



Al segretario generale del
Tribunale permanente dei popoli
presso Fondazione Lelio e Lisli Basso
via della Dogana Vecchia 5
00186 ROMA

I sottoscritti

- Livio PEPINO, nella qualità di presidente del “Controsservatorio Valsusa”

e

- Loredana BELLONE, sindaco del Comune di San Didero, nel periodo 2004-2014
- Emilio CHIABERTO, sindaco del Comune di Villar Focchiardo, nel periodo 2004-2014
- Elisio CROCE, sindaco del Comune di Villar Dora, nel periodo 2004-2009
- Barbara DEBERNARDI, sindaco del Comune di Condove, nel periodo 2004-2009
- Nilo DURBIANO, sindaco del Comune di Venaus, nel periodo 2004-2014
- Dario FRACCHIA, sindaco del Comune di Sant’Ambrogio, nel periodo 2009-2014
- Lionello GIOBERTO, sindaco del Comune di Vaie, nel periodo 2004-2014
- Giuseppe GRAFFI, vicesindaco del Comune di Venaus, nel periodo 2009-2014
- Giuseppe JOANNAS, sindaco del Comune di Bussoleno, nel periodo 2004-2009
- Rino MARCECA, vicepresidente Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone, nel periodo 2010-2014
- Mauro MARINARI, sindaco del Comune di Rivalta di Torino, nel periodo 2012-2017
- Carla MATTIOLI, sindaco del Comune di Avigliana, nel periodo 2002-2012
- Angelo PATRIZIO, sindaco del Comune di Avigliana, nel periodo 2012-2017
- Sandro PLANO, sindaco del Comune di Susa, nel periodo 2004-2009 e Presidente della Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone, nel periodo 2009-2014
- Giorgio VAIR, sindaco del Comune di San Didero, nel periodo 1989-2004 e vicesindaco del Comune di San Didero nel periodo 2004-2014

chiedono a codesto Tribunale, ai sensi degli articoli 3, 4, 5, 10 e 12 dello statuto approvato il 24 giugno 1979, l’apertura di un procedimento teso ad accertare (con ogni conseguente deliberazione) se nella vicenda della progettazione e costruzione della cosiddetta linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione, che vede contrapposte in un conflitto ormai ultraventennale, da un lato, le istituzioni centrali dello Stato italiano e le società preposte alla realizzazione dell’opera e, dall’altro lato, la stragrande maggioranza della popolazione e delle istituzioni della Val Susa, siano stati rispettati i diritti fondamentali degli abitanti della valle e della comunità locale ovvero se – come ritengono gli esponenti – vi siano state gravi e sistematiche violazioni di tali diritti (rilevanti ai sensi degli articoli 1 e 2 dello statuto citato).

Precisano, già in premessa e con riserva di migliore illustrazione nel seguito, che il presente esposto intende investire il Tribunale, tramite la ricostruzione e l'analisi del caso Val Susa, di alcune questioni che vanno oltre il caso concreto e hanno una evidente rilevanza *generale*: dalle crescenti devastazioni ambientali lesive dei diritti fondamentali dei *cittadini attuali* e delle *generazioni future* fino alla drastica estromissione dalle relative scelte delle popolazioni più direttamente interessate (anche in violazione di specifici atti internazionali come la Convenzione di Aarhus del 25 giugno 1998). Di tali questioni, comprensive del trasferimento a poteri economici e finanziari nazionali e internazionali di decisioni di primaria importanza per la vita di intere popolazioni e/o di quote significative di cittadini, il caso Val Susa è espressione e simbolo. Molte e crescenti, peraltro, ne sono le manifestazioni nel mondo e nel nostro Paese, a dimostrazione della loro centralità e attualità. Si tratta – la cosa è ben chiara agli esponenti – di situazioni in cui la violazione dei diritti fondamentali di persone e popolazioni avviene in modo meno *brutale* di quanto accaduto in altre vicende prese in esame dal Tribunale, soprattutto nei primi decenni di attività, ma che rappresentano – su scala locale e regionale – la nuova frontiera dei diritti a fronte di attacchi che mettono in pericolo lo stesso equilibrio (ecologico e democratico) del pianeta.

A sostegno della richiesta espongono le seguenti osservazioni destinate esclusivamente a dimostrarne il *fumus boni iuris*, riservando ulteriori e più specifici rilievi, integrazioni, deduzioni e allegazioni al seguito del procedimento.

1. La proposta di una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione (che sostituisca o affianchi quella esistente) nasce alla fine degli anni Ottanta del Novecento. Il primo progetto compiuto risale al settembre 1989 quando, in un convegno organizzato dalla Fondazione Agnelli in collaborazione con l'associazione Tecnocity, venne presentata la proposta (avanzata dal Dipartimento francese Rhones-Alpes) di una nuova linea tra Torino e Lione con una galleria di 50 chilometri (ipotizzata, allora, sotto il Moncenisio). La previsione iniziale era di una linea ad alta velocità (AV) per passeggeri, in analogia all'esperienza del TGV francese. In seguito la proposta venne trasformata in quella di una linea ad alta velocità/alta capacità (AV/AC), cioè destinata anche al trasporto merci. Negli ultimi anni il secondo obiettivo è diventato prevalente, stante la progressiva riduzione della domanda di trasporto di persone, comunque soddisfatta oggi da tre coppie giornaliere di treni TGV Parigi-Milano. Il progetto – che ha subito, nel corso del tempo, numerose modifiche anche per quanto riguarda il tracciato – ha oggi come fondamento legislativo l'articolo 1 dell'Accordo Italia-Francia del 29 gennaio 2001 ratificato in Italia con legge 27 settembre 2002, n. 228 (a cui espressamente si ricollega il successivo Accordo di Parigi del 30 gennaio 2012) ed ha assunto la denominazione Nuova Linea Torino Lione (NLTL).

L'attuale progetto – fermamente voluto dalle istituzioni governative centrali, dalla Regione Piemonte e dalla Provincia di Torino (nonché dalla gran maggioranza delle forze politiche) – prevede una ferrovia promiscua per il trasporto di passeggeri e merci. Ha uno sviluppo complessivo di 270 km di cui 144 km di competenza francese (RFF) da Lione a Saint Jean de Maurienne, 58 km di competenza mista (LTF) tra Saint Jean de Maurienne e Susa/Bussoleno, e 68 km di competenza italiana (RFI) da Susa/Bussoleno a Orbassano e Settimo, dove si collegherà alla linea Torino-Milano terminata nel 2009. In Francia sono stati realizzati, tra il 2002 e il 2010, tre cunicoli esplorativi (future discenderie) per 9 km complessivi, mentre in Italia sono da poco iniziati, vicino a Chiomonte, i lavori per il tunnel geognostico che, in cinque anni, dovrebbero scavare 7,5 km. Oggi le tre tratte si trovano in diversi stadi dei loro iter procedurali e autorizzativi: l'attenzione è concentrata sul traforo di 57 km che dovrebbe bucare le Alpi alla quota di circa 600 metri ma è stato più volte annunciato dai proponenti che le due tratte nazionali, cioè le adduzioni al tunnel di base sia dal versante francese che da quello italiano, saranno rinviate a dopo il 2030-2035, sostanzialmente per ragioni economiche. I relativi progetti, ancorché soltanto preliminari, non sono ad oggi stati approvati.

In tutte le sue successive elaborazioni il progetto in esame insiste in maniera prevalente, per quanto riguarda la tratta nazionale, sulla Val Susa, una valle che collega l'Italia e la Francia ed è situata nella parte occidentale del Piemonte, a ovest di Torino. La Val Susa comprende 39 Comuni (37 dei quali facenti parte della Comunità montana Val Susa e Val Sangone) e conta complessivamente, in tutta la sua estensione, circa 120.000 abitanti. La valle è attualmente attraversata dalla linea ferroviaria *storica*, dalla autostrada A32 Torino-Bardonecchia (i cui lavori si sono conclusi nel 1994) e da due strade nazionali, oltre che da strade *minori*.

2. Sin dalla presentazione del primo progetto di nuova linea ferroviaria si è sviluppata in Val Susa una forte opposizione – iniziata nel 1989 attraverso il primo Comitato Habitat – con il coinvolgimento della popolazione, di amministratori locali, di docenti universitari, di esperti di varie discipline che hanno evidenziato da subito molteplici aspetti critici. Le ragioni dell'opposizione riguardavano e riguardano la tutela dell'ambiente e della salute della popolazione, l'inutilità della

nuova linea, lo spreco di risorse in periodo di gravissima crisi economica, il carattere *autoritario* della decisione di costruire l'opera, avvenuta scavalcando popolazione e istituzioni locali. In particolare, e nei limiti della presente esposizione, dette ragioni possono così sintetizzarsi:

a) l'impatto ambientale e i rischi per la salute degli abitanti conseguenti alla realizzazione dell'opera (in particolare allo scavo di un tunnel di 57 chilometri una montagna *ricca* di amianto e di uranio), ai lavori preparatori, alla diffusione nell'atmosfera delle polveri sollevate e al trasporto e stoccaggio dei detriti (smarino) è di tutta evidenza. A puro titolo di esempio basti segnalare che le misurazioni effettuate il 18 luglio 2012 in occasione di una gara di *mountain bike* in una frazione di Sauze d'Oulx in alta Val Susa hanno evidenziato nell'aria, in conseguenza delle polveri sollevate dalla gara, concentrazioni di amianto pari a sette volte la soglia di rischio indicata dall'Organizzazione mondiale della sanità (*Repubblicatorino.it*, 1 agosto 2012) e che i campionamenti ambientali effettuati in 189 giorni tra marzo e settembre 2013 al cantiere della Maddalena di Chiomonte dalla stessa LTF (Lyon Turin Ferroviaire, società costituita da RTF e RFI per la realizzazione dell'opera) evidenziano uno *sforamento* della quantità di polveri sottili rispetto alla soglia di sicurezza in ben 88 giorni (con una incidenza di cinque volte superiore al massimo consentito per legge). Del resto, gli stessi progetti depositati prevedono perdite consistenti di acque profonde e superficiali, pesanti emissioni di polveri sottili e ossidi di azoto, invasione di terreni fertili, rumori, vibrazioni, traffico pesante, per un periodo minimo di dieci anni per la sezione transfrontaliera e per un periodo non definibile per le parti restanti e descrivono aumenti di malattie respiratorie e cardio-circolatorie per il 10 per cento della popolazione sensibile. Persino le valutazioni ambientali delle istituzioni favorevoli all'opera – severamente criticate dalle Associazioni ambientaliste e dalla Commissione tecnica della Comunità montana per la loro superficialità e per i dati trascurati, modificati o falsi – subordinano l'approvazione dei progetti a un numero di prescrizioni, condizioni e raccomandazioni che avrebbero dovuto coerentemente portare alla bocciatura degli stessi (secondo l'esplicita indicazione contenuta nella ordinanza n. 7566 del Consiglio di Stato);

b) l'inutilità dell'opera è conclamata. Anzitutto una ferrovia Torino-Lione già esiste ed è efficiente e sottoutilizzata. Costruita alla fine del 1800, essa è stata continuamente ammodernata e migliorata. Lo stesso Governo dichiara che può sopportare il passaggio di 32 milioni di tonnellate di merci all'anno quando attualmente ne transitano soltanto 3,4 (*AlpInfo* 2012). Con i lavori di ammodernamento finiti a dicembre 2011 il tunnel ferroviario del Fréjus è idoneo al transito di treni merci a sagoma elevata (Gabarit UIC B1 - PC45), compatibile con il trasporto di container di grandi dimensioni e con i servizi di autostrada ferroviaria (AFA). Di più, il traffico merci e passeggeri sulla direttrice della Val Susa, e più in generale sulla direttrice est-ovest, è da anni in calo verticale. I dati storici reali hanno smentito tutte le previsioni di crescita annunciate nei decenni scorsi e una ferrovia promiscua – come quella ipotizzata – è incompatibile con l'alta velocità, per usura, manutenzione, sicurezza e andature relative dei diversi convogli (tanto che non ne esistono in nessuno Stato al mondo, nemmeno in Francia). Indipendentemente dalla diminuzione costante dei traffici, molte nazioni (Russia, Ucraina, Austria, Giappone, Germania, California, Portogallo) ripensano le politiche trasportistiche su rotaia riducendo la velocità dei treni alla luce dei crescenti costi energetici. L'energia richiesta, infatti, quadruplica al raddoppiare della velocità. La stessa RFI (Rete ferroviaria italiana) declassa per mancanza di treni lo scalo merci di Orbassano – elemento portante della nuova linea – e ridimensiona drasticamente la sua Divisione Cargo in tutta Italia;

c) altrettanto evidente, in caso di realizzazione dell'opera, è lo sperpero di denaro pubblico, sottratto ad altre ben più importanti destinazioni (circostanza di particolare rilievo in una situazione di crisi economica come quella attuale). Secondo la Corte dei conti francese, la NLTL costerà 26 miliardi di euro (e secondo i proponenti, un po' meno di 24) ma il rapporto tra preventivi e consuntivi è notoriamente – soprattutto nelle opere pubbliche – assai divaricato. Basti pensare che per la linea ad alta velocità Torino-Milano – tutta in pianura, senza una collina da bucare e con soli due fiumi da superare – si è passati dalla previsione, effettuata nel 1991, di un costo di 1 miliardo e 74 milioni di euro alla spesa effettiva, alla fine dei lavori (nel 2010), di 8,3 miliardi (cfr. M. Revelli, *Perché no*, in L. Pepino e M. Revelli, *Non solo un treno... La democrazia alla prova della Val Susa*, Edizioni Gruppo Abele, 2012). La stessa Torino-Lione del resto, senza essere iniziata, ha già dimostrato la stessa voracità: dall'accordo italo-francese del 2001 a quello del 2012 il costo chilometrico per l'Italia è salito da 70 a 235 milioni (più del 300 per cento in dieci anni, e senza aver posato un binario!). I finanziamenti europei richiesti dai proponenti nella misura del 40 per cento (e solo per la parte italo-francese) non sono affatto garantiti e, in ogni caso, si tratta sempre di soldi pubblici. L'iniquità intergenerazionale dei costi dell'intero sistema dell'Alta Velocità è stato denunciato fin dal 2008 dalla Corte dei conti italiana che ha segnalato come i prestiti necessari per finanziare la NLTL innalzano il debito pubblico gravante su tutti i cittadini e soprattutto sulle generazioni non ancora nate;

d) il mancato coinvolgimento del territorio e l'assenza di qualsivoglia meccanismo di consultazione o di partecipazione dal basso alle decisioni nella fase iniziale (quella in cui – anche secondo la già citata convenzione di Aarhus – è decisivo l'intervento delle popolazioni locali) sono del tutto pacifici, come risulta dalle stesse motivazioni poste a fondamento del controverso “Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione” (istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1 marzo 2006, a seguito di decisione assunta dal “Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi” il 10 dicembre 2005, con l'obiettivo dichiarato di realizzare un confronto tra le istanze interessate e di analizzare le criticità dell'opera e le soluzioni da sottoporre ai decisori politico-istituzionali). La mancanza di qualsivoglia confronto preventivo con le popolazioni interessate è particolarmente stridente ove si consideri la diversa situazione verificatasi sul versante francese, ove ha trovato applicazione il *débat public* organizzato e gestito da un'autorità indipendente (la *Commission nationale du débat public*), in base alla legge 95-101 del 2 febbraio 1995, *relative au renforcement de la protection de l'environnement* (modificata dalla legge 2002-276 del 27 febbraio 2002, *relative à la démocratie de proximité*), che prevede la «participation» e la «consultation du public et des associations» con riferimento «à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire»: modalità ancora insoddisfacente, posto che prevede la partecipazione dei cittadini all'elaborazione dei progetti e non anche alla decisione sugli stessi, e tuttavia significativa. Egualmente pacifico è che l'iter amministrativo e decisionale dell'opera sia stato assoggettato, almeno fino alla primavera 2006, alla disciplina della legge n. 443 del 2001 (più nota come “legge obiettivo”), preposta a dettare procedure e modalità di finanziamento per la realizzazione delle grandi infrastrutture nel decennio 2002-2013, che sottrae alle comunità locali il diritto di partecipare alle decisioni, avocandolo al potere centrale. Né la situazione è mutata nel prosieguo, ché il *cambio di marcia* realizzato a metà degli anni 2000 è stato parziale e di pura facciata. Ma di ciò si dirà più oltre.

3. Intorno a questi contenuti e rivendicazioni si è, nel tempo, radicato un vero e proprio movimento di opposizione ormai noto, anche a livello nazionale e internazionale, come Movimento No TAV. Si tratta di un movimento profondamente radicato nel territorio, composito ed eterogeneo al suo interno, dotato di grande capacità attrattiva anche fuori dalla valle: basti dire che diverse manifestazioni di protesta degli ultimi anni, almeno a partire dal novembre 2005, hanno visto una partecipazione elevatissima (fino a 70-80.000 persone, a fronte di una popolazione immediatamente interessata all'opera di pari entità) e che ben 25 Comuni della valle – come già ricordato – hanno adottato delibere contrarie all'opera. E si tratta di un movimento nella stragrande prevalenza pacifico, a dispetto delle immagini deformate che ne vengono da più parti – e non disinteressatamente – fornite.

Fino alla metà dell'ultimo decennio il conflitto con le istituzioni di governo e gli organismi tecnici preposti alla realizzazione dell'opera è stato condotto dal movimento (salvo alcuni isolati e controversi episodi di danneggiamento o sabotaggio, tuttora non del tutto chiariti) con una costante attività di informazione di base, la produzione di materiali di studio e approfondimento, l'organizzazione di manifestazioni anche fuori valle per sensibilizzare l'opinione pubblica etc. I primi – e assi limitati – momenti di *frizione* con le forze dell'ordine risalgono agli ultimi mesi del 2005. Il 31 ottobre ci fu, infatti, sul ponte del Seghino, nel comune di Mompantero, una contrapposizione tra valligiani e forze dell'ordine che tentavano di accedere, con i tecnici di LTF, a siti individuati per sondaggi di terreni ai fini dei lavori di scavo. Dopo ore di *fronteggiamento* le forze dell'ordine abbandonarono il campo dichiarando che le operazioni sarebbero state rinviate. Ma, nonostante l'assicurazione, ritornarono la notte, presero possesso dei siti e istituirono controlli permanenti anche sui movimenti dei residenti. Iniziarono nella valle blocchi stradali, occupazioni di stazioni, scioperi, culminati in una fiaccolata, la sera del 5 novembre, e poi, il 16 novembre, in una marcia di oltre 50.000 persone da Bussoleno a Susa. Nei giorni successivi i sondaggi si spostarono in altra località, nel comune di Venaus, dove, memori di quanto accaduto a Mompantero, i No TAV si accamparono e presidiarono senza interruzione l'area. Nel cuore della notte del 6 dicembre le forze dell'ordine intervennero brutalmente contro i presidianti che stavano dormendo, provocando quindici feriti (alcuni dei quali con lesioni serie), distrussero le tende, recintarono l'area destinata a diventare cantiere. Scriverà, sul punto, il giudice per le indagini preliminari di Torino nel decreto di archiviazione 16 giugno 2009 che «numerosi fatti costituenti i reati di lesioni personali volontarie (talora concorrenti con il delitto di violenza privata) e percosse sono stati perpetrati da operatori di polizia. Ciò risulta incontestabilmente dalla descrizione fornita dai manifestanti riscontrata dalle certificazioni mediche: infatti tra le 21 persone che hanno presentato querela [...] e gli altri 14 manifestanti identificati [...] ben 18 (la metà) risultano essersi recati in ospedale per ricevere cure (mentre tutti gli agenti ai quali sono stati rilasciati i certificati medici allegati all'annotazione Digos Questura Torino – con cui sono stati trasmessi gli atti relativi allo sgombero del cantiere TAV di Ve-

naus del 6 dicembre 2005 – risultano essere stati feriti in altre circostanze») e addirittura 23 di essi riferiscono specificamente [...] di essere stati percossi dagli agenti, senza ragione, con manganellate, anche ripetutamente». Nei giorni successivi la valle si fermò e l'8 dicembre un corteo di 40.000 persone, partito da Susa sotto la neve, aggirò gli sbarramenti, arrivò a Venaus, abbattè le reti e rioccupò l'area del cantiere. L'inganno di Mompantero e la violenza, sproporzionata e gratuita, di Venaus lasciarono il segno: da un lato rinsaldando il rapporto tra le diverse componenti (dai sindaci ai valligiani, dai centri sociali di Avigliana e Torino agli ambientalisti), dall'altro provocando sfiducia e diffidenza nei confronti delle istituzioni centrali e regionali e delle forze di polizia.

Tutto ciò sembrò indurre nelle istituzioni centrali e regionali una diversa sensibilità e la percezione della necessità di aprire un confronto reale con la popolazione e le istituzioni del territorio. Su richiesta dei sindaci della Val Susa e della gronda di Torino e dei presidenti delle Comunità Montane della Val Susa, il 10 dicembre 2005 il Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi, decise l'istituzione del già ricordato "Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione" (poi formalizzato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1 marzo 2006) con l'obiettivo di realizzare un confronto tra le istanze interessate e di analizzare i punti controversi dell'opera e le soluzioni da sottoporre ai decisori politico-istituzionali. L'Osservatorio – guidato da un presidente di nomina governativa e costituito da rappresentanti dei ministeri interessati, della Regione Piemonte, della Provincia e del Comune di Torino, della Conferenza dei Comuni della valle e da esperti designati dai soggetti imprenditoriali coinvolti (RFI e LTF) – iniziò i suoi lavori nel dicembre 2006. Contestualmente, il 29 giugno 2006, il tavolo di lavoro presso la Presidenza del Consiglio, decise la fuoruscita dell'opera dalla *corsia privilegiata* della legge-obiettivo e la prosecuzione del suo iter con "procedura ordinaria".

L'Osservatorio nacque in modo *sbilanciato*, in quanto luogo di confronto *solo* istituzionale e privo di ogni rappresentanza *diretta* della popolazione, e tuttavia – nonostante le critiche dei comitati di cittadini – venne inizialmente considerato uno strumento di democrazia partecipativa dal basso anche perché, nelle prime riunioni vennero posti all'ordine del giorno temi come l'approfondimento delle «potenzialità della linea storica», della «utilità dell'opera» e delle «caratteristiche essenziali delle possibili alternative di tracciato». Ben presto, però, fu chiaro che si trattava solo di apparenza. L'Osservatorio – pur utile per la raccolta di dati conoscitivi (con produzione di "quaderni" di grande importanza e tuttora riferimento per molte analisi sulle caratteristiche dell'opera e sull'andamento del traffico) – si rivelò impermeabile a ogni reale discussione sulla effettiva opportunità/necessità dell'opera e, dopo alterne vicende e progressiva uscita di gran parte dei sindaci dei Comuni interessati (nessuno dei quali firmò, tra l'altro, l'accordo di Pra Catinat del giugno 2008, spesso descritto come l'intesa raggiunta con gli amministratori locali per la costruzione della linea ferroviaria), si pervenne, con comunicato 8 gennaio 2010 della Presidenza del Consiglio dei ministri, alla decisione di «ridefinire le rappresentanze locali in seno all'Osservatorio», tra l'altro ammettendovi «i soli Comuni che dichiarino esplicitamente la volontà di partecipare alla miglior realizzazione dell'opera». Venne così meno ogni parvenza dell'Osservatorio come luogo di effettivo confronto sull'utilità dell'opera e, per di più, la volontà delle istituzioni nazionali e regionali di chiudere ogni confronto venne confermata dalla rinnovata operatività della legge obiettivo e dalla assunzione, da parte del presidente dell'Osservatorio, del parallelo incarico di Commissario straordinario del Governo per il coordinamento delle attività finalizzate agli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico relativi alla nuova linea ferroviaria Torino-Lione (decreto presidente Repubblica 16 agosto 2006) e, successivamente, di quello di capo della delegazione italiana della Conferenza intergovernativa (CIG) Italia-Francia per la realizzazione dell'opera (12 luglio 2012).

4. Si arriva così alla situazione attuale.

L'interruzione di ogni forma di dialogo è, a questo punto, un fatto acquisito. I Comuni che hanno votato delibere ufficiali contrarie all'opera sono ben 25. Persino i Comuni "favorevoli" non hanno mai approvato incondizionatamente la NLTL, esprimendo anzi pareri dubitativi (in questo senso, ad esempio, sono le delibere della Giunta e del Consiglio comunale di Susa nn. 71 del 2010, 22 del 2011 e 11 del 2011). Inoltre la Comunità montana della Val Susa e della Val Sangone, territorialmente competente, è sempre stata contraria e ha continuamente presentato osservazioni critiche ai progetti e ricorsi legali. Anche le richieste ripetute e accorate di un confronto imparziale sui numeri e sui dati – contenute da ultimo in un appello indirizzato al Presidente del Consiglio nel 2012 da centinaia di esperti nazionali – sono state ignorate e finanche derise.

Non solo viene eluso il confronto ma c'è addirittura un ostentato rifiuto delle istituzioni governative e delle società incaricate della realizzazione dell'opera a dare risposta agli interrogativi, alle obiezioni, alle critiche del Movimento No TAV e degli esperti (con la sola eccezione del Governo Monti che, il 9 marzo 2012, ha pubblicato sul proprio sito istituzionali le ragioni a favore dell'opera

riassunte in 14 punti, aprendo così un confronto rimasto, peraltro, circoscritto e *a distanza*). Parallelamente, per limitarsi ad alcuni esempi:

- i documenti progettuali descrivono realtà diverse da quelle proclamate, al punto che persino il nome TAV è sbagliato: per essere classificato “alta velocità” secondo gli standard europei un treno deve, infatti, viaggiare a velocità superiori a 250 km/h mentre questo non supererà i 220 km/h (120 km/h nel caso di convogli merci);

- mentre si sostiene che l’opera ridurrà i camion lungo la Val Susa, al Fréjus si sta costruendo la seconda canna del traforo autostradale per accogliere un maggiore traffico su gomma;

- per giustificare la necessità della Torino-Lione si sostiene, senza alcun dato concreto di riscontro, che al 2035 il traffico di merci attuale sulle strade e sulle ferrovie valsusine aumenterà di 5 volte, e di 7 volte nel 2050 (del tutto in controtendenza rispetto alla caduta verticale in atto);

- si prevede una circolazione sulla linea NLTL, una volta a regime, di 364 treni al giorno di cui 312 merci, omettendo di considerare che il modello di esercizio della direttrice Torino-Milano, completata nel 2009, su cui essi dovrebbero essere istradati prevede 160 treni al giorno fino a Novara (di cui 60 merci) e soltanto 60 (di cui 6 merci) tra Novara e Milano;

- si tace che il TGV francese che collega già oggi Parigi a Milano non può viaggiare sulla nuova direttrice ad alta velocità Torino-Milano per l’incompatibilità dei sistemi di segnalamento e di restituzione del segnale adottati dalle ferrovie italiane e da quelle francesi;

- si sostiene l’opportunità della NLTL in quanto produttiva, in tempi di crisi, di posti di lavoro e di liquidità nell’economia reale, omettendo di aggiungere, da un lato, che qualsiasi (anche diverso) progetto, soprattutto dai costi così alti, creerebbe occupazione e, dall’altro, che le grandi opere sono *capital intensive* e generano pochi addetti – di scarsa qualificazione professionale – in rapporto agli ingenti investimenti.

In questo contesto di totale mancanza di dialogo e di crescente ostilità della popolazione, nell’estate 2011, LTF, a seguito della delibera del CIPE 18 novembre 2010 (con la quale è stato approvato «con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo del “cunicolo esplorativo de La Maddalena del nuovo collegamento internazionale Torino-Lione”»), decide di iniziare i lavori di scavo del tunnel geognostico.

A fronte di ciò il movimento rafforza il presidio costituito in località La Maddalena e *occupa* l’area per impedire lo scavo. La mattina del 27 giugno un imponente schieramento di carabinieri e di agenti di polizia in tenuta antisommossa, con l’ausilio di ruspe e altri mezzi da cantiere, procede allo sgombero del presidio con un intervento comprensivo dell’uso massiccio di gas per vincere l’opposizione e allontanare gli occupanti. Le tende del presidio vengono distrutte o imbrattate (vi si troveranno poi escrementi e urina) e scompaiono oggetti ed effetti personali degli occupanti. L’altopiano della Maddalena, sede di un importante sito archeologico e di una cooperativa di viticoltori, viene trasformato in una sorta di base militare, con doppia recinzione e sorveglianza continua da parte di uomini armati. L’assessore alla cultura del Comune di Chiomonte (retto da una amministrazione favorevole al TAV...) si dimette tra le lacrime dichiarando: «La polizia si è piazzata lì, nelle stanze del museo, senza chiedere neppure il permesso. E lassù nei boschi della Maddalena c’è una devastazione vergognosa. È troppo». Il movimento No TAV, la popolazione della valle, gran parte degli amministratori locali vivono lo sgombero, la violenza impiegata, gli sfregi subiti come un sopruso e la *temperatura* si alza. Il successivo 3 luglio, domenica, circa 70.000 persone – abitanti della Val Susa e manifestanti giunti da ogni parte d’Italia – danno vita a una grande corteo che si conclude intorno alla base militare recintata. All’esito della manifestazione e fino a notte si verificano diffusi e violenti scontri di una parte dei dimostranti con le forze di polizia.

Inizia così una fase caratterizzata da un conflitto aspro e, apparentemente, senza soluzione. Il movimento, seppur a intermittenza, intensifica le iniziative di *disturbo* nei confronti del cantiere al fine di tenere alta la tensione e l’attenzione dell’opinione pubblica (il cui consenso nei confronti delle rivendicazioni No TAV cresce sino a toccare – secondo l’ISPO di Mannheim – il 44 per cento degli italiani: cfr. I. Diamanti, *Val Susa, Italia*, 5 marzo 2012). In occasione di alcune di tali iniziative, finalizzate a “tagliare le reti”, spezzoni più o meno ampi di dimostranti lanciano verso il cantiere oggetti, sassi e fuochi di artificio mentre le forze di polizia rispondono con gas lacrimogeni talora sparati ad altezza d’uomo (come confermato anche da ripetuti servizi giornalistici). I danni alle persone sono per fortuna limitati: non si segnalano gravi lesioni a operatori di polizia mentre alcuni manifestanti colpiti da lacrimogeni riportano ferite con postumi permanenti. Cresce tuttavia (e giustamente) la preoccupazione, alimentata dall’*establishment* pro TAV che – sostenuto e amplificato dai media – grida alla *guerra* ed evoca, con irresponsabile reiterazione, il *morto*. Le istituzioni e le maggiori forze politiche rinunciano, in modo bipartisan, a ogni ricerca di dialogo e trasformano il conflitto in questione di ordine pubblico, emanando comunicati prossimi a bollettini di guerra che criminalizzano l’intero movimento, varando (nel 2011 e nel 2013) leggi *ad hoc* con cui il cantiere della Maddalena viene trasformato in «sito di interesse strategico» (con divieti penalmente sanzionati finanche di condotte ostruzionistiche, di riproduzione fotografica e via elencando), mili-

tarizzando il territorio in senso proprio, addirittura con ricorso a forze armate già impiegate in missioni di guerra all'estero (come confermato, a *La Stampa*, il 1 novembre 2013, dal Capo di stato maggiore dell'esercito, gen. Claudio Graziano). A ciò fa da supporto – come si è detto – un'informazione *embedded* (assolutamente prevalente seppur non esclusiva) onnipresente *partecipe* delle operazioni di ordine pubblico al seguito delle forze di polizia anche dove è inibito l'accesso ad ogni altro (compresi i giornalisti *non accreditati*).

Quando, poi, si verificano incendi e attentati in danno di alcune ditte impegnate, in maggiore o minor misura, nei lavori per la linea ferroviaria e l'invio di un pacco bomba a un giornalista della *Stampa*, politici, giornali e magistrati si precipitano ad attribuirne la responsabilità al movimento No TAV, pur in una situazione in cui non mancano elementi di incertezza e attentati incendiari di opposto segno. Si realizza così un'ipotesi *scolastica* di costruzione del nemico, secondo uno schema ricorrente nella storia, sorretta anche da iniziative giudiziarie a dir poco *forzate*, che giungono a evocare i fantasmi del terrorismo.

5. La situazione determinatasi in Val Susa fa venire alla ribalta – come si è anticipato in premessa – questioni fondamentali di democrazia e di rispetto dei diritti fondamentali, che, seppur meno eclatanti di quelle tradizionalmente esaminate da codesto Tribunale, sono sempre più diffuse in ogni parte del globo e già sono state oggetto di esame da parte dello stesso organismo (da ultimo nel caso relativo alle “Politiche delle transnazionali in Colombia”, definito con sentenza 23 luglio 2008). Si tratta di questioni convergenti nel definire lo snodo – decisivo nell'età contemporanea – della pretesa di autonomia dell'economia (e, per essa, dei decisori politici, delle imprese, dei grandi gruppi finanziari) da ogni vincolo, ivi compresi quelli conseguenti al rispetto dei diritti fondamentali delle persone e dei popoli reali

In particolare:

a) la totale e sistematica esclusione della popolazione locale e delle istituzioni territoriali che la rappresentano dalle decisioni concernenti la opportunità della costruzione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (analogamente a quanto avviene con riferimento ad altre grandi opere) contrasta, anzitutto, in modo stridente con quanto previsto dall'articolo 6 della Convenzione di Aarhus del 25 giugno 1988, in cui si legge, tra l'altro:

Quando viene avviato un processo decisionale che interessi l'ambiente, il pubblico interessato è informato in modo adeguato, efficace e a tempo debito, mediante un avviso al pubblico o individualmente, secondo i casi, all'inizio del processo: Le informazioni riguardano principalmente:

- a) l'attività proposta [...]
- b) la natura delle decisioni o del progetto di decisione che potrebbero essere adottate;
- c) l'autorità pubblica incaricata di prendere la decisione;
- d) la procedura prevista [...]
- e) il fatto che l'attività sia oggetto di una procedura di valutazione dell'impatto ambientale nazionale o transfrontaliero.

Per le varie tappe della procedura di partecipazione del pubblico sono previsti termini ragionevoli che lascino abbastanza tempo per informare il pubblico [...] e perché il pubblico si prepari e partecipi effettivamente ai lavori durante tutto il processo decisionale in materia ambientale.

Ma il contrasto indicato riguarda più in generale le regole e i principi *minimi* della democrazia per quanto attiene il rapporto tra decisori centrali e popolazioni locali e tra maggioranza e minoranze. In concreto infatti, nell'iter di definizione dell'opera, sono state estromesse a priori (e talora sminuite e derise) le opinioni esterne, persino quelle di cittadini o amministratori non pregiudizialmente ostili, che, conoscendo da vicino il proprio territorio, avrebbero potuto offrire contributi di una sapienza diversa ma non meno significativa. Tale miope e reiterata scelta politica costringe a nominare continuamente *commissari straordinari*, talora per molti anni, e a gestire i lavori come attività di ordine pubblico, con l'utilizzo ripetuto di ordinanze prefettizie che la legge ammette soltanto per situazioni urgenti, straordinarie e temporanee. Quando si arriva a dichiarare cantieri e discariche «siti strategici di interesse nazionale», assimilandoli a installazioni militari e difendendoli attivamente con i soldati – l'esercito in tempo di pace! – i cittadini si sentono defraudati dei loro diritti e si convincono che lo Stato ha dichiarato loro guerra. Né ciò può trovare giustificazione in un asserito *potere di maggioranza* a cui la minoranza dovrebbe comunque sottomettersi in ossequio all'“interesse generale”. Un atteggiamento siffatto, infatti, è esigibile in presenza di interessi dello stesso rango; non anche quando le decisioni assunte mettono in discussione diritti fondamentali. Del resto, secondo l'insegnamento della Corte europea dei diritti dell'uomo:

«l'une des principales caractéristiques de la démocratie réside dans la possibilité qu'elle offre de débattre par le dialogue et sans recours à la violence des questions soulevées par différents courants d'opinion politique, et cela même quand elles dérangent ou inquiètent».
(3 febbraio 2005, Partidul Comunistilor (Nepeceristi) et Ungureanu c. Roumanie).

E – per riprendere gli insegnamenti di un illustre costituzionalista – in tema di rapporto tra maggioranza e minoranze:

«nessuna votazione, in democrazia (salvo quelle riguardanti le regole costitutive o costituzionali della democrazia stessa) chiude definitivamente una partita. Entrambe [la maggioranza e la minoranza, ndr] attendono e, al tempo stesso, preconstituiscono il terreno per la sfida di ritorno tra le buone ragioni che possano essere accampate. [...] La massima: *vox populi, vox dei* è soltanto la legittimazione della violenza che i più esercitano sui meno numerosi. Essa solo apparentemente è democratica, poiché nega la libertà di chi è minoranza, la cui opinione, per opposizione, potrebbe dirsi *vox diaboli* e dunque meritevole di essere schiacciata per non risollevarsi più. Questa sarebbe semmai democrazia assolutistica o terroristica, non democrazia basata sulla libertà di tutti».
(G. Zagrebelsky, *Imparare la democrazia*, Einaudi, 2007);

b) la mancanza di risposte controllabili, pubbliche e trasparenti (in violazione dell'art. 42 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea e dell'art. 15 del Trattato sul funzionamento della stessa Unione) alle preoccupazioni manifestate dalla comunità locale, dalle istituzioni territoriali, dalle associazioni ambientaliste, da esperti di diversa estrazione, dal coordinamento dei medici del territorio in ordine ai rischi ambientali e per la salute della popolazione attuale e delle generazioni future connessi con la realizzazione della linea ferroviaria in esame rivela un totale e illegittimo *ribaltamento* della gerarchia dei diritti e dei valori contenuta nelle convenzioni internazionali e nella Costituzione italiana. Il diritto all'ambiente e alla salute non possono, infatti, soccombere a interessi di altra natura (pur tutelati dal diritto o comunque rilevanti). Gli articoli 9 («La Repubblica [...] tutela il paesaggio [...] della Nazione») e 32 della Costituzione («La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività») pongono, in maniera esplicita, dei *limiti* invalicabili all'attività legislativa e all'azione politica e amministrativa: i diritti previsti da tali norme hanno carattere *assoluto* (come ripetutamente confermato dalla Corte costituzionale, tra l'altro nelle sentenze nn. 151 del 1986, 210 del 1987 e 367 del 2007), a differenza del diritto di iniziativa economica che – secondo l'art. 41 – è bensì «libera» ma «non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana». Ciò significa che qualunque progetto, pur di riconosciuta utilità sociale, è *illegittimo*, in base alla Costituzione della Repubblica, se lede il diritto alla salute di alcuni;

c) la diffusione, a sostegno della decisione di realizzare l'opera, di dati inveritieri e fantasiosi e di previsioni scientificamente inattendibili, recepite e amplificate dai più importanti organi di stampa (nei cui consigli di amministrazione siedono, in molti casi, esponenti di gruppi interessati all'opera) realizza una lesione del diritto all'informazione (la cui natura di diritto fondamentale è sempre più evidente in questo inizio di millennio) e rivela una commistione di interessi di decisori politici e operatori economici e finanziari che mina alla base una democrazia sostanziale.

6. Così ricostruita la situazione di fatto che caratterizza il progetto di costruzione della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione in Val Susa e indicate le violazioni di diritti degli individui e della comunità locale che si assumono intervenute, resta da verificare se esiste una competenza al riguardo di codesto Tribunale.

Il primo profilo di tale verifica consiste nel determinare se la cognizione del Tribunale sia limitata a violazioni di diritti riguardanti interi popoli o significative minoranze ovvero se essa si estenda anche a violazioni di diritti facenti capo a una somma di individui o a piccole comunità interne a uno Stato (com'è nel caso specifico). La risposta sembra dovere essere la seconda alla luce dei testi istitutivi del Tribunale e cioè, in particolare, dello statuto approvato il 24 giugno 1979 e della Carta di Algeri, che ne costituisce il presupposto, approvata il 4 luglio 1976. Se, infatti, è pacifico che al momento della istituzione del Tribunale l'ambito principale previsto per il suo intervento era quello delle violazioni di diritti di intere popolazioni, sottoposte a vessazioni e sfruttamento di tipo coloniale o di dittature militari, è altrettanto pacifico che la saggezza e la lungimiranza degli estensori delle carte vollero estendere le possibilità di intervento ad altre fattispecie suscettibili di realizzarsi in futuro (in conseguenza di cambiamenti del quadro politico, sociale ed economico internazionale e dei singoli Paesi). Così l'articolo 1, comma 2, dello statuto citato prevede esplicitamente che «il Tribunale è competente a pronunciarsi su ogni tipo di crimine internazionale, in particolare sui cri-

mini contro la pace e l'umanità, su ogni violazione dei diritti fondamentali dei popoli e delle minoranze, *sulle violazioni gravi e sistematiche dei diritti e delle libertà degli individui* richiamati negli strumenti giuridici considerati all'articolo 2». La lettera della norma non lascia dubbi sul suo significato e, del resto, così è stata interpretata nella storia del Tribunale le cui sentenze (relative, fino ai primi anni Novanta del secolo scorso, a situazioni di Paesi coloniali o postcoloniali) hanno progressivamente preso in esame e censurato violazioni di diritti di individui e comunità interne a singoli Stati (valgano per tutte le sentenze su “Rischi industriali e diritti umani” pronunciate a Bhopal il 23 ottobre 1992 e a Londra il 2 dicembre 1994, la sentenza su “Chernobyl, ambiente, salute e diritti umani” pronunciata a Vienna il 15 aprile 1996, la sentenza su “I diritti dei lavoratori e dei consumatori nell'industria dell'abbigliamento” pronunciata a Bruxelles il 5 maggio 1998).

Il secondo presupposto per la competenza del Tribunale è che i diritti violati abbiano il carattere di “diritti fondamentali” (categoria comprensiva dei cosiddetti “diritti umani” ma di essa più estesa), ai sensi e per gli effetti dello statuto, che, nell'articolo 2, comma 1, individua la «missione del Tribunale» nel «promuovere il rispetto universale ed effettivo dei diritti fondamentali dei popoli, determinando se tali diritti sono violati, esaminando le cause di tali violazioni e denunciando all'opinione pubblica mondiale i loro autori». Giova ricordare i diritti che qui si assumono violati: il diritto alla salute (propria e delle generazioni future), il diritto all'ambiente, il diritto a condizioni di vita dignitose, il diritto a una informazione corretta e trasparente, il diritto di partecipare alle decisioni che riguardano la propria vita. Ciò posto il carattere di “diritti fondamentali” di tali situazioni soggettive risulta in maniera evidente:

a) dal tenore letterale della “Dichiarazione universale dei diritti umani”, approvata dalla Assemblea generale delle Nazioni Unite il 10 dicembre 1948 e richiamata come fonte di competenza e regola di giudizio dal citato art. 2, comma 2, dello statuto. In tale Dichiarazione, premesso che «il riconoscimento della dignità inerente a tutti i membri della famiglia umana e dei loro diritti, uguali e inalienabili, costituisce il fondamento della libertà, della giustizia e della pace nel mondo [e] che è indispensabile che i diritti umani siano protetti da norme giuridiche, se si vuole evitare che l'uomo sia costretto a ricorrere, come ultima istanza, alla ribellione contro la tirannia e l'oppressione», si afferma espressamente – tra l'altro – che «a ogni individuo spettano tutti i diritti e tutte le libertà enunciate nella presente Dichiarazione [...]» (articolo 2), che «ogni individuo ha diritto a un'effettiva possibilità di ricorso a competenti tribunali contro atti che violino i diritti fondamentali a lui riconosciuti dalla costituzione o dalla legge» (articolo 8), che «ogni individuo ha diritto alla libertà di [...] cercare, ricevere e diffondere informazioni e idee attraverso ogni mezzo» (articolo 19), che «ogni individuo ha diritto di partecipare al governo del proprio Paese, sia direttamente, sia attraverso rappresentanti liberamente scelti» (art. 21, punto 1);

b) dalla Costituzione della Repubblica italiana (espressamente richiamata come fonte di diritti fondamentali dall'articolo 8 della Dichiarazione universale) in cui si proclama, tra l'altro, che «la sovranità appartiene al popolo, che la esercita nelle forme e nei limiti della Costituzione» (articolo 1, comma 2), che la Repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo, sia come singolo, sia nelle formazioni sociali ove si svolge la sua personalità [...]» (articolo 2), che «è compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale che [...] impediscono [...] l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese» (articolo 3, comma 2), che «la Repubblica, una e indivisibile, riconosce e promuove le autonomie locali [...]» (articolo 5), che «la Repubblica [...] tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione» (articolo 9), che «la Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività [...]» (articolo 32, comma 1);

c) dall'unanime valutazione, pur con varietà di formulazioni, della dottrina giuridica, secondo cui «sono “diritti fondamentali” tutti quei diritti soggettivi che spettano universalmente a “tutti” gli esseri umani in quanto dotati dello *status* di persone, o di cittadini o di persone capaci d'agire» (così Luigi Ferrajoli, *Diritti fondamentali*, Laterza, 2001, p. 5).

C'è, infine, un'ultima condizione da verificare ai fini della competenza del Tribunale: quella relativa alla mancanza, a fronte delle violazioni dedotte, di specifiche forme di tutela giuridica nel diritto interno o in quello internazionale. Il Tribunale ha, infatti, ripetutamente ribadito – da ultimo nel preambolo della sentenza pronunciata a Bogotà 23 luglio 2008 in tema di “Politiche delle transnazionali in Colombia” – che il proprio compito è quello di «garantire uno spazio di visibilità, di presa di parola, di giudizio delle violazioni sistematiche dei diritti umani, individuali e collettivi, e dei diritti dei popoli, *che non trovano risposte istituzionali dei singoli Paesi né nella comunità degli Stati*». Anche questa condizione sussiste nel caso specifico. Ci sono, infatti, nella vicenda in esame violazioni di diritti con riferimento alle quali sono previste specifiche azioni di tutela (seppur non sempre soddisfacenti): corruzione o interessi privati nella deliberazione, progettazione o esecuzione

dell'opera, omessa applicazione di specifiche disposizioni di legge in materia di tutela della incolumità e/o della salute dei lavoratori e/o di quote specifiche di popolazione, danni alla salute di singoli o gruppi di persone a seguito di comportamenti ritenuti dolosi o colposi, abusi nell'attività di repressione della protesta delle popolazioni etc. Sul punto, dunque, nessuna richiesta viene rivolta al Tribunale. Ma ci sono molteplici prevaricazioni e attacchi a diritti fondamentali per cui non sono previste forme di tutela *immediata e diretta* e che, conseguentemente, possono/devono essere verificate da codesto Tribunale. È il caso – appunto – delle violazioni del diritto all'ambiente e alla salute (come prospettiva di vita di una comunità e non di danno concreto e attuale a una o più persone determinate), del diritto a condizioni di vita dignitose (e, dunque, a un impiego delle risorse pubbliche coerente con tale finalità), del diritto a una informazione corretta e trasparente, del diritto di partecipare alle decisioni che riguardano la propria vita, tutte situazioni prive di tutela giuridica nel nostro ordinamento, anche in considerazione dell'orientamento restrittivo della giurisprudenza amministrativa secondo cui «la facoltà di agire in giudizio non è attribuita indistintamente a tutti i soggetti che potrebbero ricavare eventuali ed incerti vantaggi dall'accoglimento della domanda» (così, da ultimo, Consiglio di Stato - sezione V, sentenza 1-2 aprile 2014, Rosolen + altri contro Comune Torino).

Per altro verso, quelle sì qui indicate sono violazioni che il Tribunale ha ben individuato e ritenuto rientrare nella propria competenza nel già ricordato preambolo della sentenza 23 luglio 2008 in cui si legge:

Anche con l'istituzione della Corte penale internazionale, che ha escluso dalla sua competenza i crimini economici, per molte e forse per la maggior parte delle azioni che si producono o coincidono con la violazione del diritto alla vita dei popoli, non esiste la possibilità di formulare giudizi che abbiano valore vincolante. È questo il caso specifico di tutto l'ambito inerente ai crimini che hanno radici e meccanismi economici, che nel corso degli ultimi venti anni si sono trasformati chiaramente in una delle cause principali e più drammatiche delle violazioni dei diritti umani. La necessità e l'urgenza di una funzione promotrice in questo campo [...] sono state subito avvertite dal Tribunale, che ha promosso una serie di sessioni che hanno analizzato sia gli aspetti più generali e dottrinali della relazione tra la pretesa di autonomia dell'economia e l'obbligatorietà dei diritti fondamentali, sia la valutazione del loro impatto sulla vita delle persone e dei popoli reali.

Superfluo aggiungere che non si tratta di una affermazione puramente teorica ché in forza della stessa, la sentenza in esame ha accertato e denunciato, tra l'altro, una diffusa violazione del «diritto di partecipazione», intervenuta

nonostante tutti i testi normativi di riferimento riconoscano il diritto delle popolazioni indigene a partecipare ai processi decisionali sulle questioni che riguardano i loro diritti: in particolare, il diritto a essere consultati al fine di ottenere il consenso libero, previo e informato prima di adottare e applicare misure legislative o amministrative che li danneggino, prima di adottare qualsiasi progetto che comprometta le loro terre o territori o altre risorse, in particolare in relazione allo sviluppo, uso e sfruttamento delle risorse minerali, idriche e di altro tipo, e prima di utilizzare le loro terre o territori per operazioni militari.

7. Senza una adeguata azione di sostegno e di difesa i diritti fondamentali deperiscono fino a scomparire. È, dunque, compito dei cittadini e delle comunità interessate, anche come soggetti esponenziali di diritti e interessi collettivi, individuare strade efficaci e – se del caso – innovative per garantirne la tutela. Lo ha scritto recentemente – con passaggi che si adattano appieno alla situazione qui in esame – Salvatore Settis:

È oggi il momento di una forte *azione popolare* per mirare al cuore della politica. E non per scaltarne i meccanismi, bensì per correggerne l'agenda sulla base dell'interesse generale. «Azione popolare» non è un'espressione generica, né tantomeno “populista”. Nasce, anzi, da un antico e nobile istituto giuridico, l'*actio popularis* del diritto romano. Essa era fondata sulla piena identità fra il *populus* nel suo insieme e i cittadini (*cives*): perciò il singolo cittadino poteva agire giuridicamente in nome del popolo, promuovendo un'azione popolare e in difesa di interessi pubblici, e in particolare delle cose in *usu publico*, come le strade, i fiumi e le rive, le cloache. [...] Secondo il principio base dell'azione popolare, insomma, anche un cittadino singolo (e a maggior ragione un gruppo di cittadini) può agire contro il governo in nome dello Stato: può rivendicare di rappresentare, anche individualmente, valori fondamentali e collettivi che uno o più atti di governo hanno disconosciuto. Questa invenzione giuridica dell'antica Roma non è un reperto archeologico da riesumare, anzi è stata messa in grande onore in alcune recenti Costituzioni, come quella del Brasile (1988), dove l'*ação*

popular, su esplicito modello romanistico, si applica al patrimonio pubblico e all'ambiente; quella della Bolivia (2009), di cui già abbiamo detto; o ancora quella Colombia (1991), dove l'*accion popular* riguarda «il patrimonio, lo spazio, la sicurezza e salubrità pubblica, la morale amministrativa, l'ambiente». Un giurista cinese ha persino proposto di introdurre l'azione popolare nell'ordinamento della Cina, e proprio «in opposizione alla cementificazione selvaggia». In alcuni ordinamenti (Spagna, America latina, Filippine) è previsto un ricorso di legittimità costituzionale da parte dei cittadini (*recurso de amparo*, o "di rifugio"). La diretta investitura del singolo, o di gruppi di cittadini, ad agire in nome del pubblico interesse può avere oggi enorme importanza, bilanciando la perdita di democrazia a livello dei governi locali, nazionali e sopranazionali.
(S. Settis, *Azione popolare. Cittadini per il bene comune*, Einaudi, 2012)

Nonostante due tentativi (nel 1909 e nel 1967) – come segnala ancora Settis – una azione siffatta non è mai stata inserita nel sistema giuridico italiano. Questa carenza può essere parzialmente colmata da agenzie informali, come i tribunali di opinione, la cui autorevolezza e importanza cresce nel mondo.

Anche per questo si confida che codesto Tribunale dia alla domanda di giustizia qui avanzata, che rischia di restare inevasa, una risposta capace di restituire fiducia ai cittadini.

= % = % = % =

Alla stregua di quanto precede

i ricorrenti

- chiedono che il Tribunale dichiari ammissibile la presente richiesta e apra, conseguentemente, un procedimento teso ad accertare la violazione dei diritti fondamentali sopra indicate;
- chiedono inoltre che il Tribunale valuti l'opportunità di nominare, ai sensi dell'articolo 12 comma 2 dello statuto, un relatore indicato da essi ricorrenti al fine di fornire, per conto degli stessi, ogni necessaria documentazione e/o allegazione probatoria;
- allegano, con riserva di altri produrne, i documenti di cui all'elenco di seguito riportato e indicano una prima lista testi (ciò al solo fine di consentire al Tribunale di valutare il *fumus* della richiesta).

Torino, 8 aprile 2014

The image shows two columns of handwritten signatures in blue ink. The left column contains approximately 7 signatures, and the right column contains approximately 7 signatures. The signatures are cursive and vary in legibility. Some names are partially legible, such as 'Lorenzo Pellegrini' on the left and 'Carlo Mattioli' at the bottom right.