

TUTTO FERMO IN PARLAMENTO

Così la magistratura militare si è persa nel limbo delle riforme

GIULIA MERLO
ROMA

Nell'Italia in cui un processo penale dura in media più di quattro anni, con picchi di più di sei in alcune corti d'appello particolarmente oberate, esiste una giurisdizione in cui tutto si risolve entro tre anni e quasi senza reati prescritti. Nei tribunali militari, infatti, il contenzioso si smaltisce in tempo record per due ragioni: è poco, i procedimenti iscritti l'anno sono stati poco meno di 4.000, e viene gestito da 58 magistrati divisi in tre circoscrizioni territoriali con tribunale e procura — Verona per tutte le regioni del nord; Roma per quelle del centro; Napoli per quelle del sud — e quattro uffici nazionali a Roma (tribunale militare di sorveglianza, la corte militare d'appello con la procura generale e la procura generale presso la Corte di cassazione). Questo disassamento avviene perché la magistratura militare — che rientra tra le magistrature speciali insieme a quella contabile della Corte dei conti e quella amministrativa del Consiglio di stato — ha giurisdizione solo sui cosiddetti reati militari, ovvero solo quelli previsti dal codice penale militare di pace del 1941, commessi da militari in servizio. La rosa è estremamente ristretta e per nulla amalgamata con il codice penale ordinario. Per esempio: è reato militare l'omicidio tra militari di diverso grado, non lo è quello tra pari grado pur se commesso per cause di servizio; è reato militare la lesione volontaria e non quella colposa; sono reati militari il peculato e la truffa commessi da militari ma non lo sono la corruzione e la concussione. Risultato: la giurisdizione militare è una piega del sistema giustizia che ne riassume in piccolo tutte le criticità. Iper efficiente in quanto sottoutilizzata, è considerata alternativamente la Cenerentola delle giurisdizioni speciali perché povera di funzioni, oppure un posto d'oro per chi vi entra perché ricca di onori e povera di oneri.

La riforma mancata

Le soluzioni, allora, sono due. La prima è quella di chi ritiene che la magistratura militare abbia esaurito la sua funzione e debba essere soppressa e assorbita dentro i ranghi della magistratura ordinaria perennemente sotto organico, magari in una sezione specializzata. La strada, però, non è agevole, a maggior ragione in questa fase politica: la magistratura militare è prevista dall'articolo 103 della Costituzione, quindi per la soppressione servirebbe una legge costituzionale. L'alternativa è quella che chiedono gli stessi magistrati



Oggi si svolge l'inaugurazione dell'anno giudiziario militare alla presenza dei ministri di Difesa e Giustizia e anche dell'avvocatura
FOTO LAPRESSE

militari: aumentare la rosa di reati su cui hanno competenza, sgravando in questo modo gli ordinari di una parte — seppur minima — del contenzioso di cui sono carichi. Per farlo servirebbe una riforma organica del codice penale militare di pace, per la quale è sufficiente una legge ordinaria. Eppure il tema, all'ordine del giorno da anni, non è mai arrivato a concretizzarsi e la corte è rimasta nel limbo. «Esiste un paradosso della giustizia militare - dice il presidente dell'Associazione nazionale magistrati militari, Giuseppe Leotta, che oggi interverrà in occasione dell'inaugurazione dell'anno giudiziario militare — la politica è alle prese con il problema del sovraccarico della giustizia penale ordinaria e non considera che da anni la magistratura militare chiede una riforma che la faccia lavorare di più. Una riforma a costo zero e senza bisogno di

norme attuative».

Un disegno di legge è già pronto: alla Camera è in discussione un ddl di riforma del codice che ha accorpato due proposte — una di Fratelli d'Italia e una del Movimento 5 stelle — e la scorsa estate è stato adottato il testo base, che prevede l'introduzione di una serie di nuovi reati, mutuati dal codice penale ordinario. Tutto, però, è ancora fermo. Secondo fonti interne alle commissioni, l'attuale maggioranza parlamentare «non è contraria alla riforma», ma nessuno intende muoversi senza il via libera del governo. Ed è proprio quello che manca, a partire dai pareri di entrambi i ministeri. Quello della Difesa ha istituito una commissione ministeriale di studio, che però dopo cinque mesi ancora non ha completato i lavori. Quello della Giustizia, invece, in questa fase è tutto proiettato sulle altre riforme e quella militare non rientrerebbe tra le priorità di lavoro. Sul fronte della magistratura, del resto, il tema è delicato soprattutto ora che le toghe sono al centro dell'ampia riforma prevista dal ddl sull'ordinamento giudiziario. La proposta di legge definisce come reato militare «qualunque violazione della legge penale commessa dal militare con abuso dei poteri o con violazione dei doveri inerenti allo stato di militare, o in luogo

militare o a causa del servizio militare», allargando di conseguenza le categorie di reati anche a quelli contro la persona, oltre che contro il patrimonio, la pubblica amministrazione e l'ordine pubblico. Aggiungere funzioni alla magistratura militare togliendole a quella ordinaria, però, convince solo parzialmente le altre toghe. «Un così ampio travaso di competenze creerebbe delle disfunzioni», ha scritto l'Associazione nazionale magistrati in un documento, spiegando che solo la magistratura ordinaria, diffusa in modo capillare e con l'aiuto della polizia giudiziaria, è in grado di garantire la «tutela dei diritti fondamentali della persona o di ampio respiro costituzionale». Tradotto: l'apertura concessa riguarda solo reati che rispondono al criterio della «doppia soggettività»: reati commessi da un appartenente alle forze armate contro un bene o un interesse che sia di esclusiva pertinenza dell'amministrazione militare. Alla fine, tra caute aperture e precisi distinguo, senza una riforma il risultato finale è sempre lo stesso: la magistratura militare continua a essere sottoutilizzata, quella ordinaria mantiene le sue prerogative ma rimane oberata di lavoro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SUSSIDI AMBIENTALMENTE DANNOSI

Il Milleproroghe favorisce i tir e penalizza il treno

DARIO BALOTTA
analista dei trasporti

Abolito lo sconto dell'accisa sul gasolio per l'impiego nei trasporti ferroviari di passeggeri e merci. Nessun intervento sul settore dell'autotrasporto che è molto più inquinante

Tra i provvedimenti contenuti nel calderone del nuovo decreto Milleproroghe che comprende, tra gli altri, il sostegno alle attività chiuse durante il Covid, interventi per il turismo e lo sport, benefici fiscali per le piccole aziende, bonus termale, credito d'imposta a favore delle aziende energivore, interventi per scuola università, ce n'è uno sorprendente. È all'articolo 18, con il titolo *Riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi*. Il testo stabilisce la soppressione della tabella A del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504.

Nello specifico il punto 4 prevedeva uno sconto dell'accisa sul gasolio, pari al 70 per cento per l'impiego nei trasporti ferroviari di passeggeri e merci. In pratica viene cancellata la piccola riduzione dell'accisa per i gestori di locomotive di manovra e delle gru dei terminal ferroviari (anche portuali) e dei centri intermodali. I beneficiari di questo sconto sull'accisa ferroviarie e dell'intermodalità sono imprese di trasporto sostenibili cioè quelle collettive di passeggeri e merci su ferrovia. Inoltre sono ancora molte le linee non elettrificate con trazione diesel sia della rete delle Fs sia delle ferrovie in concessione. Oltre mille i chilometri di rete con tratte di linee secondarie distribuite in tutte le regioni. Ma in particolare le aziende più colpite sono quelle che trasportano merci e che movimentano container e casse mobili dal treno alla gomma o viceversa.

Aumentare lo squilibrio

Mentre da una parte si fa un gran parlare di sviluppo del trasporto su ferro e il ministro della Mobilità sosteni-

bili Enrico Giovannini fa annunci roboanti («nel 2030 la quota di traffico merci su ferrovia e intermodale passerà dal 12 per cento al 26 per cento»), dall'altra si cancellano i già inadeguati incentivi del settore ferroviario.

Anziché ridurre gradualmente le accise dell'autotrasporto — i tir continuano a usufruire dello sconto già esistente — si è scelto di sostenere la lobby.

In questo modo si aumenta, anziché ridurre, lo squilibrio tra il trasporto su tir e quello ferroviario che, meno flessibile e con costi fissi maggiori (rete e materiale rotabile), già non riesce a essere competitivo. Inoltre non bisogna dimenticare che l'autotrasporto può aggirare norme come l'eccesso di velocità, il sovraccarico e le ore di guida degli autisti che spesso viaggiano a bordo di veicoli vecchi e, quindi, molto inquinanti anche per carenze manutentive.

In sintesi il comparto che genera maggior inquinamento, congestione e incidenti stradali continua a essere tutelato mentre quello ferroviario viene disincentivato.

A cosa serviranno i miliardi che verranno spesi dal Pnrr per il potenziamento ferroviario se le aziende di trasporto merci ferroviario e intermodale saranno costrette a chiudere per l'assenza di incentivi che gli impediranno anche di fare investimenti su impianti e treni elettrici?

Il governo anche in questo settore chiave per l'economia, l'ambiente e la vivibilità dei cittadini, sta facendo il contrario di quello che si dovrebbe fare e dice di voler fare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le aziende più colpite sono quelle che trasportano merci e che movimentano container e casse mobili dal treno alla gomma o viceversa
FOTO LAPRESSE



© RIPRODUZIONE RISERVATA