. Specialmente interessanti erano le notizie che *Quattrosoldi* forniva sull'attività editoriale, svolta dall'Ispettorato in esclusiva, per far pagare diverse centinaia di lire ogni foglio o libretto, che costavano soltanto poche lire.

“Tutti gli stampati che l'automobilista usa, dal libretto di patente al libretto di circolazione, ai fogli rosa, ai fogli per chiedere la revisione, alle targhe provvisorie, tutta insomma quella che è carta stampata, è edita dalla Cassa di colleganza, che ha, in questo settore, una delle sue più proficue fonti di guadagno”.

Ugazzi concludeva il suo articolo avvertendo:

“Quanto a noi, faremo in maniera che su quanto abbiamo qui riferito non si posi la polvere “.

Che io mi sappia, *Quattrosoldi* non ha poi più rispolverato l'argomento: cosa che trovo abbastanza strana. E la stessa osservazione vale per *Lo Specchio* che, subito dopo, iniziò una analoga campagna.

Sul numero del 17 maggio 1964 questo settimanale pubblicò un ottimo articolo: “Il banchetto della Motorizzazione civile”, in cui Dino Sansa spiegò come e qualmente gli automobilisti venivano costretti a pagare ogni anno 8 miliardi alla Motorizzazione civile, che provvedeva successivamente a spartirli a tutti i suoi dipendenti, secondo la loro posizione gerarchica e la loro anzianità di servizio. L'articolo conteneva informazioni così dettagliate, anche sul Fondo di previdenza, che non potevano venire che dall'interno dell'Ispettorato ⁽²⁾.

In una seconda puntata: “Terremoto nell'isola del tesoro”, sul numero del 24 maggio, lo stesso giornalista aggiunse qualche notizia sul modo in cui venivano assunti gli impiegati alla Motorizzazione (notizie che io ho sopra riassunto parlando del “nepotismo” nell'Ispettorato) ed avvertì “chiunque avesse ritenuto di potergli chiudere la bocca con intimidazioni, o, peggio, con proposte tipiche di certi pasticciati sottoboschi nazionali”, di non farsi illusioni: avrebbe continuato a mettere in chiaro ogni cosa. Sul numero del 31 maggio comparve, infine, un terzo breve articolo: “Interviene la magistratura”, in cui non c'era niente di nuovo (salvo la notizia, data in forma dubitativa, che gli ingegneri dell'Ispettorato “continuavano a percepire le loro opulenti quote fuori stipendio sino a cinque anni dopo la loro andata in pensione”). Poi più nulla: silenzio completo, anche quando il 25 luglio dell'anno scorso i giornali diedero la notizia che il pubblico ministero, dr. Bracci, aveva chiuso la sua inchiesta, durata più di un anno, contro i dirigenti dell'Ispettorato,

⁰² Da *L'Unità* del 24.10.1990 - Giuseppe Vittori E' morto ieri alla clinica Città di Roma dopo una dolorosa malattia, il giornalista **Mario Ugazzi**. Aveva 63 anni. Nato ad Orbetello, aveva partecipato appena diciassette alla Resistenza nelle Brigate Garibaldi delle Alpi Apuane.

Figlio del primo sindaco comunista di Forte dei Marmi, era entrato giovanissimo nel giornalismo prima a Livorno, poi al *Nuovo Corriere* di Firenze e dal 1957 presso *Paese Sera*, dove ricoprì gli incarichi di capocronista e di responsabile del servizio economico. E' stato anche capo ufficio stampa alla Lega delle cooperative e ha collaborato a lungo alla Rai. Amante della vita e circondato di molti affetti, generoso con gli amici, fino all'ultimo fu attaccatissimo al suo lavoro e ai suoi ideali. Alla moglie e ai figli le condoglianze del nostro giornale.

² L'informatore era un ex funzionario amministrativo della Motorizzazione civile, andato da poco in pensione col dente avvelenato perché riteneva di aver subito dei gravi soprusi dalla direzione dell'Ispettorato.

proponendo l'archiviazione.

Abbastanza strano anche questo.

Proposta indubbiamente benevola.

E ci sono altre due cose, nell'ultimo discorso alla Camera del ministro dei Trasporti, che mi hanno lasciato piuttosto perplesso:

1) Il pubblico ministero, dr. Bracci, propose un anno fa l'archiviazione della inchiesta giudiziaria: i balzelli riscossi dalla Motorizzazione civile - anche secondo lui - erano illegali, i fatti denunciati, però, non potevano costituire un reato, a norma dell'art. 47 del codice penale. I dirigenti dell'Ispettorato, con le loro circolari, avevano soltanto male interpretato l'art. 108 del codice della strada; ma non avevano creduto di compiere qualcosa di illecito.

Non somiglia un po' troppo - mi sono domandato - tale conclusione ai giudizi con i quali la Sacra Rota annulla i matrimoni che vuole annullare, asserendo che i coniugi (anche se allietati da abbondante prole) non si erano mai sposati sul serio, perché non avevano avuto la consapevolezza di aver contratto, col sacramento, un vincolo indissolubile?

“Non posso non ricordare - ha detto l'on. Scalfaro commentando la proposta di archiviazione del giudice Bracci - che il codice parla di archiviazione per manifesta infondatezza dell'accusa”.

Non ha detto di più; ma, poiché proviene dalla magistratura, mi sembra abbia detto abbastanza.

Il procuratore della Repubblica, Velotti, non ha accolto la proposta di archiviazione “indubbiamente benevola” (così l'ha definita l'on. Scalfaro), e, dopo aver approfondito l'inchiesta, ha iniziato formale processo per concussione contro l'ing. Carlucci ed i suoi tre predecessori ⁽³⁾.

Questo procedimento è ora basato sull'accusa che:

“abusando delle loro funzioni di direttori generali dell'Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nelle varie date, eccedendo dai limiti precostituiti dall'art. 108 del codice di circolazione stradale, testo unico del 1933, relativi alle indennità spettanti con le operazioni richieste dai privati agli ispettori compartimentali, emettendo provvedimenti amministrativi diretti ai predetti ispettori compartimentali che comportavano la percezione dell'indennità cosiddetta *pro-rata* sostitutiva dell'indennità di trasferta, fuori dai casi consentita la percezione di indennità per operazioni diverse da quelle indicate nelle lett. a) e b) dell'art. 108, lo sdoppiamento degli esami degli allievi delle scuole di guida con conseguente pagamento di due distinte indennità, invece di una sola; la percezione della maggior somma di lire 100 per indennità dovuta per gli esami dagli allievi di scuola guida; la imposizione di un prezzo di vendita degli stampati e relativi documenti attinenti alla circolazione, vendita monopolizzata dall'amministrazione, tale da comprendere, oltre il costo degli stampati stessi, un utile dell'ordine di alcune centinaia di milioni all'anno, che venivano poi ripartiti tra il personale della Motorizzazione civile, o non revocando i predetti illegittimi provvedimenti emanati dai loro predecessori, avevano indotto, attraverso il timore generato dal pubblico potere e l'assenza di una valida alternativa alle richieste di esazione, i richiedenti le prestazioni, a versare agli uffici compartimentali le corrispondenti somme di denaro”.

Come ha potuto il pubblico ministero Bracci, dopo aver accertato tutte queste illegalità (che a me, profano, sembra perfino che potrebbero qualificare un reato di associazione a delinquere), abbia potuto concludere la sua indagine asserendo che l'accusa era manifestamente infondata?

I consiglieri di Stato.

2) Quando, nell'aprile scorso, l'on. Scalfaro venne informato che la Procura della Repubblica non aveva ancora archiviata la pratica e si rese conto della gravità del problema, attraverso la Presidenza del Consiglio, fece interpellare il Consiglio di Stato sulla legittimità dei balzelli riscossi dalla Motorizzazione civile e sulla possibilità - in attesa di un definitivo chiarimento di tutta la questione - di sospendere, totalmente o parzialmente, la distribuzione dei proventi, fra i funzionari dell'Ispettorato, ordinandone contemporaneamente l'accantonamento in una banca.

Dopo sei giorni dalla richiesta, il 26 aprile 1966, il Consiglio di Stato diede una risposta decisamente negativa. Nella prima parte del suo parere sono portate molte ragioni, che ho esposte anch'io, contro il sistema generale dei “diritti casuali”.

“Il Consiglio ritiene, per ragioni etiche e di correttezza amministrativa, prima ancora che giuridiche, che non sia ammissibile che i pubblici dipendenti ricevano una retribuzione particolare per attività che sono già retribuite con lo stipendio. Infatti il sistema criticato importa o un ingiustificato aggravio per il

³ Sul reato di “concussione”, il Codice penale, all'art. 317, dispone: “Il pubblico ufficiale che, abusando della sua qualità e delle sue funzioni, costringe o induce taluno a dare o a promettere indebitamente a lui o a un terzo, denaro od altra utilità, è punito con la reclusione da quattro a dodici anni e con la multa non inferiore a lire 24.000”. E nel secondo comma dell'art. 40 precisa: “Non impedire un evento, che si ha l'obbligo giuridico di impedire, equivale a cagionarlo”.

cittadino che richiede le prestazioni della pubblica amministrazione, o, se questi sia comunque tenuto al versamento, un danno per l'Erario, al quale il versamento stesso dovrebbe affluire. Inoltre il detto sistema porta a delle sperequazioni tra i dipendenti pubblici, infatti nella massa di costoro si creano delle isole ingiustificate di privilegio che provocano risentimenti e proteste da parte di coloro che ne sono esclusi. Non solo: è umano che gli impiegati che non godono dei vantaggi concessi ai gruppi privilegiati cerchino con ogni mezzo di creare a loro favore analoghe situazioni di privilegio; da ciò i continui tentativi di inventare “casuali”, “diritti”, “indennità”, ecc. a danno dei cittadini e dell'Erario e con scadimento del prestigio dell'amministrazione. Per queste considerazioni il Consiglio è d'avviso, in linea generale, che dovrebbero essere sottoposti a rigorosa revisione, dal punto di vista della legittimità e della opportunità, tutti i provvedimenti non aventi carattere di leggi formali (regolamenti, circolari, ecc.), che prevedono prestazioni del genere di quelle sopra accennate”.

Ma, dopo questa magnifica premessa di carattere generale, venendo al caso particolare della Motorizzazione, il Consiglio di Stato, fra il sì e il no, fu di parere contrario: non se la sentiva di dare una pronta soluzione al problema della legittimità delle circolari, ed affermava che la sospensione dei pagamenti non poteva essere separata dal riconoscimento della illegalità; finché le circolari dell'Ispettorato non fossero state revocate o abrogate, se non voleva incorrere in una situazione di evidente eccesso di potere. L'amministrazione non poteva sospendere la erogazione dei “diritti” spettanti agli impiegati.

Il 5 maggio scorso la Presidenza del Consiglio fornì alcuni chiarimenti richiesti dal Consiglio di Stato e insisté nel punto di vista sostenuto dal ministro dei Trasporti; quattro giorni dopo, il 9 maggio, il Consiglio di Stato si rimangiò il primo parere e riconobbe la opportunità della immediata sospensione dei pagamenti, purché venissero esclusi dalla sospensione quei “diritti” che avevano un fondamento nell'articolo 108 del R.D. 8 dicembre 1933.

L'on. Scalfaro ha messo questi documenti a disposizione dei deputati. Dopo averli letti attentamente mi è venuta la curiosità di sapere quanti e quali consiglieri di Stato, durante gli ultimi anni, sono stati “distaccati” presso il ministero dei Trasporti ed hanno avuto particolari compensi dalla Motorizzazione civile.

E' una curiosità che non sono ancora riuscito a soddisfare ⁽⁴⁾.

IV

Ernesto Rossi, *L'Astrolabio*, n. 28, pagg. 29-33, 10 luglio 1966

Chiedo troppo?

Quand'ero ragazzo giocavo volentieri a “nocino” (un gioco simile a quello delle bocce, ma che si fa con le noci; si perdono o si vincono delle noci). In campagna, nei dintorni di Firenze, giocavo con i figli dei contadini, e - in assenza di un arbitro - erano frequenti i litigi. Ricordo una frase con la quale i miei compagni, prima di arrivare alle “vie di fatto”, affermavano spesso quello che ritenevano essere il loro diritto: - Non sono mica figlio d'una noce! - dicevano, intendendo significare con quelle parole che non davano alcuna importanza ad una noce in più o in meno, ma non potevano accettare un sopruso senza reagire.

Quel modo di dire mi è tornato alla mente quando, molti anni dopo, ho letto l'aureo libretto di Rodolfo Jhering: *La difesa del diritto*, nel quale il grande giurista tedesco spiega che la difesa dei diritti soggettivi, qualunque ne sia il valore pecuniario, è un dovere morale per ciascuno di noi: difendendo il nostro diritto, anche quando non sarebbe economicamente utile (ad es. - scrive Ihering - anche contro le pretese di un vetturino che volesse più di quanto gli spetta per una gita in carrozza), si difende il diritto di tutti; si dà un contenuto concreto al diritto, si rende il diritto strumento di generale elevazione civile.

Una coscienza civica di questo genere manca, purtroppo, completamente nel nostro paese: quasi tutti gli italiani guardano al loro *particolare*; soltanto pochi “pazzi malinconici” sono disposti a difendere i loro diritti anche quando prevedono che i risultati non li compenseranno del tempo e del denaro che devono impiegare per farli valere. E la grande massa domanda: “*Ma chi glielo fa fare? Tira a campà e pensa alla salute ...*”.

⁴ In un articolo: *Gli automobilisti pagano la torta* sull'*Europeo* del 30 giugno, Renzo Trionfera ha indirettamente risposto in parte alla mia domanda, scrivendo che nel gabinetto del precedente ministro dei Trasporti (sen. Jervolino) venivano distribuiti i seguenti “casuali”: “150 mila lire mensili al capo di Gabinetto; 100 mila al capo dell'ufficio legislativo, 100 mila al capo della segreteria particolare del ministro”. Ho riscontrato sulla *Guida Monaci* del 1965: capo di Gabinetto era il gr. uff. Vincenzo Uccellatore, presidente di sezione del Consiglio di Stato, e capo dell'ufficio legislativo il dr. Carlo Anelli, consigliere di Stato.

E' la saggezza dei popoli abituati da secoli alla servitù; è la saggezza dei molluschi, disposti sempre ad applaudire a qualsiasi specie di dittatore, nazionale o straniero, purché non pretenda troppe imposte e non rompa troppo le scatole.

Non sono figlio di una noce.

Questa premessa spero non sarà giudicata troppo pretenziosa da chi vorrà con me riflettere un poco sul modo in cui prese l'abbrivio lo scandalo dei "diritti casuali", che ha messo ultimamente a soqquadro tutta l'organizzazione camorristica dell'Ispettorato della motorizzazione civile.

E' una storia che ebbe il suo inizio nell'aprile del 1965, quando l'avv. Giorgio Gini, presentò all'ufficio ACI di Gubbio la sua patente di guida per ottenere il rinnovo. Gli venne richiesto di versare, per diversi titoli di "casuali", una cifra superiore alla tassa che pagava ogni anno per la concessione governativa. Domandò spiegazioni. Lo rinviarono all'art. 108 del codice della strada del 1933, sicuri di essersi così levati di torno un piantagrane; ma l'avvocato esaminò attentamente, per proprio conto, quell'articolo, e riconobbe che diversi balzelli imposti dall'Ispettorato non avevano alcun fondamento giuridico e tornò alla carica.

- Ci sono delle circolari ministeriali - gli risposero. Si tratta di poche centinaia di lire. Non faccia tante storie; altrimenti non potrà più circolare con la macchina; paghi come pagano tutti.

Ma l'avv. Gini non guardava al valore della noce: non volendo subire un sopruso, presentò un esposto-denuncia al pretore di Gubbio, ed ebbe la fortuna di imbrogliare in un magistrato coscienzioso, il dr. Vittorio Gaddini, che aperse un'istruttoria penale e cominciò coll'interrogare i funzionari dell'Ispettorato di Perugia: spaventati, essi chiesero l'aiuto del Ministero dei trasporti. Subito si precipitò a Perugia un "pezzo grosso" dell'Ispettorato, il quale non volle far conoscere al pretore le circolari interne, con le quali erano stati imposti i nuovi balzelli dopo la guerra, ma cercò di convincerlo che tutto era in perfetta regola. Il pretore non si lasciò addomesticare e trasmise gli atti al giudice istruttore del tribunale di Roma, che "formalizzò" l'inchiesta; seguirono gli interrogatori dei direttori generali dell'Ispettorato; l'accusa di concussione, la sospensione disposta dall'on. Scalfaro, lo sciopero dei dipendenti della Motorizzazione, il sequestro dei fondi raccolti con i "casuali" ecc. ecc.

Poca favilla gran fiamma seconda ⁽⁰¹⁾.

Il decreto 31 luglio 1954.

Giacché mi sono messo a raccontare la storia minore di questo episodio di malcostume amministrativo, per trarne qualche ammaestramento, risalgo un poco più lontano nei ricordi: dopo il messaggio sui "casuali" inviato al Parlamento dal presidente della Repubblica, Luigi Einaudi, il governo cercò di mettere un poco d'ordine in questo caotico settore, emanando il D.L. 31 luglio 1954, n. 533. Il primo articolo di tale decreto stabiliva infatti:

"Tutti i diritti, proventi e compensi, comunque chiamati, istituiti a carico dei cittadini o di enti per essere erogati ai dipendenti delle amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo, sono soppressi, ad eccezione di quelli previsti dalle tabelle A) B) C) D) E) allegate al presente decreto".

Ed il secondo articolo, dello stesso decreto, disponeva:

"Tutti i diritti, proventi o compensi, che, in base all'articolo precedente, sono mantenuti in vigore, assumono la denominazione di tributi speciali e sono versati entro 30 giorni dalla loro riscossione in apposito capitolo da istituirsi nel bilancio dell'entrata con la denominazione *tributi speciali, diritti e compensi*".

La distribuzione dei proventi di questi "tributi speciali" non doveva mai superare la metà dello stipendio base. Ma neppure il governo ebbe il coraggio di toccare i diritti acquisiti dai pubblici funzionari: se i proventi riscossi da ciascun impiegato per i "casuali", nel corso dell'esercizio 1953-54, avessero superato mensilmente il limite sopradetto, la differenza sarebbe stata corrisposta a titolo di assegno personale; analogamente si sarebbe provveduto per coloro che avevano fin'allora percepito i "casuali" soppressi. Venivano così premiati i funzionari più camorristi, conservando anche le punte più elevate, che nessuno sapeva quale altezza raggiungevano. Gli assegni a titolo personale dovevano essere riassorbiti con i miglioramenti che sarebbero stati concessi in futuro, nel quadro della revisione generale del trattamento economico degli statali. Tutte le sperequazioni esistenti sarebbero, perciò, rimaste immutate per un tempo indeterminato, e la riforma avrebbe potuto arrecare qualche vantaggio all'Eriario soltanto dopo le calende greche.

La tabella E) allegata al decreto 31 luglio 1954, che portava le tariffe dei "casuali" riconosciuti ai

⁰¹ E' una frase del *Paradiso* I, canto 34. Significa: basta un cerino per dare origine ad un falò. (NdR)

dipendenti della Motorizzazione civile, scomparve nella legge in cui quel decreto venne trasformato.

Parlando il 22 giugno alla Camera, il ministro dei Trasporti ha accennato a questo gioco di bussolotti.

“La legge 26 settembre 1954, ha detto, che ha convertito con modificazioni il decreto, perde la tabella E), che riguardava le tariffe della motorizzazione”.

Un deputato comunista, l'on. Raffaelli, l'ha interrotto: - Sono scherzi di governo - ha esclamato. Il ministro non ha raccolto l'interruzione, forse perché non sapeva come erano andate precisamente le cose; ma, in verità, non si trattò di uno scherzo di governo: si trattò di uno scherzo del Parlamento.

Scherzi del Parlamento.

Dagli Atti parlamentari risulta che, nella discussione del settembre 1954, la Camera non ritenne sufficiente la larghezza con la quale il governo aveva sanzionato i diritti acquisiti dei funzionari che godevano di maggiori privilegi (quasi tutti funzionari dei gradi superiori); elevò da metà a due terzi il limite dell'ammontare dei “casuali” che avrebbero potuto essere aggiunti allo stipendio base, sopprime le disposizioni penali previste per gli statali che avessero continuato a percepire i “casuali” non autorizzati dalla legge e stralciò dalla legge due imporranti settori: quello dei dipendenti della Motorizzazione e quello dei dipendenti delle Dogane, togliendo dall'allegato le relative tabelle delle tariffe.

I deputati - tanto quelli governativi che quelli dell'opposizione - furono tutti d'accordo in tali “emendamenti”; ma il deputato che, in quell'occasione, più si distinse ed acquistò maggiori titoli di merito presso gli statali, fu l'on. Renato Cappugi (alto funzionario delle FFSS, e dirigente delle ACLI), il quale sostenne che, per il momento, conveniva lasciare le cose come stavano nella Motorizzazione e nelle Dogane, per consentire al governo di “studiare con calma e sistemare” nell'interesse dello Stato, dei cittadini e dei lavoratori interessati, anche quei settori di diritti casuali con caratteristiche così peculiari”, e fece approvare un ordine del giorno in cui la Camera auspicava che “le casse e i fondi di previdenza, sorti ad iniziativa del personale fruente dei diritti casuali, avessero a continuare la loro utile attività assistenziale”.

Tale ordine del giorno (che - per iniziativa del sen. Bertone - pochi giorni dopo fu approvato anche a Palazzo Madama) costituì un autorevole avallo a tutte le pratiche camorristiche anche del Fondo centrale di previdenza della Motorizzazione, al quale nessuno neppure accennò e di cui ben pochi conoscevano l'esistenza.

In confronto al Parlamento, fece una discreta figura perfino il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, on. Lucifredi, che espresse il profondo rammarico del governo perché, per la Motorizzazione e per le Dogane, era stata rinviata ogni soluzione.

“Tenere in sospenso in quei due settori la disciplina della materia, consentirà in essi uno stato di grave, stridente sperequazione, e favorirne il perpetuarsi, a giudizio del governo, non è una cosa buona”.

L'on. Di Vittorio lo interruppe esclamando: - Non è vero!

Al che l'on. Lucifredi replicò:

“Il governo ritiene sia vero, on. Di Vittorio. Se il Parlamento ritiene che questo stralcio abbia a farsi, si faccia. Ove questo si verifichi, resta il caloroso augurio che ciò che oggi non è stato fatto sia fatto domani, e sia fatto rapidamente e bene, magari - ce lo auguriamo di tutto cuore - meglio di come il governo aveva ritenuto di fare”.

Dopo d'allora son passati dodici anni: un periodo sufficientemente lungo per “studiare con calma” il problema, come desiderava l'on. Cappugi: ma nessuno si è più preoccupato di disciplinare i “casuali” delle Dogane e della Motorizzazione.

“Questo sta a significare - ha spiegato l'on. Scalfaro, riferendosi ai secondi casuali - che la regolamentazione, che in qualche maniera si inseriva in questo settore così delicato, e a volte pieno di polemiche, dei diritti casuali, veniva abolita per la Motorizzazione, per effetto della non conversione in legge, e ritornava pertanto in vigore la disciplina dell'articolo 108, e quindi l'applicazione delle relative circolari, che sono giunte sino ad oggi. Quanti guai di meno se quel decreto legge fosse stato integralmente convertito in legge! ⁽¹⁾.”

¹ L'art. 7 del D.L. 31 luglio 1954, n. 535, dispose che, per le operazioni previste dall'art. 108 del T.U. 8 dicembre 1933, n. 1740, effettuate in località diverse dalla sede degli ispettorati compartimentali, al funzionario che procedeva alle operazioni competeva, a carico del richiedente, in aggiunta ai compensi spettantigli in base alla tabella E), una indennità suppletiva, comprensiva delle spese di viaggio e di trasferta, di L. 300 per ogni operazione eseguita, fermo restando il

Come prima e peggio di prima.

In una lettera a "Specchio dei tempi", comparsa su *La Stampa* del 30 giugno u.s., l'avv. Bruno Pancucci ha protestato contro chi aveva elogiato il ministro Scalfaro per l'energia dimostrata nei confronti dei dipendenti della Motorizzazione civile, scrivendo:

"Le trattative in corso lasciano intravedere che detto onorevole: *a)* non insisterà sull'iniziativa; *b)* si guarderà bene dall'imporre al personale della Motorizzazione di rimborsare, a chi di diritto, i casuali incassati nel corso degli ultimi cinque anni; *c)* legalizzerà i casuali, facendoli incassare dal Ministero competente, che a sua volta li devolverà al personale della Motorizzazione".

Pensare che si possa far restituire dai 3.500 dipendenti della Motorizzazione (e dai loro protettori e compari) tutte le somme che hanno percepito in più di quanto era loro legalmente dovuto, negli ultimi cinque anni, sembra anche a me una pretesa ingiusta, oltre che praticamente irrealizzabile. Non si deve dimenticare che quel che è avvenuto alla Motorizzazione è avvenuto con la connivenza, o almeno con la tolleranza, di tutti i ministri che si sono succeduti ai Trasporti nel dopoguerra, e che era tutto a conoscenza dei controllori della Ragioneria generale (i quali, a quanto mi dicono, più volte nelle loro relazioni al Tesoro hanno fatto sommessi accenni al Fondo di previdenza). La massa degli impiegati della Motorizzazione non può esser chiamata in causa per illegalità commesse dai dirigenti, anche se ne ha tratto profitto.

Condivido anch'io, invece, la preoccupazione dell'avv. Pancucci per quanto riguarda la sistemazione giuridica della materia, in avvenire. E non perché pensi che l'on. Scalfaro "non insisterà nell'iniziativa" (per il modo in cui si è comportato sinora, mi pare che l'on. Scalfaro non meriti questa sfiducia); ma perché temo che, nella difesa degli interessi dell'Erario, egli non troverà sufficienti consensi fra i suoi colleghi nel ministero, e, anche se li trovasse, non avrà poi l'appoggio del Parlamento.

Il caso della Motorizzazione civile potrebbe costituire il caso-pilota per l'eliminazione degli innumerevoli balzelli che i pubblici funzionari riscuotono valendosi del potere coattivo dello Stato: ma troppi deputati e troppi senatori sono pubblici funzionari, e tutti i deputati e tutti i senatori tengono troppo alla loro popolarità. Il precedente del 1954, sopra ricordato, non ci consente molte speranze.

Nel discorso del 22 giugno, il ministro dei Trasporti ha detto che i suoi predecessori avevano pure rivolto la loro attenzione al problema dei "casuali" della Motorizzazione; vi era anche stata una proposta, inoltrata dal sen. Jervolino alla presidenza del Consiglio e al Ministero del tesoro, "che non aveva avuto particolare prosecuzione".

L'on. Scalfaro non ha precisato quale proposta il ministro Jervolino fece, ma ha aggiunto:

"Una qualunque formulazione legislativa, che si limitasse a travasare nella legge ogni disposizione prevista attualmente da norme dettate da circolari, indubbiamente renderebbe automaticamente legittimo ciò che potrebbe essere discutibile in questo momento".

Parole che mi sono sembrate fin troppo prudenti, ma che acquistano un significato abbastanza chiaro se le mettiamo in rapporto con la vivace e immediata reazione dell'on. Jervolino, il quale ha retto il Ministero dei trasporti sino al febbraio scorso. In una dichiarazione all'agenzia ANSA, il 23

diritto di percepire la ordinaria indennità di trasferta, qualora le operazioni avessero luogo in località diversa da quella designata come sede di operazione, La gestione delle somme introitate per tale indennità suppletiva doveva formare oggetto di rendiconto da presentarsi al Parlamento.

Questa disposizione venne sostituita, nella legge 26 settembre 1954, dal seguente articolo:

"Sino all'entrata in vigore di norme generali sul trattamento economico dei dipendenti civili dello Stato, restano in vigore:

- a)* per i dipendenti dell'amministrazione delle dogane e delle imposte di fabbricazione (*omissis*);
- b)* per i dipendenti della Motorizzazione civile i diritti previsti dall'art. 108 del R.D. 8 dicembre 1933, n. 1740, e successive modificazioni".

In attesa delle norme generali sul trattamento economico degli statali, nessun profano, anche se ministro, è riuscito a sapere quanti miliardi si sono così allegramente pappati, fuori del bilancio dello Stato, durante gli ultimi dodici anni, quei due gruppi di funzionari.

Nella tabella E), allegata al decreto n. 533 (scomparsa, come ho detto, dalla legge del 1954) le voci dei "diritti casuali" conservati per la Motorizzazione civile erano soltanto dieci. Le tre tabelle dei corrispondenti "casuali" allegate alla circolare interna 19 giugno 1959, prot. n. 1886, 2297 (che sono riuscito a procurarmi, e che credo sia l'ultima circolare emanata in materia dall'Ispettorato) contiene trentatré voci. Per rendere più difficile il confronto fra la tabella del decreto e le tre tabelle della circolare, i funzionari interessati hanno cambiato le dizioni di tutte le voci, ma non c'è alcun dubbio che i balzelli stabiliti con la circolare interna, oltre ad essere assai più numerosi di quelli contenuti nella tabella E), sono quasi tutti maggiorati di due o tre volte.

giugno, il sen. Jervolino ha lamentato che nessuno avesse ricordato alla Camera l'attività da lui svolta in quel particolare settore. Fin dal 2 agosto 1964 egli aveva proposto il disegno di legge al quale ha accennato l'on. Scalfaro nel suo discorso; ma non era riuscito a farlo prendere in considerazione né dal presidente del Consiglio, né dal ministro del Tesoro: solamente nel giugno del 1965 era stata nominata una commissione, composta di tre rappresentanti della Ragioneria e di tre dei Trasporti "per approfondire la materia". Dopo sette mesi di lavori, proprio mentre stava dando le consegne all'on. Scalfaro, la commissione aveva fatto sapere che aveva limitato il suo esame "esclusivamente alla puntualizzazione della situazione in atto". Questa conclusione gli era pervenuta con una lettera in cui il sottosegretario del Tesoro gli diceva che essa "consentiva di avere un quadro completo della situazione e di avviare, al momento opportuno, utili conversazioni fra il Tesoro e i Trasporti per il riordinamento della materia".

"Chi va piano va sano e va lontano": è il solito metodo col quale i direttori dei vari ministeri seminano per la strada i ministri che, poco riguardosamente, osano mettere il becco nei loro affari particolari.

L'on. Jervolino ha terminata la sua dichiarazione affermando che "se il suo disegno di legge fosse stato approvato, con tutte le modifiche ritenute necessarie nel 1964, fin da quell'epoca la materia avrebbe avuto la sua definizione, che oggi è da tutti reclamata".

E' lecito dubitarne. Se fosse stata accolta la sua proposta, i balzelli della Motorizzazione avrebbero potuto essere legittimati, ma non credo che tale definizione della materia sarebbe stata quella che tutti oggi reclamano.

Commentando le dichiarazioni fatte all'ANSA dal sen. Jervolino, il *Paese Sera* del 24 giugno, ha rilevato che il suo progetto di legge "aveva raccolto l'entusiastica adesione da parte degli ingegneri della Motorizzazione, in quanto lasciava, in pratica, le cose come stavano", ed ha ricordato che lo stesso senatore, subito dopo la prima inchiesta giudiziaria, nel gennaio del 1965, aveva emanato una circolare con la quale aboliva la "pro rata", ma "sanciva il diritto degli ingegneri a riscuotere e a mettersi in tasca, senza alcun controllo, 1.200 lire per ogni pratica automobilistica".

Se queste informazioni sono esatte, aumenta ancor più la preoccupazione che venga "travasata nella legge ogni disposizione prevista attualmente da norme dettate da circolari".

Se fossi re.

Sinceramente, io non vorrei trovarmi al posto dell'on. Scalfaro; ma - per rendere più costruttive le mie critiche, a conclusione di questo mio lungo esame - dirò quello che mi proporrei di fare se fossi al suo posto:

1. Chiederei al direttore generale della Motorizzazione ed ai dirigenti dei diciotto uffici compartimentali di comunicarmi, entro una diecina di giorni (assumendone la piena responsabilità, anche agli effetti penali) la specifica con l'importo di tutti gli emolumenti da loro riscossi a qualsiasi titolo, durante l'esercizio 1965, e renderei di pubblica ragione tutte le risposte. ⁽²⁾
2. Renderei di pubblica ragione l'ammontare dei fondi e dei libretti, appartenenti ai dipendenti dell'Ispettorato, che l'autorità giudiziaria ha fatto sequestrare il 12 giugno presso il Ministero dei trasporti e presso le banche in cui erano depositati.
3. Chiederei e renderei pubblici i bilanci e le relazioni annuali del Fondo di previdenza, almeno per gli ultimi cinque esercizi. La gestione dei quattrini dei contribuenti non può essere sottratta ai pubblici controlli ⁽³⁾.
4. Nominerei un commissario alla Cassa di colleganza ed al Fondo di previdenza e gli assicurerei i poteri ed i mezzi finanziari sufficienti e la collaborazione di un adeguato numero di esperti, scelti al di fuori dell'amministrazione statale, affidandogli, oltre al compito della normale gestione, quello di raggiungere, entro la fine dell'anno, i seguenti obiettivi:

a) accertare la esattezza dei dati raccolti in rapporto ai sopra detti punti 1) e 3), e completarli con tutte le informazioni che potrebbero riuscire utili per avere un quadro preciso e completo dei

² Mi hanno assicurato che, per la spartizione del bottino, il direttore generale della Motorizzazione viene calcolato col coefficiente 2, cioè l'ing. Carlucci ottiene il doppio dei direttori compartimentali.

³ Per difendere i loro privilegi, i dirigenti dell'Ispettorato assicurano che non sono mai stati compilati bilanci, né relazioni, del Fondo di previdenza: è una affermazione evidentemente assurda, non essendo neppure concepibile che siano stati gestiti tanti miliardi, per tanti anni, senza presentare dei rendiconti ai 3.500 dipendenti della Motorizzazione interessati alla loro ripartizione. In tutti i modi, il ministro dei Trasporti dovrebbe disporre dei dati raccolti dalla commissione alla quale ha accennato il sen. Jervolino, nelle dichiarazioni all'ANSA.

compensi, “diritti” e proventi di qualsiasi genere distribuiti fra i funzionari della Motorizzazione civile, e del modo col quale sono stati amministrati, negli ultimi venti anni, i quattrini affluiti alla Cassa di conguaglio e al Fondo di previdenza;

b) stabilire le eventuali responsabilità di quei funzionari e di quei magistrati che, nello stesso periodo, sono stati i principali consiglieri dei ministri dei Trasporti, per tutti gli affari della Motorizzazione civile (capi gabinetto, dirigenti dell'ufficio legislativo, consiglieri di Stato e ispettori del Tesoro distaccati presso il ministero), ed accertare quali compensi questi egregi signori hanno ricevuto *una tantum* direttamente o indirettamente, o periodicamente, dall'Ispettorato della Motorizzazione civile;

c) mettere in liquidazione il Fondo centrale di previdenza.

6. (5, NdR) Alla commissione incaricata di formulare un progetto di legge per la sistemazione definitiva della materia darei le seguenti direttive:

a) eliminare tutte le pratiche (visite, prove, verifiche, revisioni, controlli) che sono state imposte agli automobilisti, anche dalle leggi, soltanto per consentire ai funzionari della Motorizzazione di riscuotere balzelli;

b) alleggerire ulteriormente i compiti della Motorizzazione civile restituendo alle prefetture la competenza per il rinnovo delle patenti e affidando ad agenti specializzati della polizia stradale gli esami di guida e tutte le altre operazioni che non richiedono la presenza di laureati in ingegneria ⁽⁴⁾.

c) assoggettare anche i “diritti casuali” della Motorizzazione civile alla disciplina della legge 26 settembre 1954, richiamando in vigore (per le voci per le quali sarebbe ancora applicabile) la tabella E), allegata al decreto 31 luglio 1954, e non consentire, per nessuna ragione, la riscossione di tributi superiori a quelli segnati in tale tariffa;

- Chiedo troppo? - domanda la ragazza dal seducente sorriso in una reclamo oggi molto diffusa, dopo aver detto che vuole un frigorifero con i migliori requisiti tecnici, e che “duri tutta la vita”.

La ditta inserzionista la rassicura:

- No, lei chiede ... e fa il nome del frigorifero, di cui fa propaganda.

Anch'io desidererei essere assicurato:

- Chiedo troppo?

- No - vorrei che mi rispondesse chi sta al governo. Lei chiede soltanto che si cominci a ricostruire, dalla parte giusta, la pubblica amministrazione, ormai completamente sfasciata.

Una volta sistemati i “casuali” della Motorizzazione, si dovrebbe passare ad una revisione generale dei “casuali” riscossi dai funzionari di tutti i ministeri (anche di quei balzelli che sono stati riconosciuti dalle leggi). Se, in questo campo, non si comincia a fare una buona volta sul serio, tutti i discorsi, tutti gli studi, tutti i progetti sulla programmazione dello sviluppo economico e sulla politica dei redditi, che quotidianamente ci ammanniscono i nostri uomini di “sinistra”, non potranno servire ad altro che a buggerare “il colto pubblico e l'inclita guarnigione” ⁽⁵⁾.

⁴ Gli ingegneri della Motorizzazione vorrebbero dare ad intendere che i compiti loro affidati richiedono un'alta specializzazione professionale, che può essere garantita soltanto da una laurea in ingegneria. Forse questa garanzia è indispensabile per alcuni particolari collaudi e controlli, ma, certamente non lo è per la maggior parte delle operazioni che impegnano 350 ingegneri della Motorizzazione civile, cioè per gli esami di guida (fatti nel modo che viene descritto nella lettera pubblicata in altra parte di questo fascicolo).

Per gli esami di guida, un lettore mi scrive di accertare “se è vero che i candidati sono costretti a pagare in anticipo tutte le spese, anche per il compenso all'esaminatore e il rilascio della patente, se è vero che - non presentandosi agli esami una buona percentuale dei candidati, per timore o per altre ragioni - tali somme vengono incamerate e vanno ad ingrossare il Fondo di previdenza; se è vero che - mentre per le patenti di categoria B, la legge prescrive che all'esame deve partecipare, oltre all'ingegnere della Motorizzazione, anche un rappresentante dell'Automobil Club, tale rappresentante, non si vede quasi mai (non veniva mai nel passato), se è vero che la Motorizzazione incamera anche la quota spettante al rappresentante dell'Automobil Club, relativa a quella percentuale di candidati che non si presentano agli esami”.

⁵ Fra le diverse lettere di protesta che ho ricevuto per i miei precedenti articoli, ce n'è una, di accalorata difesa delle ragioni della Motorizzazione civile, di un anonimo che dice di non essere un dipendente di tale servizio.

“Sarei indignato - scrive l'anonimo se Lei non pubblicasse integralmente questo mio scritto: l'additerei agli altri come pusillanime.

Al contrario, avrò stima di Lei, e un giorno non lontano verrò personalmente a stringerle la mano. Bisogna essere coraggiosi e tante cose, tante dico, caro sig. Rossi, cambierebbero in brevissimo tempo”...

Poiché il mio lettore ha dimostrato il suo coraggio non firmando la protesta, io non l'ho passata al direttore dell'*Astrolabio*, ma ricavo da essa le seguenti informazioni che mi pare varrebbe la pena di controllare:

Ernesto Rossi

Astrolabio, n. 28. pag. 2, 10 luglio 1966

Lettere al direttore

I balzelli della motorizzazione

Da una scuola per conducenti di auto, che ha la sede in una città toscana, riceviamo la seguente lettera, che pubblichiamo senza la firma per non danneggiare inutilmente il mittente.

Il.mo Direttore,

sono titolare di una scuola guida, e, come altri miei colleghi, ho seguito su *l'Astrolabio* gli scritti di Ernesto Rossi sulle vicende dell'Ispettorato della Motorizzazione.

A nome mio e della categoria a cui appartengo, desidero manifestare la massima simpatia all'autore di tali articoli, il quale dimostrando grande competenza e altrettanto coraggio, ha saputo mettere in evidenza ciò che, sia pure per sommi capi, a ciascuno è noto, ma da nessuno denunciato in modo così chiaro.

Sento il dovere anche di deplorare la debolezza della nostra categoria e degli uffici di consulenza automobilistica, che per tanti anni hanno potuto soggiacere agli abusi dei funzionari della motorizzazione, senza mai avere il coraggio di denunciare tali atti a chi di dovere e soprattutto all'opinione pubblica. Ciò è dipeso anche dalla mancanza di una organizzazione seria, che raccogliesse queste attività conferendogli la necessaria forza. Per la verità, di associazioni ve ne sono alcune, quasi tutte, però, più o meno palesemente allineate con l'Ispettorato della Motorizzazione. Per questo motivo la maggior parte delle scuole ne rimane al di fuori. Vi sono poi meschini conflitti di interesse e beghe personali che impediscono, in molti casi, di raggiungere un accordo, anche su cose di importante comune interesse.

Ernesto Rossi, con i suoi due primi interventi, ha messo in chiara evidenza i canoni principali delle irregolarità amministrative, operate con non comune abilità dai circa 300 ingegneri della Motorizzazione; si rende però necessario far conoscere all'uomo della strada a quali altri espedienti sono ricorsi questi signori per arricchiarsi alle sue spalle. Mi sia permesso di citarne alcuni:

I) Quando il numero degli aspiranti al conseguimento della patente si fece rilevante (intorno al 1960) gli ingegneri, pur di non aumentare l'organico, inventarono i quiz, in modo che un solo ingegnere potesse esaminare senza fatica alcune centinaia di candidati in una sola ora, dedicando il tempo guadagnato all'esame di guida (anche questo ridotto a circa tre minuti). Per attuare ciò occorreva riunire tutti i candidati delle varie scuole ed i privati in un solo ambiente; fu così che calpestando una precisa norma del Codice, secondo cui gli esami si debbono svolgere nella scuola guida, si costrinsero le scuole a portare i propri allievi in un cinematografo il cui affitto grava sui bilanci delle stesse scuole.

II) Nonostante che lo stratagemma dei quiz andasse ad esclusivo beneficio degli ingegneri, per circa un anno essi non esitarono a farsi pagare il questionario ben 35 lire (gli editori fornivano alle scuole i quiz da esercitazione a L. 8).

III) Per ogni domanda rivolta all'Ispettorato (rilascio foglio rosa, revisione, aggiornamenti, collaudi, rinnovo patenti ecc.) ove sia richiesta la carta bollata, l'Ispettorato ha imposto l'uso di speciali moduli che sino a pochi mesi fa faceva pagare 50 lire, oltre il costo della marca, che si deve acquistare allo stesso sportello, dalla cui vendita l'ufficio trae un aggio identico a quello dei rivenditori.

IV) Secondo il Codice della Strada, il foglio rosa (documento per l'esercitazione alla guida) è valido tre mesi ed è prorogabile per altri tre. Ebbene, quando si presenta un foglio rosa alla proroga, oltre il solito modulo e la relativa marca, l'ufficio fa pagare l'intera tassa come per il primo patentino e

“Al ministero delle Finanze - reparto Tasse - una semplice dattilografa percepisce, in più dello stipendio, circa 80.000 lire mensili. Gli impiegati alla Cassa del Mezzogiorno, oltre ad avere un assegno fisso mensile molto elevato, hanno un libretto, che vien loro consegnato quando vanno in pensione, nel quale sono accreditati per la non indifferente cifra di 10-15 milioni. E perché alle Poste, al Monopolio tabacchi, all'Istituto di previdenza sociale, all'ENPAS e all'INCIS si prendono continuamente premi su premi di notevole consistenza? Perché i ferrovieri - a pari grado con gli altri impiegati dello Stato - prendono L. 1.200 giornaliere in più di loro (premio di interessamento) ed hanno un grado in più, il che vuol dire un coefficiente più elevato e di conseguenza uno stipendio più alto? E perché, mentre agli altri impiegati è stato ridotto il lavoro straordinario, ai ferrovieri è stato concesso in larga misura, con maggiorazione oraria e in più due premi annui fortissimi, mentre agli altri nulla?”.

come è noto essa comprender tassa d'esame, libretto patente ed altri accessori di cui una parte va persino al Rappresentante dell'ACI che presenzia all'esame (ma nel caso del rinnovo il tutto viene incamerato dall'Ispettorato).

Ci sarebbe poi da parlare di mille altre cose, non ultima la forma con cui si esegue la visita di revisione dei veicoli il cui solo scopo è di far pagare un'altra tassa, per questo si costringono gli utenti più umili, i camionisti, ad una giornata di immobilità, quando poi effettuata la revisione e con tanto di REGOLARE sulla carta di circolazione la polizia eleva loro la contravvenzione perché nel veicolo c'è qualcosa che non va.