

# DL NEWS comunicazione

Foglio telematico di Decio Lucano 16 maggio 2019

## BLUE ECONOMY SUMMIT A GENOVA

### EVOLUZIONE TECNOLOGICA: SVILUPPO DI PERCORSI DI OPEN INNOVATION E START UP

All'interno del Blue Economy Summit, la tre giorni di incontri e dibattiti che si sono svolti a Genova dal 13 al 15 maggio e che avevano come comun denominatore l'economia del mare, non poteva mancare uno spazio legato all'innovazione tecnologica, e quanto questa possa rappresentare un vantaggio economico per tutti i suoi settori coinvolti.

Da qui, pertanto, lo scopo dell'evento di martedì 14 maggio, tenutosi nel Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi sede del Comune del capoluogo ligure. Dopo i saluti del "padrone di casa" Giancarlo Vinacci, Assessore allo Sviluppo Economico del Comune di Genova, e l'intervento del Presidente del Centro di Competenza sulla sicurezza e ottimizzazione delle infrastrutture, Dott.ssa Paola Giardino, hanno preso la parola, moderati dal giornalista della redazione economico-marittima del Secolo XIX, Francesco Margiocco, il Dirigente Settore Sviluppo Strategico della Regione Liguria, Dott. Alberto Pellisone, che ha messo in risalto come nella realtà l'istituzione locale operi su 4 differenti livelli di sviluppo, di cui uno è quello di poter sfruttare attraverso un percorso formativo i fondi dati dai bandi europei, riuscendo a portare a sul territorio una cifra complessiva di 40 M di euro.

Come sarà l'impatto dato dalla nuova normativa MARPOL, la c.d. "sulphur limit" sulle flotte? Ha provato a tracciare un'interessante quadro riepilogativo l'Ing. Michele Citarella, Direttore Tecnico del Gruppo Onorato Armatori, che proprio in questi giorni battezzava, la più grande nave ro-ro del Mediterraneo, ma soprattutto la più "green". Allo stato attuale, vi sono diverse soluzioni per adeguarsi alla necessità di contenere i limiti di zolfo del carburante entro allo 0,5%, così come imposto dalla normativa, una di queste, che sembra sempre più essere la soluzione attuata è quella di fornirsi di "scrubbers", cioè delle torri di lavaggio che possono essere a circuito aperto, chiuso, oppure ibrido. Senza entrare troppo nel dettaglio, pur apprezzando l'estrema chiarezza espositiva fornita dall'Ing. Citarella, sottolineiamo e prendiamo atto dei suoi timori circa possibili problemi degli apparati motori, almeno inizialmente, poiché sul

mercato del bunker, convivono 3 differenti tipologie di combustibile (quello con una percentuale di zolfo al 3,5%, 0,5% e 0,1% cioè diesel utilizzato nell'area ECA).

Anche il mondo assicurativo, e in particolare quello Marine, si è dovuto evolvere dal modello tradizionale per stare al passo con la tecnologia. È questo, in sintesi, il messaggio dell'intervento del Dott. Fabrizio Viscardi, Responsabile Operations e Commerciale di Siat Assicurazioni, la storica società di assicurazioni trasporti genovese, che da più di 50 anni opera in questo mondo e dal 2012 appartenente al Gruppo Unipol. Unica realtà a raccogliere ancora al suo interno tutte le funzioni, quindi anche un IT di eccellenza con competenze innovative, che hanno permesso in sinergia con le istituzioni locali e del CRU Liguria (Consiglio Regionale Unipol), di realizzare il progetto "Porto e Città" presso il Port Center di Genova.

A stretto contatto con il mondo assicurativo, opera quello degli studi legali e a proposito di innovazioni, presenti e future, sottolineiamo, ancora una volta, quello legato al tema delle navi c.d. "autonome", che sicuramente, come sottolineato dall'Avv. Marco Lopez de Gonzalo, dello Studio legale Mordiglia, avranno un impatto su tutto il mondo dello shipping, ma a sua opinione non bisognerà riscrivere tutta la normativa, ma riadattarla all'evoluzione interpretativa data dalla tecnologica attraverso un "bricolage".

Seppur il settore della Nautica sia in ripresa, + 75% del fatturato dal 2013 ad oggi, come sottolineato dalla relazione del Dott. Stefano Pagani Isnardi, Responsabile Ufficio Studi di UCINA, la Confindustria della Nautica, traspare però, la necessità di meglio sensibilizzare questo mondo alle nuove realtà fornite dalle tecnologie (adozione sistemi POD per i superyachts, nuove carene più performanti, resine, e anche qui motori a minor emissione), per spingere sempre più verso una nautica 4.0. considerando anche gli aspetti economici non trascurabili, se pensiamo che un euro investito in cantiere ne genera ben sei. Sulla stessa linea, l'intervento del Direttore Generale di Navigo, Pietro Angelini del Distretto Toscana, specializzata nella costruzione di yachts sopra i 30 metri, ma con un occhio particolare anche al mondo del refit e appunto dell'automazione.

Nella sezione dedicata a start up, che hanno sfruttato l'incubatore fornito da Wylab, Associazione Tigullio crea imprese, con nuove idee e progetti con attinenza al mondo del mare, particolarmente interessante è il progetto "Fisharing", pesca dove vuoi, quando vuoi e con chi vuoi, che consiste come illustrato dal suo CEO e Cofounder Stefano Bogliolo, in una app per condividere l'attrezzatura da pesca fra appassionati e principianti che decidano di cimentarsi, magari soltanto durante le vacanze, in questa attività.

## Lorenzo Carovino

*Dalla riunione del Propeller Club al*

## **BLU E GREEN UN BINOMIO POSSIBILE**

Si può pensare che le navi, spesso viste in passato come una pericolosa fonte di inquinamento, siano nella realtà attuale un mezzo sempre più moderno, ma soprattutto ecosostenibile? La risposta data dal mondo armatoriale pare proprio andare in questa direzione, ed è quanto emerso dalla cena conviviale dell'International Propeller Club di Genova, tenutasi nella splendida location di Villa Zerbino, e che rappresentava la degna chiusura del Blue Economy Summit, la tre giorni di incontri e convegni che si sono svolti nel capoluogo ligure dal 13 al 15 maggio.

Protagonista della serata, e del successivo dibattito è stato il Dott. Salvatore D'Amico, Fleet Director del Gruppo D'Amico, che ha preso la parola, dopo i saluti del Presidente del Propeller Club locale, Avv. Giorgia Boi e di quello Nazionale Avv. Umberto Masucci.

Un vero proprio fiume in piena il Dott. D'Amico, che rappresenta la quarta generazione di una famiglia di armatori la cui avventura è iniziata nel 1952, e che ora si attesta come leader mondiale nel trasporto marittimo nei settori dry cargo e product tankers. Proprio perché il suo battesimo nel mondo dello shipping, iniziò dopo una inopinata bocciatura all'età di 14 anni, che lo costrinse a passare per punizione un periodo a bordo di una delle navi della flotta, traspare dalla sua relazione la profonda conoscenza di questo ambiente, delle sue peculiarità, e come esso si sia evoluto per state al passo coi tempi e soprattutto per mettersi in regola con la normativa di emissioni di CO<sub>2</sub>, successiva all'applicazione del Protocollo di Kyoto.

Pertanto, da allora, si è dovuto pensare a rendere la nave sempre più efficiente, che risparmiasse carburante pur mantenendo le stesse performance, ma abbattendo le emissioni inquinanti. Una sfida, che ha trovato come grande alleato la tecnologia, se si pensa che attualmente le moderne navi della sua flotta, possono mandare a terra alla centrale operativa 48 segnali ogni 5 secondi. Si riesce in tal senso, anche a programmare una miglior manutenzione e soprattutto una velocità in linea con le reali esigenze legate alle condizioni ambientali.

E proprio a proposito di questo argomento, non poteva mancare un accenno alla prossima entrata in vigore della normativa MARPOL 73/78 IMO, comunemente detta "Sulphur Cap", che dal 1° gennaio 2020, costringerà gli armatori a ridurre il contenuto di zolfo presente nel combustibile allo 0,5%. Le navi della flotta D'Amico, eccetto una, non hanno scelto la soluzione degli "scrubber", e già sono state costruite per usare carburante pulito. Al di là di tutti calcoli che gli Uffici Tecnici, e le società di shipmanagement stanno facendo, o hanno fatto, su quale soluzione attuare per mettersi in regola con la norma, e conseguentemente se sia ancora più redditizio usare un bunker più sporco, quello con percentuale di zolfo del 3,5%, il Dott. D'Amico auspica controlli severi, affinché non venga ancora

una volta “premiato”, chi nella realtà aggira le leggi, perché la pena è minore del costo sostenuto per rispettare l’ambiente.

Sono state affrontate, grazie anche alle domande dei numerosi partecipanti, soci e non alla serata, nel successivo dibattito, moderato dal Dott. Fabio Pasquarelli, Direttore Transport/Telenord, tematiche quali cyber security e cyber risks e inquinamento del mare a causa della plastica non biodegradabile e da notare anche l’intervento dell’Ing. Dario Bocchetti, Responsabile Efficienza e Innovazione del Gruppo Grimaldi Napoli, che ha ribadito come anche la sua flotta si stia evolvendo verso una soluzione sempre più ecosostenibile.

## Lorenzo Carovino

---

*Quando il commissario europeo alla concorrenza Monti aprì la deregulation dell’Europa e mandò all’aria lavoro e industrie a favore degli asiatici, oggi i seguaci bocconiani che scrivono per importanti giornali non hanno imparato la lezione. Ma DL NEWS l’aveva scritto.*

## A margine dell’Assemblea di Assonave, punta di diamante dell’industria navalmeccanica

## 2018, “L’anno del Gattopardo”

Roma, 13 Maggio 2019. Si è tenuta a Roma, sotto la presidenza dell’Amb. Vincenzo Petrone, l’Assemblea degli Associati e degli Aggregati di ASSONAVE, l’Associazione che rappresenta l’industria navalmeccanica italiana e che ha approvato il Bilancio 2018 e il Preventivo 2019. Ne è emerso un quadro del settore cantieristico mondiale che, seppur in ripresa, dopo i minimi ventennali segnati nel 2016, registra il ripetersi di gran parte di quelle dinamiche che hanno portato ai passati problemi di overcapacity, con conseguente oversupply, e che hanno generato repentini crolli del mercato da una parte, e l’uscita dei cantieri Italiani ed Europei da interi segmenti di mercato dall’altra. L’Europa, in passato, era infatti leader in tutti i segmenti della navalmeccanica, per poi perdere progressivamente, in parte rilevante a causa dell’utilizzo di pratiche lesive della concorrenza da parte dei cantieri del Est Asiatico, prima il segmento dei tanker e dei bulker, poi dei portacontainer, poi gran parte dell’Offshore, e trovandosi

adesso sotto forte attacco sui Ferries, e con un inizio di attacco anche sul segmento Cruise.

Il ripetersi delle stesse dinamiche richiede necessariamente un intervento regolamentare incrementale rispetto allo stato dell'arte, e, poiché tutto ciò ancora non è avvenuto, Assonave ha definito il 2018 come l'Anno del Gattopardo: "Tutto cambia perché niente cambi", con un mercato tornato ad essere roseo, ma senza aver risolto nessuna delle problematiche del passato.

In particolare, la relazione del Presidente di Assonave all'Assemblea dei Soci illustra che, secondo i dati IHS Fairplay opportunamente rivisti dall'Ufficio Studi Assonave, nel 2018 gli ordini mondiali di nuove navi mercantili si sono attestati sui 28,4 Milioni di tonnellate di stazza lorda compensata (tslc) in crescita del 32% rispetto al 2017. La ripresa inoltre non risulta essere omogenea, con settori quali quello crocieristico che si conferma in ottima salute, i settori militare e nautico che evidenziano prospettive promettenti, quello delle navi standard e soprattutto High Tech in forte ripresa rispetto al 2017, mentre il segmento Offshore è ancora praticamente fermo.

#### LE CIFRE

In maggior dettaglio, il settore Cruise fa registrare un 2018 eccellente, con 23 nuove navi ordinate sopra i 10.000 tsl, a cui si aggiungono memorandum e lettere di intenti per ulteriori 17 navi, il che porta il portafoglio ordini al record di 103 navi, mentre sono stati perfezionati ordini militari per un valore di circa Euro 51,2 mld, pari a 167 unità, contro le 66 unità, dal valore di Euro 16 mld, del 2017. La domanda mondiale di Ferries nel 2018 è più che raddoppiata raggiungendo circa 1,5 milioni di tsl, mentre la Nautica da Diporto ha fatto registrare una crescita del 9,5% (Fonte Ucina), con 26 nuovi ordini di Mega-Yacht (Yacht di lunghezza maggiore di 60 metri), in linea con il 2017. Il mercato Oil & Gas Offshore infine rimane praticamente fermo, con un solo nuovo ordine di Rigs (il primo dal 2015) e soli 16 nuovi ordini di Supply Vessels (in passato erano centinaia).

Nel 2018 il mercato mercantile globale ha quindi consolidato la ripresa del 2017, dopo un 2016 di probabile, e auspicabile, punto di minimo generale. Ciò nonostante il 2018 ha visto nuovi ordini per 1.401 navi, e consegne per 2.401 navi, ben 1.000 navi di differenza con conseguente calo del Portafoglio Ordini generale. Ciò è indicativo del perpetrarsi di una situazione di sbilanciamento tra la capacità produttiva mondiale (che aveva addirittura raggiunto le 3.706 consegne nel 2010), e la capacità del mercato

di assorbire tale capacità produttiva, con conseguente permanere di una situazione di crisi più o meno conclamata per overcapacity (i dati in tonnellaggio vanno nella stessa direzione).

I dati relativi a Cina, Corea del Sud e Giappone confermano questa tendenza, mentre in Europa è in corso il trend opposto, avendo visto per il sesto anno consecutivo un livello di consegne inferiore al livello degli ordini, con conseguente crescita continua del Portafoglio Ordini. L'Europa però viaggia su volumi assoluti molto inferiori rispetto alle altre aree geografiche sopra citate, dal momento che la domanda 2018 si attesta per l'Europa al 10% di quota, contro il 26% della Cina ed il 41% della Corea, tornata prepotentemente leader di mercato nel 2018. Analogamente all'anno passato però, parte rilevante delle nuove acquisizioni coreane sono state generate da società armatoriali direttamente legate allo Stato, con il chiaro obiettivo di mitigare la crisi cantieristica del Paese, costata negli ultimi 2 anni interventi per oltre 30 miliardi di dollari da parte del Governo di Seoul.

La cantieristica italiana, e la relativa supply chain, grazie alla propria capacità strategica, si continuano quindi a trovare complessivamente dalla parte giusta del mercato, ed hanno un sistema produttivo sano ed equilibrato nei rapporti tra ordini e capacità produttiva, ma il fatto che in Italia, oltre che in Europa, la stragrande maggioranza dei nuovi ordini di navi commerciali appartenga al segmento passeggeri, è indicativo di una situazione di estrema fragilità della propria posizione competitiva: se attaccati con successo su tale segmento, sarebbe ben difficile poter virare altrove la nostra capacità produttiva, e l'Est Asiatico ha dichiarato, espressamente, tale intenzione.

Per fronteggiare i suddetti rischi si raccomanda che i nostri Associati seguano due strategie: la prima è quella di massimizzare la propria efficienza, l'efficacia e la competitività nel breve e nel medio termine: questo sarà compito di ciascuna azienda, ed Assonave potrà solo supportare tale processo con progetti ad hoc, come già accade. Il raggiungimento di tale obiettivo rappresenterà però solo condizione necessaria, ma non sufficiente, al raggiungimento del fine ultimo di ogni azienda, che è quello di una crescita profittevole nel lungo termine. Tale fine sarà infatti raggiungibile solo perseguendo anche una seconda strategia, che assicuri la creazione di tutte quelle condizioni in grado di assicurare che il sistema navalmeccanico italiano nel suo complesso possa continuare a prosperare nel lungo termine. Al contrario della prima, la

**seconda strategia può essere compiutamente portata avanti solo da un'associazione come Assonave, ma con il supporto fondamentale dei propri soci.**

**La somma di queste due strategie sintetizza la mission di Assonave, e, perseguendo tale mission, L'Associazione nel 2018 ha organizzato le proprie attività in 5 aree chiave, descritte in dettaglio nella relazione del Presidente.**

**La prima area è quella delle attività volte all'incremento di visibilità e al riconoscimento della strategicità del settore marittimo in Europa, area su cui sono stati fatti passi da gigante rispetto al passato, con i maggiori stakeholder europei che hanno finalmente annoverato il nostro settore tra quelli strategici per l'Europa.**

**La seconda area è quella delle attività volte al presidio dei temi di finanza agevolata in vista della programmazione Finanziaria Europea 2021-2028, dove, a differenza del passato, grazie all'attività congiunta con Sea Europe, stiamo ponendole le basi per assicurare che i temi di Ricerca ed Innovazione più cari al nostro settore siano effettivamente presenti, e con budget adeguato, nella prossima programmazione.**

**La terza area chiave è rappresentata dalle attività volte alla salvaguardia dell'industria navalmeccanica europea dalle pratiche di concorrenza sleale, su cui stiamo ponendo le basi per la costruzione di un mercato con regole nuove, condivise, cogenti e applicabili ovunque indistintamente, per poi strutturare le nostre aziende su tali logiche, o, in alternativa, per la costruzione di azioni unilaterali a difesa dei nostri interessi.**

**La quarta area, che richiede grande impegno, è quella delle attività di presidio del programma di costruzione di un sistema di difesa comune europea, su cui stiamo facendo la nostra parte per massimizzare il ruolo della componente navale.**

**La quinta area è infine quella delle attività di rappresentanza, influenza e stimolo della competitività dei nostri associati svolte in ambito nazionale. Tale area, che prima rappresentava la quasi totalità del raggio di azione dell'Associazione, riveste tuttora importanza fondamentale ed ha visto declinare numerosi progetti tra cui alcuni volti all'aumento della competitività dei nostri associati ed altri volti all'ottimizzazione della nostra capacità di rappresentanza ed influenza, tra cui segnaliamo le attività in essere volte all'aggregazione di tutta la rappresentanza che ruota intorno all'industria marittima nazionale.**



Con l'Assemblea 2019 si chiude il primo triennio della nuova gestione dell'Associazione, triennio in cui l'Associazione ha letteralmente “cambiato pelle”, trasformandosi da piccolo organismo di lobby essenzialmente nazionale, ad un'Associazione che ha visto quasi raddoppiare la propria membership, con un raggio d'azione, molto più ampio che in passato, e con un livello di soddisfazione dei propri soci altissimo, basato su fatti e risultati raggiunti, così come testimoniato anche dall'Assemblea 2019, che ha infatti confermato l'Amb. Vincenzo Petrone come Presidente di Assonave per il prossimo triennio ed il Dott. Andrea Piantini come Direttore dell'Associazione.

Molto resta però ancora da fare per restituire al comparto navalmeccanico, ed all'industria marittima nazionale, il peso politico che merita, sia a livello italiano che europeo, e questo sarà il focus delle attività dell'Associazione nel prossimo futuro.

Al termine dei lavori, il Presidente Vincenzo Petrone ha commentato: “Nel triennio che si è appena concluso possiamo dire di aver radicalmente riorientato, insieme al Consiglio Generale, le attività di Assonave, oggi protagonista a Bruxelles della rappresentanza europea degli interessi della navalmeccanica. La Commissione Europea è finalmente più consapevole della straordinaria importanza delle costruzioni navali nell'industria continentale e del rischio che la concorrenza sleale di Paesi come la Corea, la Cina e per alcuni versi il Giappone, finisca con l'insidiare la leadership tecnologica degli europei, e dei cantieri italiani in particolare”.

Petrone ha poi concluso: “La navalmeccanica italiana è oggi la punta di diamante della industria manifatturiera italiana, ma necessita di attenzione da parte delle istituzioni ed incentivi nello sviluppo delle nuove tecnologie necessarie per adempiere alle sempre più stringenti normative in materia di ambiente e sicurezza e per restare campioni, quali siamo oggi, nella incessante sfida tecnologica con i concorrenti asiatici”.

[assonave@fincantieri.it](mailto:assonave@fincantieri.it)

[andrea.piantini@fincantieri.it](mailto:andrea.piantini@fincantieri.it)

[ilaria.caputi@fincantieri.it](mailto:ilaria.caputi@fincantieri.it)

---

## LE “NAVIGAZIONI” DI SILVESTRO SANNINO

### Ma gli scienziati sono atei?

Penso che ricordare ancora una volta il grande patrimonio culturale della categoria dei naviganti, purtroppo poco conosciuto, sia doveroso da parte nostra che ci occupiamo anche di storia della navigazione.



E' quasi un luogo comune che la gran parte degli uomini di scienza, gli scienziati, siano atei. Nella opinione corrente, in Italia, tale convinzione si è formata di recente sulla base delle inclinazioni espresse da alcuni personaggi noti sui media, ed in particolare in TV. Tra i nomi più diffusi, che hanno dato luogo anche ad accese polemiche, si possono ricordare: l'astrofisica Margherita Hack, il logico-matematico Pier Giorgio Odifreddi, il fisico Antonino Zichichi; i primi due per il loro dichiarato, convinto ateismo, Zichichi per essere un cosciente e fervente cattolico credente in Dio. E' un argomento delicato, che tocca la sfera spirituale più profonda, ed il suo approccio richiede le dovute cautele. I tre nomi appena citati sono persone di scienza, sono scienziati, ed è a questa categoria che vogliamo dedicare la nostra attenzione. In realtà, se guardiamo agli ultimi tre o quattro secoli, scopriamo subito che la gran parte degli uomini di scienza, almeno quelli tra i più celebri, i leader nei loro settori, sono stati credenti in Dio, cioè "teisti". Ma allora da dove nasce il luogo comune, la credenza, la convinzione che gli uomini di scienza siano "atei"?

E' ben noto l'aneddoto relativo a Napoleone e Laplace, ma vale la pena riesaminarlo più da vicino. Pierre Simone Laplace, noto anche come il Newton francese, nel 1797 pubblicò "L'Exposition du Systeme du Monde", in cui riprese e perfezionò le idee cosmogoniche già espresse da Cartesio, Leibniz, Newton, Kant, etc. Copia del suo nuovo lavoro fu data a Napoleone, sempre molto interessato ai temi di scienza, il quale, dopo averlo esaminato chiese a Laplace: "Newton nella sua opera parla di Dio. Nella vostra non trovo menzionato Dio, come mai?" Al quesito posto Laplace rispose: " Cittadino Primo Console non ho avuto bisogno di tale ipotesi" (Ricordo per inciso che Newton elaborò una teoria della formazione del sistema solare ma per spiegare alcuni "aspetti irregolari" di esso nel suo sistema cosmogonico dovette ricorrere all'intervento della Suprema Intelligenza, cioè di Dio, ipotesi già criticata da Leibniz da un versante più religioso). Da qui la conclusione di molti uomini di scienza che l'esistenza di Dio sia pura ipotesi e quindi l'esistenza del mondo non fornisce alcuna prova dell'esistenza di Dio. L'aneddoto si diffuse ma Laplace, di indole molto riservato, confidò al suo amico, l'astronomo F. Arago, che "non era nella sua volontà essere considerato ateo", come l'aneddoto faceva pensare. La confidenza fu raccolta da Harvé Haye che la riportò nella terza edizione (1896) del suo lavoro "L'Origine du Monde". D'altra parte, appena prima di morire, Laplace volle essere assistito da due religiosi e la circostanza venne riportata da due giornali coevi; tuttavia l'aneddoto rimase nell'opinione comune per cui Laplace viene ancora considerato un emblema di ateo.

Il P. Karl A. Kneller con una ricerca paziente e accurata, agli inizi del secolo scorso, riuscì a scoprire ed a penetrare i sentimenti religiosi dei più celebri uomini di scienza degli ultimi secoli. Dalla sua indagine risulta che la maggior parte di essi erano credenti, o almeno non atei. Oltre ai ben noti Copernico, Keplero, Galileo, Cartesio, Leibniz, Newton, L. Euler che avevano un profondo

senso religioso, anche altri uomini di scienza, di tutte le scienze, leader nei loro settori avevano fede in Dio. L'elenco è molto lungo; si ricordano qui solo alcuni. I grandi matematici K. F. Gauss, A. Cauchy, B. Riemann, B. Boncompagni, G. Boole, F. Enriques, etc.; I grandi fisici quali A. Compton, A. Volta, J. C. Maxwell, M. Faraday, A.M. Ampère, J.R. Mayer, J. Clausius, W. Thomson, J.B. Biot, J.P. Joule, H. von Helmholtz, A. Fresnel, L. Foucault, etc.; astronomi quali F.W. Bessel, G. Piazzi, W. Olbers, J. Herschel, J.J. Leverrier, etc. ed ancora R.L. Lavoisier, J. Dalton, Boyle, J. Von Liebig, K. Ritter, M.F. Maury, Louis Pasteur, G. Marconi, W. Von Braun etc. etc.

Tra gli uomini di scienza sono atei: D. Diderot, C. Darwin, T. A. Edison, R. Carnap, H. Bondi, S. Hawking, etc.

Si può quindi desumere che gli uomini di scienza non sono in generale atei, anzi tra essi prevalgono i non atei, i teisti. Molti atei, tra cui Hack e Odifreddi, pretendono di dimostrare che Dio non esiste e guardano ai credenti con senso di sufficienza, quasi con disprezzo. In questo assunto sbagliano e proprio la loro pretesa di scientificità viene meno, suscita non poche perplessità. Infatti una persona dalla "mentalità scientifica", in una posizione corretta, civile, dovrebbe concedere il 50% delle probabilità che Dio esista o non esista.

Se poi guardiamo un attimo oltre la siepe scopriamo che gli atei sono molto più numerosi, tra le persone note non di scienze, secondo alcuni organi di studio, come la DISF org. Tra queste troviamo: J. Bentham, A. Comte, S. Freud, K. Popper, B. Russell, B. Mussolini, P. Togliatti, G. Gentile, A. Gramsci, N. Bobbio, James Joice, V.I. Lenin, J.S. Mill, F. Kafka, J. P. Sartre, H. Hemingway, O. Fallaci, Gianni Brera, F. Castro, C. Chaplin, M. Weber, G. Garibaldi, G. Pascoli, P.P. Pasolini, I. Montanelli, N. Iotti, M. Cacciari, E. Berlinguer, G. Saragat, D. Fo, Piero Angela, G. Gaber, V. Sgarbi, etc. etc. Non è facile capire quali motivi siano alla base delle scelte, delle posizioni religiose di persone dalla cultura e dalla storia più disparate.

ADDENDUM: Pierre Simone Laplace

Caro Decio, mi piace ricordare, specie per i tuoi collaboratori/lettori di estrazione nautica, che Pierre Simone Laplace fu chiamato poi da Napoleone ad un incarico di ministro; ma dopo poco tempo tale fiducia fu revocata perché Laplace non aveva attitudini per mansioni politiche. Egli è stato invece uno dei grandi scienziati di ogni tempo (con Archimede, Galileo, Huygens, Newton, Gauss, Maxwell, Einstein...) e la sua opera più importante, tra le molte, fu senz'altro il "Traité de Mécanique Céleste", in cinque tomi, che rappresenta la espressione più alta e più compiuta della teoria gravitazionale di Newton. Essa fu tradotta in inglese, in tre volumi, da Nathaniel Bowditch, capitano, master e armatore, autore del famoso manuale nel 1802 "The American Practical Navigator", che tutti i naviganti conoscono molto bene, giunto mi pare alla settantesima edizione e di cui si sono stampate oltre 900.000 copie, una cosa enorme nel settore. E', forse, appena il caso di ricordare che per tradurre

un'opera del genere bisogna possedere una struttura mentale matematica molto elevata. N. Bowdistch è certo in assoluto una personalità di altissimo livello teorico e pratico; il rilievo può essere utile anche a chi si occupa di teoria e pratica dell'istruzione nautica. Il manuale è anche disponibile e scaricabile in internet.

Penso che ricordare ancora una volta il grande patrimonio culturale della categoria dei naviganti, purtroppo poco conosciuto, sia doveroso da parte nostra che ci occupiamo anche di storia della navigazione.

**Silvestro Sannino**, 12 maggio del 2019

---

## **LE INIZIATIVE DEL PROPELLER CLUB**

### **Presentazione a Nervi di un vecchio gozzo cornigiotto da restaurare**

Con piacere inviamo il programma "Salviamo il gozzo cornigiotto" ricevuto da Roberto Guzzardi – Storie di Barche- di Nervi.

Questa bella iniziativa fa parte delle nostre finalità statutarie, salvaguardare la tradizione marinara e fare formazione.

Con i più cordiali saluti

**Marina Tevini** Segretario Generale

The International Propeller Club Port of Genoa

**Venerdì 17 maggio - dalle 9 alle 13,30. Evento Nervi- porticciolo piazzetta Cressi inizio passeggiata Anita Garibaldi**

Presentazione di un vecchio gozzo cornigiotto da restaurare Laboratori di carpenteria, calafataggio e corderia , la storia dei vecchi gozzi e dei mestieri antichi raccontata dai carpentieri di storie di barche , la xiloteca esposizione di campioni di legno utilizzati in carpenteria navale. Attività rivolte agli studenti dell'istituto agrario Bernardo Marsano e agli studenti del Collegio Emiliani (solo a queste scuole per tempo a disposizione)

**Sabato 18 maggio dalle 9 alle 19.**

**Presentazione di un vecchio gozzo cornigiotto da restaurare con le iniziative collaterali dell'Istituto Agrario Marsano e Collegio Emiliani**

laboratori di carpenteria, calafataggio, corderia e salagione acciughe: la storia dei vecchi gozzi e dei mestieri antichi raccontata dai carpentieri di storie di barche, esposizione di campioni di legno utilizzati in carpenteria navale.

Un antico gozzo cornigiotto cadraio dell'associazione verrà ormeggiato in mare a fianco della piazzetta e verrà utilizzato come tale.

L'istituto Marsano svilupperà nell'ambito delle attività didattiche in corso , un assaggio guidato dell'olio prodotto dalla scuola e un percorso legato alla produzione della collina di Sant'Ilario e Nervi. Il percorso si snoderà alla scoperta delle varietà locali di agrumi , della frutta delle piante aromatiche e dei fiori. Il Collegio Emiliani presenterà le opere grafiche realizzate dagli studenti ispirati al libro "Il vecchio e il mare" di Hemingway.

Alle ore 18,30 verrà officiata una Santa Messa presso il Collegio Emiliani.

Associazione Storie di Barche 340 7893160 (Roberto Guzzardi)

[www.facebook.com/storiedibarche](http://www.facebook.com/storiedibarche)

[www.storiedibarche.com](http://www.storiedibarche.com)

---

## AMBIENTE A RISCHIO E CAMBIAMENTI DANNOSI DEL CLIMA

### Quanto inquinano gli aerei e in Italia se ne parla ... niente

di Silvestro Sannino

Rimettiamo in una stesura completa l'articolo del prof. Silvestro Sannino che , per una distrazione di testi ricevuti non in contemporanea, era stato pubblicato incompleto nello scorso DL NEWS . Siamo certi che, dato l'interesse per l'argomento, l'intervento di Sannino sarà ancora più apprezzato. Questo mese di maggio è stato più che pazzarello, criminogeno e difficile da definire per l'impatto psicofisico negativo sulla gente. (DL)

Caro Decio, ti chiedi quale sia il contributo degli aerei nella "air pollution" e perché se ne parli poco.

In realtà se ne parla poco in Italia ma a livello mondiale il problema è sentito sia in sede ICAO (International Civil Aviation Organization), agenzia dell'ONU, come l'IMO, con il suo organo tecnico IPCC; sia in sede WWF; sia in sede FAA (Federal Aviation Administration), NASA , NOAA o università come il MIT, negli USA; sia in UK da parte del ECI (Environmental Change Institute/Oxford University); ma anche la Cambridge University è attiva negli studi e basta ricordare gli atti di congressi come il "Avoiding Dangerous Climate Change" con

presentazione di Tony Blair e reperibile in Internet. Ma ci sono anche studi di privati come quello della Boeing Co. , la quale stima che i 21.000 aerei del 2014 diventeranno oltre 42.000 nel 2033, o della Suzuki Foundation. La FAA ritiene che il numero degli aerei salirà a 50.000 nel 2040. Inoltre anche alcuni giornali autorevoli, come il New York Times, dedicano servizi al problema. In un articolo sul tema faceva notare che un volo da New York alla California per ogni passeggero inquina, in “gas serra” circa il 20% di un’auto in un anno; da cui suggeriva di volare meno, tassare di più i voli, curare gli alberi, migliorare il fuel, etc.

Le emissioni avio sono per il 70% CO<sub>2</sub> e circa il 29% di vapor acqueo; gli ossidi di azoto NO<sub>x</sub> e di zolfo SO<sub>x</sub> assieme ad altri sono quasi il 1%. I primi due sono gas che aumentano l’effetto serra, detti pure “gas serra”, mentre gli altri sono nocivi per la salute. L’impatto dei gas scaricati nell’atmosfera (in primis anidride carbonica e nitrogenati) viene stimato tra il 2% e il 4% dei primi anni 2000 a circa il 5% e 6% del 2050. La problematica è vasta e bisogna valutare bene i punti di vista. Ad esempio i gas emessi dagli aerei vanno al suolo per la loro maggiore densità e quindi attraversano liberi tutta la troposfera con effetti anche sulla condensazione del vapor acqueo dell’aria. L’anidride carbonica emessa in vicinanza del suolo viene in parte “adsorbita” dall’acqua (e qui interviene però il problema dell’acidificazione degli oceani) ed in parte ridotta nel ciclo clorofilliano della vegetazione, da cui l’importanza di mantenere una densità di vegetazione a foglie verdi ben distribuita sul suolo, problema di “virtuose politiche” in merito, locali e a scala più ampia.

Gli interessi a scala mondiale sono però diversi e la cosa è a noi ben nota. Ad esempio negli anni 1980 fu enfatizzato il buco dell’ozono sull’Antartide e la causa fu ritenuta essere nelle emissioni di spray CFC (diclorodifluorometano). Si eliminarono le bombolette spray CFC, e fu un bene, ma poi si “scoprì” che vi erano anche altre cause. Ma questo era logico: i CFC erano nell’emisfero industriale, cioè l’emisfero nord, ed allora perché il buco si formava in quello sud? Ignoranza della Circolazione Generale dell’Atmosfera: tra i due emisferi di fatto non vi è scambio di aria! Poi all’epoca vi era la questione del supersonico Concorde che volava nella stratosfera e distruggeva molto ozono, gas che ci protegge dai raggi ultravioletti, ma si disse che l’impatto sullo strato dell’ozono era trascurabile. Anche la questione della “deforestazione” dell’Amazzonia riempì le pagine dei giornali con argomenti impropri e sempre per scarsa conoscenza della Circolazione dell’Atmosfera!  
Da noi l’ossigeno vitale non viene dall’Amazzonia ma dai nostri alberi!

Oggi vi sono le nuove potenze industriali come Cina e India che hanno interesse a bruciare carbone e quindi producono anidride carbonica. Il consumo totale oggi è intorno ai 10 miliardi di tonnellate di fuel per anno tra carbone, petrolio e gas naturale e mostra un trend di incremento piuttosto rapido. Interessi culturali, ambientali, politici, economici e di altra natura cozzano tra di loro. Come fai a fermare la gente che vuole volare sempre più o convincere una persona che può fare certe cose anche con l'utilitaria evitando di mettersi in mostra con il SUV più grande del vicino? Il pianeta siamo noi, ma ci sentiamo tutti sulla stessa barca? Abbiamo coscienza che gli sprechi vanno contenuti? E' sempre la stessa storia, l'uomo è egoista e vede solo i propri interessi e le proprie convenienze anche se queste sono a grave danno di altri e, a lungo andare, anche a proprio danno. E questo spiega, in parte, perché le Conferenze indette sull'ambiente (Stoccolma 1972, Rio 1992, Johannesburg 2002, ancora Rio 2012, e con il protocollo di Kyoto del 1997 specifico sul surriscaldamento del pianeta Terra) trovino difficoltà a realizzare gli obiettivi di "buone intenzioni". E' il caso di ricordare l'antico adagio di Plauto "Homo hominis lupus" (l'uomo lupo per l'uomo).

Per tornare alla specifica pollution prodotta dagli aerei occorre far notare che il "costo" in fuel del trasporto aereo è il più alto. L'efficienza energetica nei trasporti viene indicata mediante vari parametri, come il BTU (British Thermal Unit), che prendono in considerazione condizioni spesso non omogenee e vanno quindi ben "interpretati". Le stime danno indicazioni uniformi sul piano qualitativo, meno su quello quantitativo. Per ogni passeggero per chilometro si va da 1 a 5 grammi di CO2 per le ferrovie, ai 2 – 6 grammi per le navi, ai 10 – 100 per trasporto su strade, ai 100 – 1000 grammi di CO2 per il trasporto aereo. Se si considera ancora che a parità di peso le emissioni di CO2 degli aerei sono molto più devastanti nello impatto con l'aria, come è già stato detto sopra, si comprende l'entità e la gravità della pollution degli aerei.

La complessità del fenomeno, che interessa diverse aree scientifiche, e la difficoltà di individuare modelli fisici globali, nonché la non sempre corretta disseminazione delle informazioni in merito rendono spesso poco attendibili le sintesi proposte dai media, con perplessità da parte del cittadino medio. Per chi vuole una verifica delle fonti la già citata agenzia dell'ONU, la IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) pubblica continui "reports" sullo stato del clima della Terra. Tra i parametri indicati vi sono le variazioni annuali e quinquennali delle temperature dell'aria in modo da avere indicazioni comparate delle condizioni preindustriali e quelle attuali. Nello specifico della pollution

degli aerei la FAA fornisce dati e preziose informazioni sulle emissioni degli aerei e sulle politiche per limitare gli effetti nocivi. Inoltre vanno segnalati gli studi scientifici di studiosi di prestigiose università sugli impatti delle emissioni degli aerei sulla pollution e sul clima della Terra. Si cerca di seguire il criterio del protocollo di Kyoto dello “sviluppo sostenibile”.

In ogni caso, per rispondere alla tua domanda occorre vedere un po' meglio le attività scientifiche a livello mondiale nel ramo specifico. Le fonti sono diverse ed i criteri di studio e di interpretazione dei vari parametri fisici rendono le valutazioni complessive dei fenomeni di “pollution” e dei loro effetti talvolta incerte e poco verosimili. Ad esempio ogni fenomenologia meteorologica diversa da quella ritenuta “normale” viene attribuita ai “cambiamenti climatici” laddove solo le variazioni dei grandi sistemi dell'atmosfera (i grandi anticicloni tropicali, le depressioni alle latitudini medie, le correnti a getto, la stagione dei cicloni tropicali, l'albedo della Terra, la circolazione generale dell'atmosfera e degli oceani, etc.) se ben accertate, possono fornire significative correlazioni tra “pollution” e variazioni del clima.

## Il trend di alcuni parametri fisici.

I dati forniti dal IPCC, vale a dire il campionario intergovernamentale dei cambiamenti climatici, fornisce una statistica dei parametri di interesse degli ultimi tempi e la loro estrapolazione futura, fino al 2100, ed in alcuni casi anche oltre. Inoltre vengono fatte delle valutazioni sulle influenze nei vari settori produttivi e sullo stato di benessere della salute. Il parametro più immediato è l'andamento della temperatura dell'aria. Essa è rimasta stazionaria dal 1850 al 1960 e poi ha subito una crescita con tendenze ad impennate negli ultimi tempi. Le variazioni di temperatura sono state dell'ordine della frazione di grado centigrado per salire a circa un grado e mezzo verso la fine del secolo. Scarti possono aversi anche per eruzioni vulcaniche di grandi dimensioni, non prevedibili. Anche la temperatura del mare tende ad aumentare ma in termini più limitati per la maggior “inerzia termica” dell'acqua e per lo scioglimento dei ghiacci polari. Questi saranno più cospicui nell'emisfero nord e la loro fusione produrrà anche un innalzamento del livello medio del mare, stimato allo stato attuale intorno ad una decina di centimetri e previsto per la fine del secolo poco oltre il mezzo metro.

Le precipitazioni sono previste in generale crescita ma con distribuzione non uniforme sul pianeta. Anche gli eventi estremi, come cicloni tropicali di grande intensità, onde di calore ed altri sono previsti in crescita con il riscaldamento globale. L'esposizione di un gran numero di individui alle onde di calore sarà un fattore notevole sulla salute. Gli effetti dei



cambiamenti climatici riguardano diversi settori ed in particolare la produzione di alimenti. Il tema viene seguito da istituzioni ONU specifiche quali la FAO. La complessità dei fenomeni rende gli studi piuttosto articolati ed i dati non sono di immediata lettura ed interpretazione per la gran parte delle persone del pianeta. Una corretta politica di informazione si rende necessaria per i singoli stati. In Italia da questo versante non si può essere molto soddisfatti, in relazione alle esigenze ed ai riflessi culturali ed economici, e forme di educazione permanente devono entrare nella prassi del vivere civile per evitare da una parte eccessivi allarmismi e dall'altra valutazioni errate e/o improprie sulla possibilità di uno "sviluppo sostenibile".

Silvestro Sannino 29 aprile del 2019

## LIBRI

### OMERO NEL BALTICO

Chi avrebbe immaginato che quel libro , forse il primo libro di mare che è l'Odissea , e poi l'Iliade del sommo Omero , significasse per noi non solo entrare nella letteratura di ogni tempo, ma addirittura nello spazio seppur di migliaia di anni fa.

In un volume di 700 pagine intitolato Omero nel Baltico, Le origini nordiche dell'Odissea e del'Iliade di Felice Vinci, giunto alla sesta edizione , Palombi Editori, € 25 questa tesi implicita nel titolo ribalta non solo le nostre credenze ma anche la geografia oltre che la storia . Ma allora noi ci siamo crogiolati con delle fiabe se quello che scrive e documenta l'ing. Felice Vinci è vero. Omero, il piu celebrato poeta della storia dell'umanità, è mai esistito ? Tutti gli schemi storici vanno in pezzi; la geografia che oggi si chiama corografia, e così viene studiata, è storia di popoli e di territori, storia di regioni dal lato fisico e antropico. Quando Schielmann "scoprì" Troia trovò strati di terra confermati dal prof. Goran Schildt nel suo Mare di Icaro. D'altra parte è difficile definire un'età geografica di Troia e delle sue peripezie; ma se Omero non è mai esistito chi ha scritto tante pagine di autentica poesia; tanti versi , ogni riga viene esaminata da Vinci , ogni riga sembra dare ragione all'autore, Omero descrive un'ambiente, una geografia che non può essere di fantasia e non è la stessa che ci siamo illusi di aver imparato a scuola o sui testi.

*...Un esempio, tra i tantissimi: ... Lo possiamo constatare nell'avventura successiva , ambientata nel magico mondo di Circe , la dea tremenda ( Od. X, 136) , signora dell'isola Eea. Infatti se già la terra dei Lesstrigoni ( norvegesi ndr) si collocava ad un'alta latitudine , ora dobbiamo trovarci ancora più a nord, come si evince da una preoccupata frase di Ulisse: Qua non sappiamo dov'è la tenebra e*

dove l'aurora,/o dove il sole,che gli upmini illumina, cala sotto la terra, / o dove risale . ( Od. X , 190,192 ).

Ogni pagina è costellata da citazioni omeriche, la storia non è fantasia , qui siamo nella Grecia di Plutarco , uno che se ne intendeva di mitologia .Dove la mettiamo l'isola di Ogigia , la “ moderna” Calipso, migliaia di anni fa ?. E' possibile che laddove c'era terra ora c'è l'acqua, e che il clima, le composizioni geologiche siano cambiate...

Il mondo descritto da Omero – scrive Vinci – è u disco dal diametro di 4.000 chilometri con la Grecia al centro circondata da un largo fiume , quasi un oceano che si chiamerà Indiano.

Schliemann nel 1870 , trova Troia non nel Baltico ovviamente di almeno 6000 anni or so no .Abbiamo scritto che le rovine di Troia erano sotto sette strati di terra e il prof. Schildt scrisse che era desolatamente poco visibile.

Ma allora si ribalta la terra ? Chi ha scritto i più grandi poemi di mare e di guerra , Odissea e Iliade ?

Le pagine fitte di prove, per mano di Omero..., paradossalemtnes, non è mitologia, è geografia, dalla Scandinavia al Mediterraneo, nulla di fantastico, a parte tante fotografie di quei luoghi che troviamo nel libro, c'è la scientificità della etimologia, della storia degli Achei e degli indoeuropei, la citazione della Bibbia .

“Agglomerati umani ondeggiarono tra religione e fantasia , invenzione e ricordo, esaltazione pittoresca di avveniment realmente accaduti ed elevazione, nellensfere dell'irreale, di realtà umane. ... Omero ed Esiodo sostengono che gli dei erano uomini passati a poco a poco nel culto , trasferiti dalla storia all'idolatria...Egizi e Fenici adoravano anche gli astri come Sole, Luna...

Non si può spiegare solo con la ragione e poco con la fantasia il più grande mistero della letteratura, anche se Vinci ... convince. ( DL)

---

I GRANDI TEMI CHE DL NEWS PROPONE AI LETTORI

## L'Identità

### L'analisi di Tobia Costagliola

*Argomento che suscita tanti punti di vista e che Tobia Costagliola inquadra come suo costume nel modo più completo possibile attingendo dalla storia, dalla filosofia, spingendosi in un dibattito di forte valenza culturale. Non é esaustivo , lo scrive lui stesso, provocherà qualche osservazione , ben venga nel nostro stile giornalistico ; penso che l'argomento deve essere ripreso e*

*non bastano enciclopedie e citazioni dotte. Non tutti sono gentiluomini alla Tobia, ma bisogna rispettare l'opinione di tutti lo stesso; l'interpretazione della Storia non si può liquidare senza tener conto che l'identità di cui spiega Tobia non è univoca, è frammentata oggi ancora di più di ieri in interpretazioni personali, complice la rete, le comunicazioni, le fake news del giornalismo di parte che sovrastano purtroppo il sereno dibattito. Ne parleremo ancora, io la mia identità l'ho persa nel 1945; oggi temo, fatti non parole, la terza espansione musulmana verso la conquista dell'Europa, sono dati di fatto; temo la falsità e la superficialità della società odierna, media in primis, senza valenze religiose, senza fede. Leggete Sannino che disquisisce sull'ateismo, c'è molto da imparare. ( Decio Lucano )*

Il fenomeno della globalizzazione, insieme alle migrazioni che, oltre certi limiti, sono subite come “invasioni”, sta gradualmente facendo nascere soprattutto in Europa e in una parte “ dell’America di Trump “ un diffuso timore, quasi ossessivo, per la perdita di una prerogativa di natura individuale, collettiva e globale, molto complessa, che si chiama “identità”.

La compromissione di questa identità, specialmente in Europa, viene rilevata ed enfatizzata, non solo dal fenomeno dell’immigrazione sopra citato ma, paradossalmente, da quella progressiva integrazione socio-politica-economica-culturale tanto sognata e auspicata dai “padri fondatori ” dell’ Unione Europea. Una Unione che, nella sua lenta e, ahimè, parziale realizzazione, trova ostacoli sempre più insormontabili quanto più emergono visioni ed interessi contrastanti suscitati da egoismi e da falsi timori per la perdita di sovranità e della stessa identità degli Stati nazionali. Timori che altre identità possano contaminare, inficiare o soverchiare quella che noi riteniamo essere la “nostra” identità. Potrei sbagliarmi ma, a me, uomo della strada, basta guardare agli Stati Uniti D’America o alla Confederazione Elvetica che, pur nella loro diversità costitutiva e storica, possono essere rappresentati dal loro cittadino “tipico” che noi definiremmo “Americano” o “Svizzero”. Salvo poi elencarne le varie tipologie. Per me uno “Svizzero” sarà sempre uno “Svizzero” e un “Americano” sarà sempre “Americano” qualunque, nel dettaglio, sarà la sua etnia, la sua educazione, la sua individualità personale e anche la sua lingua ( subordinata alla lingua ufficiale “nazionale”). Non riterrei per nulla paradossale o bizzarro potere, allo stesso modo, definire “Europeo” un cittadino del “vecchio Continente” soprattutto alla luce della sua storia e dei suoi confini che, come già detto altrove, non si sa dove iniziano né dove terminano...

E’ evidente che ci si riferisce ad una “teorizzata” identità Nazionale che dovrebbe integrarsi con le singole identità di altre nazioni da cui dovrebbe scaturire, con modalità e tempi indefiniti, una nuova identità.

Sarebbe una follia, per me, tentare di dare una definizione esaustiva del termine “identità”, tema dibattuto dai tempi di Platone ed Aristotele fino ai giorni nostri, passando attraverso l’evoluzione secolare della filosofia, metafisica, antropologia, psicologia e psicanalisi, matematica (vedi la teoria degli insiemi) e tutta la gamma delle discipline che consentono di penetrare l’immensità dello “scibile”.

Per quanto attiene l’identità individuale ho trovato una definizione interessante nella solita enciclopedia Treccani (Dizionario di Medicina) che riporta testualmente :

« Identità : Il senso della continuità del proprio essere nel corso del tempo, accompagnato dalla consapevolezza della propria diversità dagli altri individui. Il termine, di grande rilevanza in filosofia, sociologia, psicologia, in psicoanalisi non ha uno statuto concettuale netto e definito e si riferisce a tutto ciò che, nel suo insieme mente-corpo, caratterizza un individuo »

« [...] In matematica, uguaglianza valida incondizionatamente, verificata cioè da qualsiasi valore o gruppi di valori delle variabili che in essa compaiono. Nella teoria degli insiemi, trasformazione di un insieme in sé stesso (detta anche trasformazione, o applicazione, identica), la quale lascia fisso ogni elemento dell’insieme (fa cioè corrispondere a ogni elemento dell’insieme l’elemento stesso)».

Nel Cap.”Universo del Corpo, 1999” R.Beneduce riporta :« [...]In senso psicologico, con tale termine (identità) s'intende l'insieme delle istanze psichiche relative alla propria persona, che costituiscono il nucleo permanente della coscienza autoriflessiva (v. identificazione; sé). L'identità etnica è definita negli sviluppi recenti dell'antropologia culturale come l'esito di processi di ibridazione e 'negoziiazione' reciproca, e dunque non come un fatto di natura o una categoria stabile nel tempo e nello spazio. Dimensione dai confini sfuggenti e bisognosa di continue verifiche, l'identità etnica si costruisce su una trama di variabili interne ed esterne, di fenomeni contingenti e dinamiche storiche talvolta imprevedibili. L'esigenza di marcare l'identità culturale si esprime attraverso una serie di strategie di ordine materiale e simbolico che sanciscono l'appartenenza al gruppo ».

### L’identità è statica o dinamica?

Inquadrato sommariamente il significato dell’identità individuale si riescono ad immaginare anche da un punto di vista puramente antropologico le sue molteplici componenti di natura genetica, etnica, culturale, sociale, storica, politica, ecc. Continuando però su questa strada, cioè nella individuazione dettagliata dell’identità personale e delle sue componenti si finirebbe per concludere, erroneamente, che il concetto di identità esprime qualcosa di statico, sempre uguale a sé stesso.

Eppure, guardando indietro alla storia dell’Europa, del Mondo Occidentale e non solo, potremmo mai affermare che la nostra identità individuale e collettiva

sia rimasta sempre la stessa senza subire alcuna mutazione ? La mutazione c'è sempre stata, talvolta lenta, talvolta accelerata da eventi traumatici, di origine naturale o causati dalla mano dell'uomo, in un contesto di graduale evoluzione o di "progresso"(al netto di quella quota negativa chiamata "regresso"... ) inteso come sviluppo e crescita. Possiamo affermare, noi italiani, di essere identici, di avere la stessa visione del mondo e di noi stessi che avevano i nostri padri, i nostri nonni e i nostri antenati più remoti ? Credo che sia di natura assiomatica la constatazione della continua inarrestabile trasformazione, da sempre in atto, che si riflette con modalità differenziate sulla identità dei popoli e dei singoli individui.

Il concetto di "dubbia"staticità dianzi citato va rapidamente superato da un insieme assai ampio di fenomeni connessi con la crescita dell'integrazione economica, sociale e culturale tra le diverse aree del mondo che, a partire dagli anni '90, ha assunto la denominazione di "globalizzazione".

### L'identità culturale non esiste ?

A questo punto non posso fare a meno di evocare il contenuto di un interessante libro edito da Einaudi, nel 2018, dal titolo "provocatorio" L'identità culturale non esiste". Il testo è recensito da Alessandro Cattini, dottore Magistrale in Filosofia :

« L'identità culturale non esiste: è un assunto provocatorio e sfidante quello su cui si fonda la tesi che il filosofo e sinologo francese François Jullien, professore all'Università di Parigi-VII Denis Diderot, esprime in questo breve libro. Il testo, diretto e scorrevole, si propone come una bussola filosofica per orientarsi nella confusione della contemporaneità, segnata soprattutto da due fenomeni solo apparentemente contraddittori: la globalizzazione e il ritorno del nazionalismo. Il contesto spazio-temporale in cui la riflessione dell'Autore prende corpo è quello dell'Europa di oggi. Un'Europa che, da un lato, si confronta sempre più spesso con la multiculturalità dei popoli, promuovendo gli scambi e il dialogo fra le culture e cercando di valorizzarne le ricchezze; dall'altro si sente invasa, teme di non poter gestire i cambiamenti in atto e manifesta il bisogno di difendersi dal diverso. Viviamo infatti, secondo Jullien, in un'epoca «colta improvvisamente dal dubbio riguardo all'ideale dell'Illuminismo» (p. 1), ovvero attraversata da alcune domande di fondo: un cosmopolitismo pacifico, fondato sull'universale razionalità di tutti gli uomini, è ancora possibile? Il terrorismo ne ha forse minato irrimediabilmente le basi? La globalizzazione condurrà all'assimilazione di tutte le culture in un unico insipido aggregato? È auspicabile un dialogo tra le culture? Oppure quello che chiamiamo "dialogo" non è altro che una giustapposizione forzata di elementi e tradizioni che non hanno nulla in comune? »

A questo punto, forse, per un eccessivo timore di perdere la "bussola" converrebbe fare una precisazione : di che cosa stiamo parlando, dell'identità dei singoli paesi europei versus l'identità "unitaria" dell'Europa ? o stiamo

parlando dell'identità ormai quasi consolidata dalla storia, dell'Europa stessa nei confronti del resto del mondo? Io non vorrei dissertare sull'identità di una Europa in continuo divenire e delle sue radici "ebraiche o cristiane" che siano, tanto discusse, ma che solo la storia, la vera storia, potrà dimostrare. Il discorso ha per me un senso solo se si disserta sulla identità dell'Europa e dei rischi a cui è esposta dal fenomeno della globalizzazione (qualcuno preferirebbe dire "immigrazione" che, invece ne è solo una componente la cui temporaneità dipende solo da "noi").

### L'identità è a rischio?

La riflessione che segue rivela un ossimoro costituito, da una parte -- dal convincimento dell'esistenza di una identità culturale europea ben definita e permanente, nonostante l'evidente mutevolezza interna e le costanti interazioni con l'esterno e, dall'altra -- la paura dell'insicurezza "esagerata" e "strumentalizzata", di perderla.

E così quella insicurezza che accresce il nostro bisogno di sicurezza alimenta quelle ideologie che spingono comunità intere e stati a chiudersi, ergere muri ed attivarsi, mentalmente e fisicamente, nella difesa dei "confini". Allo stesso modo, il nazionalismo, l'autoritarismo, le ostentazioni di potenza nel campo del commercio con la recrudescenza dei dazi e le "schermaglie" negli armamenti collegate ad pericolose ingerenze che rispondono soltanto a assurdi e precostituiti schieramenti di pura convenienza, rafforzano la crescita di un diffuso isolazionismo dagli effetti deleteri e pericolosi sotto ogni punto di vista. Ma non ritenendo di poter discutere di commercio, dazi e strategie militaristiche, credo sia più utile ed esaltante riferirci, come del resto abbiamo già iniziato, ad una "identità culturale". E qui, mi ricollego all'interessante testo di F.Jullien, citato e commentato da A.Cattini, che, di fronte al nostro bisogno di certezze immutabili, cui aggrapparsi, indotti dalla paura dell'insicurezza, scrive: « [...] Così il bisogno di sicurezza finisce per condurre a comunitarismi di ogni genere: ideologie che danno vita a gruppi sociali chiusi o a economie seriali, in cui la produzione ripetitiva di beni e concetti sempre identici impone a tutti le medesime dipendenze fisiche e psicologiche. Si parla di contesti all'interno dei quali il prezzo della tranquillità data dalla somiglianza reciproca delle parti che compongono un organismo sociale, politico o economico viene pagato con l'estromissione di tutto ciò che si discosta dalla "norma".

Il «simile», sostiene infatti Jullien, non equivale al «comune» (p. 69), che invece è sempre multiforme e sfaccettato, eppure condiviso, come ad esempio la molteplicità degli spazi della città o la ricchezza dei sistemi ecologici cui tutti attingiamo per sopravvivere (pp. 10-11). La pretesa di ridurre la diversità all'uniformità, quand'anche sia perseguita in nome della pace, dell'efficienza o della giustizia, non aiuta a creare comunità autentiche, ma soltanto circoli chiusi ed escludenti. Una comunità autentica sa bene infatti di non poter esaurire, da sola, la realtà, e per questo rimane sempre aperta ».

## Universalità e diversità delle culture. La contaminazione

« Parallelamente, Jullien mostra anche che la volontà di interpretare il mondo a partire dalla categoria filosofica occidentale di “universalità” non è estendibile, né comune a tutte le lingue o a tutti i modi di pensare. «L’esigenza dell’universalità che sta all’origine della scienza europea e che è stata rivendicata dalla morale classica, oggi, a confronto con le altre culture non è affatto universale» (p. 8). Essa è piuttosto «il prodotto di una storia singolare del pensiero» che si è articolata su tre livelli: «quello filosofico (greco) del concetto; quello giuridico (romano) della cittadinanza e quello religioso (cristiano) della salvezza» (pp. 12-13).

Jullien afferma infatti che sono soprattutto gli elementi fondanti della cultura europea, come la ragione, la legge e la salvezza, a condividere l’esigenza di una validità universale e a indurci a proiettare inconsapevolmente questi stessi schemi interpretativi sulle altre culture.

Ciascuna cultura manifesta infatti, attraverso il proprio linguaggio, una particolare e irriducibile sfumatura del medesimo mondo.

In altre parole, ciò che le diverse culture hanno davvero in comune è, per Jullien, proprio il terreno ancora inesplorato che le distingue, poiché soltanto in questo spazio libero, dove l’unica regola è l’ascolto reciproco, esse possono condividere le proprie “risorse”, mettendole a disposizione di chi proviene da tradizioni differenti. Così, per l’Occidente, l’autore annovera tra le risorse la «promozione del Soggetto: non dell’individuo» e la sua libertà (p. 51). Il concetto di scarto non esaspera, perciò, l’opposizione tra identità culturali rigide, ma instaura un dialogo (dal greco: dia, “attraverso” e logos, “conoscenza”) fra entità che sono sempre in divenire, evidenziando ciò che sta nel mezzo, nello spazio del “tra”, attraversando il quale si possono comprendere meglio le molte declinazioni del pensiero umano (pp. 79-80).

La cultura è contaminazione. Perciò questi scarti tra le culture ne garantiscono anche la vivacità e la sopravvivenza. Se, secondo Eraclito, nella vita non ci si può mai bagnare due volte nello stesso fiume, per Jullien non ci si può immergere due volte in una stessa cultura. Ogni cultura degna di questo nome può infatti considerarsi viva solo finché cambia, cioè finché è disposta a entrare in relazione con le altre, venendone influenzata almeno tanto quanto è in grado di influenzarle essa stessa. Per l’autore le culture non differiscono dunque le une dalle altre sul piano dell’identità, ma su quello delle risorse. Queste ultime, al contrario della prima, sono, sì, da difendere, come è intuibile dal sottotitolo dell’opera, e sono peculiari per ciascuna cultura. L’autore lo dimostra grazie a numerosi riferimenti al diverso modo in cui le lingue del mondo esprimono concetti analoghi ma, in fondo, mai sovrapponibili, da cui si evince ad esempio la diversità della struttura del pensiero occidentale rispetto a quella del pensiero orientale. Ciascuna cultura manifesta infatti, attraverso il proprio linguaggio, una particolare e irriducibile sfumatura del medesimo mondo.



Per chi se lo stesse chiedendo, non si tratta di una prospettiva pigramente relativistica, rassegnata di fronte a una presunta irrilevanza di qualunque differenza culturale. Quella di Jullien è, al contrario, una prospettiva radicalmente dialogica. Dalla condivisione di queste risorse culturali, affidata a un comune e inesauribile impegno di traduzione linguistica, infatti, tutti possono attingere liberamente per arricchire la propria umanità ».

### Riflessioni finali

In questo travagliato e delicato periodo storico basterebbe guardare indietro e riflettere su come e quanto le “identità” dei singoli stati europei abbiano contribuito, nel bene e nel male, in maniera indubbiamente anche imperfetta, a conseguire, di fatto, una identità sovranazionale che, con le opportune e intelligenti correzioni, animate dal comune “interesse”, può ergersi con maggiore autorevolezza nei confronti di un mondo dominato da “giganti”. E, paradossalmente, proprio in questo periodo in cui soltanto una Europa Unita può garantire il nostro futuro, nazionalismo e sovranismo (che non sono sinonimi, come afferma Sergio Romano), tendono pericolosamente a “necrotizzare” quella “comunione” finora raggiunta, nella presunta difesa di una identità e sovranità a rischio per ogni singolo stato. Alla luce di quanto sopra descritto, premesso che in campo internazionale e, quindi, nei rapporti tra Stati, la “sovranità” di ciascuno Stato non è subordinabile a quella di un altro Stato, ripeto quanto già evidenziato nelle passate News: il mantenimento della pace, il conseguimento del rispetto tra nazioni e “blocchi”, si esprime”, nelle relazioni tra Stati, attraverso la reciproca, volontaria limitazione della “sovranità” per assicurare pace e giustizia tra le Nazioni. Non è una mia idea : è già mirabilmente sancito dalla nostra Costituzione che, all’art.11, recita : « L'Italia ripudia la guerra come strumento di offesa alla libertà degli altri popoli e come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali; consente, in condizioni di parità con gli altri Stati, alle limitazioni di sovranità necessarie ad un ordinamento che assicuri la pace e la giustizia fra le Nazioni; promuove e favorisce le organizzazioni internazionali rivolte a tale scopo ».

A questo proposito, Claudio Magris, l’illustre accademico e scrittore che non ha bisogno di presentazioni, nel suo editoriale per il nuovo 7 del Corriere della Sera dal titolo “Io sono un europeo e quindi voto, evidenza, tra l’altro, che ” le forze politiche che si confrontano e si scontrano sembrano piuttosto intendere le elezioni come un super sondaggio” e rileva che “il senso di appartenenza comune, specie fra i giovani, è cresciuto. Ci sono state e ci sono numerose iniziative europee positive”.

Significativa è la scelta di Magris che, anziché esprimersi con proprie parole ( che certamente non gli sarebbero mancate) riporta quanto scritto dall’estroverso, ironico, talvolta “snob”, amato e odiato dai lettori, Beppe Severgnini :

« In un suo *acuto e arguto* articolo sul Corriere, Beppe Severgnini ha scritto che “la costruzione europea non può essere la somma degli egoismi nazionali, è invece una consapevole cessione di sovranità]...]una grande affermazione dei sovranisti segnerebbe la fine di questa UE, che ha portato, nel continente, settant’anni di pace dopo tremila anni di guerra”. Sarebbe un disastro, perché l’Europa, l’Unione Europea, rappresenta la più grande, forse l’unica possibilità di un futuro migliore ».

Andiamoci piano nell’exasperare questo bisogno di difesa di confini materiali ed immateriali da nemici “ingigantiti” dal nostro diffuso egoismo che, mentre attrae, emotivamente, forti consensi, allo stesso tempo, maschera o ci fa perdere la percezione di quali sono i reali problemi dell’Europa e di ogni singolo Stato e ci rende incapaci di prevenire e affrontare le “invasioni” con modalità più intelligenti e costruttive.

Tobia Costagliola

fine