



Figli d'Europa, diversi per storia

di Enzo Di Stasio

L'Europa ha costruito istituzioni comuni senza produrre una società uniforme. Dietro trattati, frontiere condivise e un mercato integrato restano economie, culture politiche, modelli familiari e abitudini differenti. Una pluralità antica che convive con un'appartenenza ormai comune.

Una costruzione arrivata dopo. L'Europa contemporanea nasce da una storia di divisioni prima ancora che di unità. Per secoli guerre, imperi, migrazioni e confini mobili hanno ridisegnato il continente. Le popolazioni si sono sovrapposte e mescolate, mentre lingue e tradizioni acquistavano forme sempre più riconoscibili.

Dentro questa frammentazione si è formato un patrimonio comune. Il mondo greco-romano, il cristianesimo nelle sue diverse confessioni, il diritto, l'umanesimo, l'Illuminismo e lo Stato moderno hanno attraversato gran parte del continente, assumendo caratteri differenti secondo luoghi ed epoche.

continua a pag. 2



Euro digitale, il primo bancomat europeo

Immagine realizzata con I.A. (ChatGPT)

di Valentina Clavenzani

L'euro digitale non è ancora in circolazione ma sta già facendo parlare di sé: c'è chi lo vede con favore e chi lo guarda con sospetto e chi, addi-

rittura, giura e spergiura che non se ne servirà mai. Ma che cosa sarebbe e come funzionerebbe questo euro digitale? Lo chiediamo al professor Cristiano Zazzara, ex top manager di

S&P Global, oggi docente di finanza alla NYU Stern School of Business. Professore, ci spiega, in parole semplici, cosa sarebbe questo euro digitale? "In poche parole, l'euro digita-

le è contante in forma elettronica, ossia euro disponibile per pagamenti tramite applicazione o carta."

continua a pag. 3



Pasquale Episcopo
pag. 4



Vanessa Lucarini
pag. 13



Andrea Demetrio Rampin
pag. 9



Alberto Tuozi
pag. 6

Figli d'Europa, diversi per storia

continua da pag. 1



di Enzo Di Stasio

Quanto all'integrazione politica, essa è arrivata molto più tardi, soprattutto dopo le due guerre mondiali. Il progetto europeo ha quindi sovrapposto regole comuni a società già formate, ragion per cui l'Europa ha uniformato molte norme più rapidamente di quanto abbia reso simili le società.

Economie e culture politiche

Le differenze emergono con evidenza nell'economia. Industrializzazione, proprietà della terra, urbanizzazione e commerci hanno seguito percorsi diversi tra Nord, Centro, Sud ed Est. Alcuni Paesi hanno sviluppato presto forti apparati industriali e sistemi pubblici estesi; altri hanno conservato più a lungo il peso dell'agricoltura, della piccola impresa e delle reti familiari.

Su questi diversi percorsi economici si sono innestate differenti culture del lavoro, della protezione sociale, della tassazione e del ruolo dello Stato. Nei Paesi nordici, ad esempio, il welfare si è consolidato dentro una lunga tradizione di amministrazione pubblica e mediazione sociale; nell'Europa occidentale liberalismo, socialdemocrazia e cultura cristiano-democratica hanno prodotto altri equilibri; nell'Est la memoria dei regimi comunisti e della transizione successiva al 1989 continua a incidere sul rapporto con sovranità e istituzioni.

La stessa Unione può così essere percepita in modi diversi quando si discute di fiscalità,

immigrazione, difesa o diritti, perché ciascun Paese interpreta questi temi attraverso la propria esperienza storica.

Famiglia, religione e generazioni

La varietà si ritrova nella vita sociale. Cambiano l'età in cui si lascia la famiglia d'origine, il modo di assistere anziani e bambini, il peso delle reti parentali e il rapporto con i servizi pubblici.

Anche la religione conserva funzioni diverse. Nel Nord-Ovest la secolarizzazione è molto avanzata; in alcune aree orientali l'osservanza mantiene una forte funzione identitaria. Nel Mediterraneo il quadro è più sfumato e l'Italia ne offre un esempio significa-

e sul futuro demografico.

Le nuove distanze

Nel frattempo è cambiata anche la mappa sociale dell'Europa. Le differenze tra Paesi rimangono, ma attraversano sempre più anche le società al loro interno. Età, istruzione, reddito, distanza tra grandi città e aree periferiche producono fratture che si sovrappongono a quelle nazionali.

Un giovane di Madrid, Milano, Berlino o Amsterdam può condividere studi, consumi culturali ed esperienze professionali con coetanei stranieri più di quanto condivideva, su alcuni temi, con una generazione più anziana del proprio Paese. Persistono dunque le specificità nazionali, mentre si

rattere di una popolazione, contribuisce nel tempo a modellare ritmi e abitudini della vita quotidiana.

Nei Paesi settentrionali le forti variazioni stagionali della luce incidono sull'organizzazione della giornata, sul sonno e, in alcuni casi, anche sull'umore. Nell'area mediterranea il caldo ha invece favorito una maggiore vita serale, pause nelle ore centrali — come la tradizionale siesta spagnola — e pasti generalmente consumati più tardi.

Tutti figli della stessa Europa. Essere europei significa conservare un'identità nazionale e, insieme, riconoscersi in una storia più ampia. Si può essere toscani e italiani, catalani e

spagnoli, bretoni e francesi, bavaresi e tedeschi.

Fra Paesi europei risaltano soprattutto le differenze, perché il confronto avviene tra realtà vicine. Se il termine di paragone diventa invece un'altra area del mondo, emergono con maggiore chiarezza alcuni elementi comuni, dalle istituzioni politiche ai modelli sociali, fino a riferimenti culturali formati attraverso secoli di relazioni reciproche.

È una percezione che spesso cambia

proprio viaggiando. In patria ci definiamo italiani, francesi, tedeschi o spagnoli; fuori dall'Europa capita invece di scoprirsi europei con una naturalezza quasi inattesa.

L'Europa si è costruita su questa prossimità fra società diverse, che hanno mantenuto lingue, tradizioni e memorie proprie sviluppando nel tempo anche istituzioni e riferimenti condivisi.

Tant'è che le nuove generazioni, i cosiddetti figli d'Europa, pur nelle loro diversità culturali, si sentono molto più "fratelli" tra loro rispetto al rapporto che legava le vecchie generazioni europee.



Immagine realizzata con I.A. (ChatGPT)

tivo. Paese di forte tradizione cattolica, conserva un'impronta religiosa riconoscibile nelle feste, nei simboli e nelle consuetudini, mentre adesione e pratica religiosa hanno progressivamente perso terreno rispetto al passato.

Accanto alle differenze culturali agiscono quelle demografiche. Invecchiamento, bassa natalità e mobilità dei giovani modificano i rapporti fra generazioni e territori. Quando un giovane lascia un Paese del Sud o dell'Est per studiare o lavorare altrove, quel movimento incide insieme sul mercato del lavoro, sulla struttura familiare, sullo sviluppo locale

formano affinità trasversali tra gruppi sociali simili.

Il programma Erasmus, mobilità professionale all'interno della UE, comunicazione digitale e libera circolazione hanno accelerato questo processo. Basta osservare gli orari di una cena, il rapporto con la famiglia o il modo in cui si vive una piazza per accorgersi, tuttavia, che l'Europa resta molto meno uniforme di quanto suggeriscano le sue istituzioni comuni.

Una curiosità che viene dal clima

Perfino il clima racconta qualcosa della varietà europea. Pur senza determinare il ca-

Euro digitale, il primo bancomat europeo

continua da pag. 1



di Valentina Clavenzani

Ma abbiamo già i bancomat: che differenza ci sarebbe?

“Differenza importante. Il bancomat permette pagamenti in contanti solo sul territorio nazionale; quando usiamo quella carta all'estero, il pagamento passa tramite i circuiti americani perché non esiste, ad oggi, un bancomat accettato fuori dai propri confini nazionali. L'euro digitale andrebbe a creare un nuovo sistema europeo: consentirebbe pagamenti tramite bancomat, quindi in contanti, in tutta l'area euro.”

Potremmo, allora, definirlo, un bancomat europeo?

“In parole semplici, sì. Se oggi andiamo in Francia, ad esempio, per pagare in contanti dobbiamo avere con noi la moneta fisica mentre ogni pagamento con carta passa tramite circuito di carta di credito ed ogni prelievo ai bancomat francesi è soggetto a commissione. Avere l'euro digitale permetterebbe di pagare in contanti, esattamente come se stessimo usando il nostro bancomat italiano in Italia, senza costi aggiuntivi.”

In concreto, come si accederebbe agli euro digitali?

“Attraverso una banca o un altro prestatore di servizi di pagamento autorizzato, trasferendo l'importo desiderato dal conto corrente al portafoglio digitale. È un passaggio simile a un prelievo, ma carico gli euro sulla app o sulla carta anziché prelevare banconote.”

Non si tratterebbe quindi di una carta di credito?

“Esatto. La carta di credito permette di pagare con un addebito differito o utilizzando una linea di credito. L'euro digitale, di per sé, non concederebbe credito: è moneta contante come quella di un bancomat.

Non sarebbe però necessario caricare manualmente in anticipo l'intera somma di ogni pagamento online. Collegando il portafoglio a un conto bancario, l'importo mancante potrebbe essere prelevato automaticamente dai fondi disponibili sul conto al momento dell'acquisto. Se devo pagare 100 euro e nel portafoglio ne ho 20, gli altri 80 potrebbero arrivare dal conto collegato. Solo per il pagamento offline occorrerebbe un saldo già caricato.”

Un servizio in più per i cittadini,

quindi. Ma a quali costi?

“È tutto ancora in via di elaborazione, ma i servizi di base sarebbero gratuiti per i consumatori. Si potrebbe accedere tramite app o strumenti fisici, come una carta, ed effettuare pagamenti anche senza internet, purché vi sia denaro sufficiente e i dispositivi siano funzionanti. Pagando in euro digitali, si eliminerebbe anche il costo delle commissioni per chi, non avendo vicino una filiale della propria banca, deve ritirare contante da altro istituto.

Per gli esercenti, i vantaggi attesi sono incassi immediati e costi inferiori rispetto a quelli sostenuti per i pagamenti con carte sui circuiti internazionali.

Le commissioni pagate dagli esercenti agli intermediari remunererebbero i servizi offerti e contribuirebbero a coprire i costi tecnologici. I costi dell'infrastruttura centrale sarebbero invece sostenuti dall'Eurosistema (ossia BCE e banche centrali nazionali dell'area euro), che non applicherebbe commissioni di circuito o di elaborazione.”

Quale impatto potrebbe avere sulle banche? Non rischiano di perdere una parte dei depositi?

“Il rischio esiste. Trasferimenti consistenti dai conti all'euro digitale potrebbero ridurre la raccolta bancaria e aumentare il fabbisogno di finanziamenti alternativi, eventualmente più costosi. Per contenere questi rischi è previsto un limite al saldo detenibile per persona, il cui importo definitivo non è ancora stato deciso. Uno degli scenari studiati dalla BCE è un limite massimo di 3.000 euro. Il tetto riguarderebbe la giacenza, non la spesa mensile. Grazie al conto collegato si potrebbero effettuare anche pagamenti online di importo superiore.”

Ci sarebbe concorrenza con i grandi circuiti di pagamento internazionali?

“Sì, sui servizi di pagamento. Un

consumatore potrebbe scegliere l'euro digitale per un acquisto che oggi paga con una carta di debito o di credito. L'euro digitale, però, non offrirebbe di per sé una linea di credito.

L'Europa dipende molto da operatori internazionali come Visa e Mastercard, ma dispone anche di circuiti nazionali.

quindi un'opzione utile accanto ai pagamenti digitali.

Per l'euro digitale occorre distinguere. Offline, il progetto prevede che i dettagli del pagamento siano noti soltanto a chi paga e a chi riceve. Online, l'Eurosistema non dovrebbe poter collegare direttamente le operazioni alle persone, mentre gli intermediari avrebbero accesso ai



Immagine realizzata con I.A. (ChatGPT)

Il mercato dei pagamenti non è quindi esclusivamente americano. Il problema è la frammentazione. Una soluzione pubblica comune potrebbe ampliare la scelta e facilitare la crescita dei servizi europei.”

A chi sostiene che l'euro digitale sia una forma di controllo, che cosa risponde?

“La preoccupazione per la privacy è legittima. Il contante consente pagamenti riservati e può essere utilizzato senza dispositivi elettronici. Resta

dati necessari per eseguire i pagamenti e adempiere agli obblighi di legge. Queste garanzie devono tradursi in regole effettive, verifiche indipendenti e protezioni tecniche. Nel progetto attuale, il contante e l'euro digitale sono concepiti come strumenti complementari, per rispondere alle diverse esigenze dei cittadini.”

Grazie, Professore. La aspettiamo sulle pagine di inlibertà.it per approfondire l'argomento.

Terremoto politico in Germania



di Pasquale Episcopo

In poco più di tre settimane tre elezioni in altrettanti Länder (Stati federali, precisamente Sassonia-Anhalt, Berlino, Meclemburgo-Pomerania) della Germania (tutti nell'ex-DDR) hanno tolto l'appetito al Cancelliere Friedrich Merz e ai suoi colleghi della coalizione di governo. I cristiano-democratici della CDU e i social-democratici della SPD sono stati notevolmente ridimensionati, al punto che in Meclemburgo-Pomerania la CDU è del tutto scomparsa non riuscendo a superare lo sbarramento del 5%.

E' un terremoto politico che ha cause molteplici e svariate, tra esse in primis la crisi socio-economica, particolarmente sentita nei Länder dell'ex-DDR, da sempre la parte più povera del paese. L'amara verità è che la Germania non è più la storica "locomotiva d'Europa", appellativo nato negli anni '50 del secolo scorso. La robustezza dell'economia tedesca è stata il risultato di una politica fondamentalmente sana, che non ha conosciuto gli scandali e la corruzione di altre democrazie europee, in Italia ne sappiamo qualcosa. I partiti tradizionali tedeschi sono stati i pilastri della democrazia della Repubblica Federale Tedesca. Negli ultimi tre decenni la Germania è stata, in Europa, l'unica nazione in cui erano sopravvissuti (esclusione fatta per l'Inghilterra che, tuttavia, dopo Brexit dell'Europa non fa più parte). Ora a quanto pare sembra destinata come il resto delle grandi democrazie europee a precipitare in una crisi dalla quale rischia di uscire fortemente cambiata. Sarà davvero così? La crisi politica tedesca è fondamentalmente diversa dalle crisi che hanno colpito l'Italia o la Francia. E' una crisi culturale che ha origini lontane del tempo. Chi scrive è del parere che essa risalga ai tempi del Muro di Berlino la cui caduta non è servita ad avviare una vera integrazione delle due Germanie.

Con il Muro i tedeschi dell'est hanno vissuto trent'anni sotto un regime che non consentiva la libertà di opi-

nione e che hanno accettato perché concedeva ampie garanzie sul piano sociale. La crisi economica in cui è precipitata la Germania negli ultimi anni ha ribaltato le cose. Ai tedeschi dell'ex-DDR non sono bastati 36 anni per imparare ad apprezzare la democrazia. Oggi considerano i migranti una minaccia al mantenimento del posto di lavoro e del loro livello di benessere sociale.

Paradossalmente i migranti che vivono nell'est sono molto meno (circa 1/3) di quelli che vivono nell'ovest. Il motivo risiede nel mercato del lavoro che offre maggiori opportunità di impiego. I risultati si vedono. Grazie a programmi d'integrazione che

dal settore infermieristico a quello alberghiero, etc.. Secondo il portale migrando.de negli ultimi anni quasi il 70% dei nuovi posti di lavoro creati in Germania è stato coperto da cittadini stranieri, con una fortissima crescita delle assunzioni di specialisti stranieri (soprattutto da India, Cina e Brasile) nei settori accademici STEM (Scienza, Tecnologia, Ingegneria e Matematica).

36 anni di libertà non sono bastati ai tedeschi di Dresda, capitale del Land della Sassonia, dove nel 2014 è sorto il movimento dei Patrioti Europei contro l'Islamizzazione dell'Occidente denominato Pegida (Patriotische Europäer Gegen die Islamisierung

Nelle elezioni del 6 settembre scorso in Sassonia-Anhalt AfD ha raggiunto il 43,8% dei voti raddoppiando i propri consensi e fermandosi a soli tre seggi dalla maggioranza assoluta all'interno del parlamento regionale. Negli ultimi anni AfD è cresciuta anche nella Germania Ovest dove, attaccando la migrazione, l'Europa, l'euro, ha fatto man bassa dei voti degli elettori insoddisfatti di quasi tutti gli altri partiti politici tedeschi.

E in Europa? I paesi europei caratterizzati da forti partiti di estrema destra (come la Francia con Rassemblement National, che nei recenti sondaggi ha raggiunto il 34%, o l'Italia, con il giovanissimo Futuro Nazionale che ha già raggiunto l'8%) hanno storie completamente diverse. La mina vagante rappresentata dal Generale Vannacci è un pericolo più per i partiti del centro-destra. Sono loro infatti che rischiano di perdere elettori, ben più di quelli del centro sinistra. Certamente a livello europeo conterà l'evoluzione delle guerre e i rapporti di forza tra le grandi potenze mondiali. Se non resta unita l'Europa ha molto da perdere in questo contesto allargato.

Ma torniamo in Germania e alla guerra ai migranti dichiarata da AfD. Probabilmente la scomparsa dei partiti tradizionali non sarà così veloce come si potrebbe credere. Una cosa è certa. Non saranno i migranti sui quali AfD da anni ormai basa i suoi crescenti successi elettorali a scardinare la società tedesca.

La vita in Germania non può prescindere dalla civile convivenza tra etnie diverse, uomini e donne di nazionalità diverse, che da decenni danno un contributo fondamentale all'economia tedesca. I Gastarbeiter (lavoratori ospiti) che hanno ricostruito la Germania dopo la seconda guerra mondiale (perché gli uomini tedeschi erano tutti periti in guerra), sono oggi sostituiti da una generazione di persone che arrivano dall'Asia e dell'Africa in cerca di una vita migliore. Scappano dalle guerre e dalla siccità.

Senza migranti il continente europeo è destinato a una crisi economica senza uguali dovuta allo spaventoso vuoto demografico prospettato dalle previsioni statistiche. La scommessa del futuro è nell'accoglienza unita a programmi seri e duraturi di integrazione.

Da questo punto di vista la Germania rappresenta già oggi un modello di riferimento. Lo sarà anche in futuro.



Foto dell'autore

puntano sulla conoscenza della lingua e su specifici cicli di formazione professionale, nei Länder occidentali ci sono intere categorie di lavoratori coperte soprattutto da stranieri: dalla ristorazione all'edilizia, dai servizi di pulizia al trasporto pubblico,

Des Abendlandes) nonostante la scarsa presenza di migranti musulmani rispetto ai Länder occidentali. E' dalle ceneri di Pegida che è nato il partito di estrema destra AfD (Alternative für Deutschland) entrato in parlamento tre anni dopo.

Missione in Cina della delegazione europea



Immagine creata con I.A. (Gemini)



di Carlo Felice Corsetti

Una delegazione di otto membri della commissione per gli affari esteri del Parlamento europeo, guidata dal presidente David McAllister, ha effettuato recentemente una missione di tre giorni in Cina. È stata la prima visita dalla ripresa, lo scorso anno, dei contatti diretti tra il Parlamento europeo e le autorità cinesi.

I deputati europei hanno tenuto incontri a Pechino e Shanghai con il Ministro degli Affari Esteri Wang Yi e con i vertici del Congresso Nazionale del Popolo, tra i quali il Primo Vicepresidente Li Hongzhong e il Presidente della Commissione Affari Esteri Lou Qinjian.

Hanno discusso delle implicazioni geopolitiche dei rapporti tra UE e Cina, riaffermando la posizione di principio dell'UE ed il suo impegno per il dialogo.

Gli incontri della delegazione sono stati estesi agli ambasciatori dell'UE e degli Stati membri a Pechino, alla

Camera di Commercio dell'UE e al Dipartimento Internazionale del Partito Comunista Cinese.

I deputati hanno incontrato altresì importanti studiosi dell'Accademia cinese delle scienze sociali a Pechino e dell'Università Fudan di Shanghai. In quest'ultima città la delegazione è stata ricevuta dal sindaco Gong Zheng, con le autorità municipali e ha ricevuto dimostrazioni pratiche di applicazioni dell'intelligenza artificiale di grande interesse. Pochi giorni prima, infatti, la città aveva ospitato la Conferenza mondiale sull'intelligenza artificiale. I deputati europei hanno messo in risalto il ruolo fondamentale della Cina negli affari internazionali, nel contesto dei cambiamenti politici e geoeconomici in atto.

Hanno pertanto sollecitato il Paese a servirsi della propria influenza sulla Russia per raggiungere un cessate il fuoco e la pace in Ucraina. Una pace fondata sulla Carta delle Nazioni Unite e sulla sovranità e integrità territoriale dell'Ucraina, entro i confini riconosciuti a livello internazionale.

Partendo poi dalla considerazione che un Paese che si presenta come forza di pace non può sostenere l'economia dell'aggressore, i deputati europei hanno rivolto un appello alla Cina per l'interruzione della cessione di beni e componenti a duplice uso (civile e militare) verso sosteni-

tori della guerra di aggressione della Russia.

La delegazione ha voluto toccare anche il tema dei diritti umani universali, esprimendo la sua preoccupazione per la loro tutela in Cina. I deputati hanno poi definito insostenibile il deficit commerciale dell'UE con la Cina, che è stato di 360 miliardi nel 2025, equivalente alla cifra record di 1 miliardo di euro al giorno. Auspicando, anche sul fronte commerciale, relazioni bilaterali sostenibili e reciprocamente vantaggiose, la delegazione ha chiesto reciprocità e parità di condizioni.

I deputati europei e i loro riferimenti cinesi hanno rilevato il valore di una loro collaborazione nella salvaguardia del multilateralismo e della Carta

delle Nazioni Unite e si sono trovati d'accordo sull'interesse comune a mantenere le relazioni UE-Cina costanti e bilanciate.

Hanno infine trattato altre possibilità di cooperazione: la governance dell'AI, la transizione verde e l'azione per il clima.

In conclusione, i deputati della commissione per gli affari esteri, senza ignorare le rilevanti divergenze, hanno auspicato che alla visita potesse far seguito l'inizio di un dialogo tra il Parlamento europeo e la Cina, costante e incentrato sui risultati.

In autunno la commissione per gli affari esteri dovrebbe adottare la sua raccomandazione sulle relazioni politiche UE-Cina.

InLibertà.it
l'opinione indipendente

Periodico d'informazione generalista
e opinioni indipendenti

Fondato e diretto da Enzo Di Stasio

Periodico non in vendita e distribuito a titolo gratuito

È vietata la vendita e la riproduzione, totale e/o parziale, dei testi riportati nella presente pubblicazione

Reg. Tribunale di Roma n° 151/2024 del 07/11/2024

Editore: In libertà.it S.r.l.

Sede legale: Via Angelo Secchi, 8 - 00197 Roma - P. Iva 10957531006 - R.E.A. 1267402

Direttore Responsabile: Enzo Di Stasio

Direttore Editoriale Carlo Felice Corsetti

Vicedirettore: Simona Mazza

Caporedattore: Valentina Clavenzani

Fotografo: Claudio Colis

Stampa: Tipografia Ferrazza Largo Santa Caterina, 3 - 00034 Colleferro (RM)

L'Europa nella GEOpolitica



di Alberto Tuozi
Presidente della Fondazione
E. Amaldi

La famosa foto della Terra presa dagli astronauti dell'Apollo 8 il 24 dicembre del 1968, immagine ben nota a chi è nato prima degli anni Sessanta, ha sorpreso l'umanità, orientando per la prima volta il pensiero su globalità e prospettive a lungo termine della Terra, dando la speranza che le attività spaziali sarebbero state una cooperazione internazionale.

In realtà quella foto nasce dalla competizione tra USA e URSS all'inizio dell'era spaziale. Da allora lo Spazio ha avuto tanti altri aspetti: la collaborazione scientifica internazionale, come dimostrato dalla Stazione Spaziale Internazionale in cui astronauti USA, Russi, Europei, Giapponesi ecc. lavorano per attività di ricerca; lo sviluppo di grandi infrastrutture spaziali per telecomunicazione, navigazione, osservazione della Terra; lo sviluppo delle applicazioni per il benessere dei cittadini; lo sviluppo della *Space Economy*, potente motore economico moderno, che si stima arriverà a 1000 Miliardi di dollari entro il 2030.

Recentemente l'aspetto geopolitico è cresciuto, ne è prova la creazione in molti paesi di Forze Armate Spaziali o Comandi per Operazioni Spaziali, come in USA, Cina, Francia, Regno Unito, Giappone, India, Germania, Italia. Lo spazio è diventato un dominio strategico al pari di terra, mare, aria e cyberspazio. I satelliti supportano comunicazioni strategiche, navigazione, osservazione terrestre, intelligence e sistemi d'arma. Lo scenario politico internazionale attuale ha amplificato il valore delle informazioni geospaziali e delle capacità di acquisirle.

La capacità spaziale influisce sulla sicurezza delle nazioni, sull'economia globale e sugli equilibri internazionali. Non si tratta solo di "chi arriva

primo", ma di chi controlla orbite strategiche, satelliti, dati, rotte di lancio e, in futuro prossimo, risorse lunari o asteroidali.

Lo Spazio è costoso da raggiungere e da difendere e offre un rilevante vantaggio per l'attaccante rispetto ai tradizionali domini strategici.

Interferenze nello Spazio che interrompono servizi essenziali e critici hanno impatti significativi sulla vita dei cittadini, sulla economia e sulla sicurezza.

Esplosioni in orbita potrebbero causare danni irreversibili all'operatività di satelliti su orbite contigue.

Attori principali della Geopolitica dello Spazio sono Stati Uniti, Cina, Russia, ed anche, India, Giappone, Corea del Sud e i paesi Europei.

Come pensiamo e agiamo noi europei in questa nuova fase Geopoliti-

Il Programma Spaziale Europeo ha tre pilastri principali:

Galileo: sistema di navigazione satellitare europeo creato per garantire l'indipendenza dei servizi di navigazione con una infrastruttura comunitaria di cui *abbiamo le chiavi*, con chiara connotazione geopolitica.

Copernicus: costellazione di satelliti per l'osservazione della Terra (clima, ambiente, agricoltura, gestione delle emergenze, sicurezza). La politica è di piena fruibilità dei dati da parte di tutti, è pensato per la collaborazione internazionale.

IRIS²: costellazione per comunicazioni sicure e sovrane, in completamento. Un programma con connotazioni geopolitiche che serve, tra altro, a fornire capacità di comunicazione dall'orbita bassa, indispensabile per la guida dei droni.

le attività di sviluppo dei lanciatori, la operatività del sito europeo di lancio di Kourou nella Guyana francese e ha una industria in grado di coprire tutta le attività spaziali. Vuole ora consolidarsi come potenza spaziale totale anche per la difesa dallo Spazio, con lo sviluppo di capacità spaziali militari, anche in partnership europee.

L'Italia è stata il secondo attore per importanza avendo curato lo sviluppo di lanciatori e avendo una industria che copre autonomamente tutte le fasi di missioni spaziali. Ha avviato un piano di difesa spaziale e vuole essere un pilastro mediterraneo della geopolitica spaziale europea, con autonomia strategica, di difesa e industriale anche in collaborazione, in particolare con la Francia. La Germania non ha avuto finora



Fonte foto: NASA

ca?

La risposta è complessa e non può essere unitaria perché la gestione delle attività spaziali in Europa è molto articolata, comprendendo tanti attori:

Commissione Europea/Unione Europea/EUSPA

L'Unione ha la competenza di definire ed attuare programmi spaziali senza che l'esercizio di tale competenza possa avere per effetto di impedire agli Stati membri di esercitare la loro.

La Commissione Europea è il braccio esecutivo dell'UE; propone la legislazione e ne attua le politiche e il bilancio; l'EUSPA attua il programma spaziale dell'UE per fornire servizi spaziali affidabili, sicuri e protetti.

ESA - Agenzia Spaziale Europea sviluppa, a fini esclusivamente pacifici, la cooperazione fra Stati membri per la ricerca e la tecnologia spaziali e per le loro applicazioni. Per statuto non si occupa di attività militari. Non ha un ruolo geopolitico, ma le sue competenze tecniche sono disponibili per la realizzazione dei programmi spaziali dell'UE.

Francia, Germania, Italia, i tre maggiori attori europei dello Spazio UE da anni hanno trovato fra di loro un equilibrio dinamico nelle attività spaziali.

Recentemente l'equilibrio viene scosso da istanze geopolitiche, in particolare dalla Germania. Per molti anni il maggiore protagonista è stata la Francia, che ha guidato

una totale autonomia, non avendo la tecnologia dei lanciatori.

Ma ha appena pubblicato una strategia nazionale per la sicurezza nello Spazio con cui vuole rafforzare le capacità militari spaziali ed essere autonoma nel proteggere i propri satelliti, anche come contributo alla sicurezza europea. Il piano prevede un investimento nello Spazio senza precedenti: 35 Miliardi fino al 2030 ed aumento considerevole del suo contributo in ESA.

In pratica, la Germania vuole trasformare lo spazio in un dominio di difesa integrato nella strategia di sicurezza nazionale e, solo di riflesso, europea, in coerenza con la dichiarata volontà di avere le forze armate più rilevanti d'Europa. Vedremo!

Europa: aria più pulita per tutti



di Giovanna Tranfo
*Biochimico, ex direttrice
 del dipartimento di medicina
 epidemiologica e igiene
 del lavoro ed ambientale
 dell'INAIL*

ricoloso perché penetra in profondità nei polmoni portando con sé altre sostanze pericolose eventualmente presenti.

Il biossido di azoto (NO_2), un gas legato soprattutto al traffico veicolare, si riduce da 40 a 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Si abbassano le soglie per l'anidride solforosa (SO_2) un gas tossico prodotto dai combustibili fossili (carbone, petrolio) che contengono zolfo come impurità, responsabile delle piogge acide perché reagendo con l'umidità dell'aria produce acido solforico.

Vengono ridotti i valori limite per il benzene, una sostanza organica prodotta anch'essa dalla combustione e

Si tratta della stessa sostanza che nella stratosfera, fra i 30 e i 50 Km dal suolo, svolge invece un'azione protettiva, assorbendo gran parte delle radiazioni ultraviolette provenienti dal sole. Purtroppo, se respirato, è un forte irritante per occhi, naso e gola, riduce la funzione polmonare e accentua i problemi di chi soffre di asma o bronchite.

Viene introdotto un valore limite per il benzo(a)pirene, un idrocarburo cancerogeno generato dalla combustione di materiale organico come legno, tabacco, ecc.

Molte città italiane che oggi rispettano i limiti potrebbero non essere in regola con i nuovi valori senza

nei punti critici come grandi viali urbani, zone industriali e aree ad alta densità di traffico, e misurare nuovi inquinanti, tra cui il black carbon (fuliggine), le particelle ultrafini e il potenziale ossidante delle particelle, indicatori della tossicità dell'aria. Tutte le informazioni aggiornate sui livelli misurati, sui superamenti, sui rischi per la salute e sulle misure correttive adottate devono essere rese pubbliche perché i cittadini siano consapevoli della qualità dell'aria che respirano e partecipi del processo di miglioramento messo in atto.

Diritto al risarcimento: una novità storica

La direttiva riconosce esplicitamente il diritto a essere risarciti per i danni alla salute causati dalla violazione delle norme sulla qualità dell'aria, per condotta volontaria o negligente delle autorità competenti. Quindi se un Comune o una Regione non adottano le misure necessarie per rispettare i limiti e ciò provoca danni accertati alla salute, i cittadini potranno chiedere un indennizzo. È un cambiamento culturale importante: l'aria pulita non è più solo un obiettivo ambientale, ma un vero e proprio diritto fondamentale tutelato dalla legge.

Quali misure?

Nelle zone in cui i valori superano i nuovi limiti, si potranno adottare limitazioni al traffico (es. ZTL, blocchi dei veicoli più inquinanti, incentivi alla mobilità elettrica e ciclabile) e potenziamento del trasporto pubblico e della mobilità sostenibile, interventi sul riscaldamento domestico (sostituzione di caldaie obsolete, incentivi per pompe di calore e teleriscaldamento) e misure per ridurre le emissioni industriali e agricole (gestione delle deiezioni animali, abbattimento delle emissioni di ammoniaca).

Anche i singoli cittadini possono contribuire a migliorare la qualità dell'aria, preferendo mezzi pubblici, bicicletta o spostamenti a piedi, evitando di usare legna e pellet non certificati per il riscaldamento domestico, scegliendo elettrodomestici e veicoli a basse emissioni.

Verso il 2050

Secondo le stime della Commissione, il rispetto dei nuovi limiti preverrà migliaia di morti premature e farà risparmiare miliardi di euro in spese sanitarie.

Respirare meglio non è più solo un'aspirazione: è un obiettivo concreto, con scadenze, limiti e responsabilità precise. L'aria pulita è un diritto di tutti, ma tutelarla richiede un impegno condiviso da istituzioni, imprese e cittadini.



Foto di Angelo Scarcella da Pixabay

presente nella benzina che provoca leucemia, e per alcuni metalli pesanti come arsenico, cadmio, nichel e piombo.

Nuovi limiti sono fissati anche per l'ozono, un inquinante che ha origine dalla reazione di precursori sia naturali che antropici con l'irraggiamento solare.

interventi correttivi aggiuntivi su traffico, riscaldamento, industria e agricoltura.

Monitoraggio più stretto e trasparente

La direttiva rafforza il sistema di monitoraggio della qualità dell'aria: gli Stati membri dovranno installare più stazioni di misura, soprattutto

L'inquinamento atmosferico è il principale fattore di rischio ambientale per la salute in Europa (si stimano 300 000 decessi prematuri/anno) in quanto gli inquinanti possono essere estremamente nocivi sia per gli esseri umani che per l'ambiente.

Il Consiglio dell'Unione europea ha approvato la nuova direttiva per la qualità dell'aria, che stabilisce entro il 2030 nuovi limiti per gli inquinanti, benché più alti dei valori considerati dall'Organizzazione Mondiale della Sanità come non nocivi per la salute umana, gli ecosistemi naturali e la biodiversità. La Direttiva UE 2024/2881 dovrà essere recepita dagli Stati membri entro l'11 dicembre 2026. L'Italia ha già approvato lo schema di decreto legislativo per il recepimento il 4 agosto 2026.

Quale aria?

Per *aria ambiente* si intende l'aria presente nella troposfera, ad esclusione di quella dei luoghi di lavoro e di luoghi a cui il pubblico non ha accesso regolare; non si parla quindi (ancora) di aria indoor o di ambienti chiusi che non siano luoghi di lavoro. Se è vero che in casa respiriamo l'aria che entra dalle finestre, non dobbiamo dimenticare che esistono fonti di inquinamento interne come il fumo di sigaretta, la combustione come quella di stufe, camini, fornelli, incensi e candele, prodotti per la pulizia e cosmetici che possono contenere o produrre sostanze pericolose per la salute. Ma di questo parleremo un'altra volta.

Limiti più stringenti dal 2030

La novità principale è l'introduzione, dal 1° gennaio 2030, di limiti molto più severi per i principali inquinanti atmosferici, espressi sia come medie annuali, che come valori di picco da non superare un determinato numero di volte in un anno.

Gli inquinanti comprendono il particolato atmosferico (PM 2,5 e PM 10) e particolato ultrafine, quello più pe-

I primi passi dell'Unione europea



di Federico Bardanzellu

All'epoca della stipula dei Trattati di Roma (1957) si diffuse la tesi che la costituenda unione europea fosse una ricostituzione moderna del Sacro Romano Impero di Carlo Magno. Sia per l'estensione geografica degli Stati fondatori (Italia, Francia, Germania Ovest e Benelux) coincidente con l'antico Impero. Sia per l'estrazione cattolico-romana degli statisti considerati come i "padri" dell'Europa (Shuman, De Gasperi e Adenauer).

Tale tesi, ancorché suggestiva e assolutamente anacronistica, partiva da un presupposto sbagliato. La "nuova Europa", infatti, non ha mai auspicato la sua unificazione in un singolo Stato di matrice "imperiale". Il suo principio base, infatti, ha sempre presupposto l'esistenza di un consesso di Stati nazionali democratici posti su un piano paritario. Tale principio si riscontra per la prima volta con Giuseppe Mazzini. Nel 1834, infatti, il genovese fondò la "Giovine Europa". Costituita con l'adesione della Giovine Italia, Giovine Germania, Giovine Polonia e, successivamente, Giovine Svizzera). Dopo Mazzini, abbiamo dovuto aspettare il 1923, con la pubblicazione del libro Paneuropa di Richard Nikolaus Coudenhove-Kalergi e il 1930, con il Piano Briand di Unione federale europea. Dall'esilio, il primo italiano a prospettare un Unione europea di Stati paritari fu Carlo Sforza, già ministro degli esteri con Giolitti (1930: *Les Etats-Unis d'Europe*, Bruxelles). Solo in seguito si è giunti al Manifesto di Ventotene di Altiero Spinelli ed Eugenio Colomni (1942-1944) e al discorso di Jean Monnet ad Algeri (5 agosto 1943). Tutti questi statisti furono ideologicamente laici e non cattolici.

Di straordinario interesse è il discorso ancora di Carlo Sforza "Come fare l'Europa", pronunciato il 18 luglio 1948, all'università per stranieri di

Perugia. Il politico repubblicano, già proveniente dalla diplomazia, era tornato alla guida del Ministero degli Esteri da poco più di un anno (2 febbraio 1947). All'epoca, sia De Gasperi che Adenauer erano ancora concentrati sulla politica interna del loro paese. L'europeismo del ministro francese Shuman – come si vedrà – fu invece proprio "solleticato" dall'iniziativa del suo collega italiano. Stupisce perciò, a distanza di 80 anni, che l'europeismo di Carlo Sforza non sia ancora collocato in una dimensione di primissimo piano. Appena sedutosi nuovamente sulla sedia di Ministro degli esteri, infatti, Sforza propose a Shuman la realizzazione di un "Unione doganale italo-francese". Il ministro francese ne fu colpito, perché l'Italia era ancora tecnicamente un "paese sconfitto". Rilanciò allora elaborando la sua famosa "Dichiarazione per la previsione di un'Alta Autorità europea sovranazionale" (poi recepita nel Trattato di Parigi del 1950).

bozza di Trattato di Pace (10 agosto 1946). La posizione italiana nel consesso europeo era quindi cambiata in pochissimo tempo. Decisiva era stata l'azione del suo nuovo Ministro degli Esteri e il suo reiterare del concetto di Unione Europea – comprendente anche l'Italia – a cambiare la prospettiva.

Sforza aveva capito che l'avversario principale dell'unificazione europea era l'Unione Sovietica. Mosca, infatti, stava costituendo la sua alleanza di Stati satelliti nell'Europa orientale. Aveva capito, inoltre, le difficoltà della Francia a trovarsi con il fianco sud scoperto, in caso di adesione a qualsiasi organismo sovranazionale escludente l'Italia. Fu questa la carta vincente che permise all'Italia di far parte degli Stati fondatori della NATO, il 24 agosto 1949. Anche in questo caso l'Italia fu l'unica dei paesi sconfitti ad essere compresa tra i fondatori del nuovo organismo. La Germania fu ammessa soltanto nel 1955.

pa attuale sopportano pazienti i folli legami delle dogane, dei passaporti, dei visti che avvelenano le loro vite, è solo perché han finito per credere che si tratti di una legge fatale".

Nello stesso anno (1948), nella prefazione dell'opuscolo "L'Italia alle soglie dell'Europa" scrisse: "Lungi da me il voler suggerire, o soltanto cercare di indovinare, quali saran la forma o il modo d'essere della nuova organizzazione federale. L'importante è di marciare consapevolmente nella strada che la storia ci traccia; gli uomini di Stato non creano mai nulla; fan già molto quando capiscono che debbono vogare secondo corrente e cercare solo di evitare secche e scogli". Sembra esattamente la previsione di ciò che è stato il percorso futuro dell'attuale Unione Europea.

Il 18 aprile 1951 fu firmato a Parigi l'atto costitutivo della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio. Fu la prima delle tre Comunità europee ad essere creata, stavolta anche con



Immagine realizzata con I.A.

Nel frattempo, a Strasburgo, si costituiva il Consiglio d'Europa (5 maggio 1949). Gli Stati fondatori erano ancora soltanto dieci, tra cui l'Italia, unico paese uscito sconfitto dalla Guerra mondiale. La Germania di Adenauer, infatti vi aderirà solo in seguito. Non erano passati nemmeno 3 anni da quando De Gasperi era stato ascoltato con sufficienza dalle potenze vincitrici in relazione alla

Abbiamo accennato al discorso "Come fare l'Europa", pronunciato da Sforza, all'università per stranieri di Perugia. Tale discorso contiene l'esatta formulazione principio posto solo dieci anni dopo alla base della creazione della CEE. "Noi elimineremo dal Vecchio Continente quelle pazze barriere doganali che solo servono a mantener basso il livello dei vari popoli. Se i popoli dell'Euro-

la presenza della Germania Ovest. Subito dopo, Sforza concedeva un'intervista al Corriere della Sera, di cui riportiamo un passo per la sua incredibile preveggenza: "Lei sa da quanti anni io ho lottato per l'avvento di un'Europa Unita. Fui profondamente lieto per i risultati raggiunti con l'OEEC e il Consiglio di Strasburgo. Ma mai sentii come questa volta che l'Europa è in marcia".

La cornamusa, il suono dell'Europa



di Andrea Demetrio Rampin

Ci sono pochi strumenti musicali che possono trovare una connotazione geografica e storica piuttosto delineata. La cornamusa è uno di essi, con una specializzazione per regione e una cultura esecutiva locale la quale però deriva da un antenato unico comune, quasi come una lingua comune che col tempo si è diffusa e infine divisa in vari dialetti.

La musica medievale europea è debitrice della cultura mediorientale, la quale è giunta nel continente attraverso la Spagna e la Sicilia attorno all'anno 1000. Tuttavia la cornamusa dovette essere già presente nei salotti romani in quanto si rimanda già all'imperatore Nerone (37-68 d.C.) la pratica di suonare la *tibia utricularis*: un sistema di canne ad ancia legate a un sacco in cui si soffiava. Tale progettazione serve per sostenere un suono lungo e stabile senza

dover apprendere la complicata tecnica della respirazione circolare, in più permette di collegare un numero di canne variabile così da avere più suoni simultaneamente.

Nel Medioevo troviamo questo strumento diffuso in tutta Europa. Affreschi, incisioni e bassorilievi dimostrano numerosi strumenti diversissimi tra loro che mantengono la coerenza di una sacca a cui è collegata una canna per la melodia e, spesso, più canne con una nota unica e inalterabile, i bordini. Siamo in un'epoca i cui i musicisti si costruiscono da soli i propri strumenti e lo fanno con materiali a loro disposizione trovati localmente. Sarà soprattutto dal XVII secolo che le cornamuse trovano una loro standardizzazione locale che ci permette ancora oggi di distinguerle a livello regionale, con repertori ben codificati.

La più famosa è senza dubbio la *Highland Bagpipes*, scozzese ma che si è diffusa in tutto il mondo con il suo design specifico tramite gli eserciti del Commonwealth inglese. Nell' Asturias spagnola troviamo la *Gaita*, il cui suono venne reso celebre grazie a *Busindre Reel* di Hevia. In Bretagna, in Francia, abbiamo il *Biniou* dal suono particolarmente acuto. In Irlanda vince la *Uilleann Pipes*, la cornamusa usata solitamente nelle

colonne sonore dei film, si suona da seduti e permette di creare addirittura un accompagnamento armonico coi bordini. In Italia abbiamo *Piva*, *Musa* e *Baghèt* al Nord e la *Zampogna* al Centro e al Sud.

La cornamusa oggi vive due vite: quella della riproposta filologica e quella del revival, reinserita nei repertori pop, metal e d'avanguardia. Nel mondo anglosassone trova anche pieno utilizzo nelle funzioni pubbliche e religiose, quasi sempre tramite lo strumento scozzese sopracitato, la più riconoscibile fra tutte le cornamuse. In Italia la riscopriamo come suono natalizio con gli zampognari che seguono le feste lungo le stradine dei paesi di campagna e montagna.

Invece per quanto riguarda i connotati fisici la cornamusa ormai si è assestata sulle forme suggellate negli ultimi secoli, ma con una novità: la variante elettronica. Per

andare incontro alle esigenze concertistiche e di studio contemporanee sono stati creati degli strumenti dal suono digitale, spesso però con la forma tradizionale, in grado di tenere testa a tutta la potenza di una band rock o metal; sempre però preservando le sonorità tradizionali.



Foto di Julius H. da Pixabay



CANTUCCI AUTOTRASPORTI

VIA MATTIA BATTISTINI, 122 - ROMA

TEL. 06.6281858



Odissea: la reinterpretazione del mito



Immagine tratta dal Trailer della Universal Pictures International e rivista con I.A.



di Fabio Rossi

Con *Odissea* Christopher Nolan non si limita ad adattare uno dei testi fondativi della cultura occidentale: prova a trasformarlo in un'esperienza cinematografica. Il regista non sembra interessato a illustrare fedelmente il poema di Omero, quanto a interrogarsi su ciò che quel racconto continua a significare per il cinema contemporaneo: il viaggio, la memoria, la guerra, il tempo e soprattutto il desiderio di tornare a casa. La scelta di raccontare Ulisse attraverso una struttura narrativa frammentata non lineare è il primo elemento che rivela la natura dell'o-

perazione. Nolan sottrae al racconto la progressione tradizionale del viaggio e costruisce invece un mosaico di eventi, ricordi e conseguenze. Lo spettatore conosce la destinazione, ma non necessariamente il percorso emotivo che conduce fino ad essa. La domanda non è più soltanto *cosa succederà?*, ma *cosa è accaduto a quest'uomo perché diventasse quello che vediamo?*

In questo senso, il suo Ulisse (Matt Damon) è lontano dall'immagine del condottiero invincibile. È un uomo segnato dalla guerra, dalla colpa e dall'esperienza della violenza. L'intelligenza rimane la sua arma più importante, ma allo stesso tempo è anche una fonte di arroganza e di errore. Nolan costruisce così un eroe profondamente umano: coraggioso perché conosce la paura, resistente perché continua a combattere anche quando non possiede più certezze. Il vero viaggio, quindi, non è soltanto geografico, ma psicologico. Il grande antagonista del film diventa il tempo: è il tempo a separare Ulisse da Penelope, a trasformare Itaca

e a modificare l'identità stessa del protagonista. La distanza non è solo quella imposta dal mare: è quella prodotta dagli anni, dalle esperienze e da ciò che un uomo diventa dopo aver attraversato la guerra.

Particolarmente significativa diventa la figura di Penelope (Anne Hathaway): Nolan evita di considerarla semplicemente la donna che attende il ritorno dell'eroe. La sua attesa diventa una forma diversa di viaggio, fatta di responsabilità, solitudine e resistenza. Se Ulisse affronta il mare, Penelope affronta il tempo. Ed è forse questa la vera controparte del protagonista: non una figura passiva, ma qualcuno che deve difendere una casa e un'identità mentre l'uomo che ama è trasformato dalla propria assenza.

Anche Telemaco (Tom Holland) assume un ruolo fondamentale in questa riflessione. La ricerca del padre diventa una ricerca delle proprie origini, mentre la presenza di Antinoo (Robert Pattinson) introduce nella storia una dimensione politica legata al potere e alla successione,

Pattinson interpreta con viscido cinismo una figura che rappresenta l'opposto del ritorno: il desiderio di possedere ciò che appartiene a qualcun altro.

La guerra di Troia viene privata di qualsiasi retorica eroica. Nolan sembra interessato invece più alle sue conseguenze: alla distruzione, alla perdita e alla crisi di un'intera civiltà. Agamennone (Benny Safdie) diventa l'incarnazione di una logica del potere che considera la guerra come uno strumento naturale di dominio. Ulisse, al contrario, appare progressivamente come un uomo che comprende il prezzo di quella violenza. È proprio qui che l'*Odissea* assume una dimensione più contemporanea: il mito non viene trattato come un reperto del passato, ma come una lente attraverso cui osservare la condizione umana. Polifemo, le Sirene, Circe, Scilla e Cariddi e il mondo degli inferi non sono soltanto tappe spettacolari: rappresentano paure, tentazioni, traumi e conseguenze. La componente fantastica viene quindi ricondotta a una dimensione psico-

logica e simbolica.

Circe (Samantha Morton), in particolare, sembra incarnare il rapporto tra potere, trauma e vendetta. Nolan non utilizza la mitologia semplicemente per costruire meraviglia, ma per dare una forma concreta dei suoi personaggi. È una scelta coerente col suo cinema, da sempre interessato a ciò che si nasconde dietro la superficie degli eventi.

Sul piano visivo il film conserva tutta la monumentalità che ci si aspetta da Nolan. L'utilizzo dell'IMAX e della fisicità degli ambienti restituisce al mondo antico una dimensione concreta e primordiale. Il mare diventa quasi un personaggio: immenso, imprevedibile, capace di ridurre l'uomo alla propria fragilità. Anche le grandi sequenze spettacolari acquistano così una funzione narrativa, perché il senso del meraviglioso convive continuamente con quello del pericolo.

La musica di Ludwig Göransson - alternata a intensi momenti di silenzio - contribuisce a questa immersione, mentre la regia è sempre in cerca di un equilibrio tra il kolossal e il dramma intimo. È probabilmente questa la scommessa più ambiziosa del film: utilizzare una scala mastodontica senza perdere di vista il singolo individuo.

Non tutto però appare pienamente risolto: la scelta di ridurre il peso degli dei e di alcuni elementi della mitologia può lasciare in secondo piano una parte importante dell'immaginario omerico, mentre alcuni



Immagine realizzata con I.A. (ChatGPT)

personaggi femminili avrebbero potuto beneficiare di maggiore approfondimento. Inoltre, diversi passaggi del viaggio possono risultare lenti e ridondanti. Sono limiti che emergono proprio perché Nolan sceglie di reinterpretare il mito invece di seguirlo pedissequamente.

È questa libertà a rendere *l'Odissea* un'opera coerente con il suo autore. Come in *Interstellar*, *Inception*, *Dunkirk* e *Oppenheimer*, anche qui

il tempo non è soltanto una dimensione narrativa: è una forza che modifica le persone. Il viaggio diventa una riflessione sull'identità e sulla memoria, mentre il ritorno a casa assume un significato molto più complesso di quello apparentemente geografico.

Alla fine, la questione non è tanto se Ulisse riuscirà a raggiungere Itaca, ma se, dopo tutto ciò che ha vissuto, sarà ancora capace di riconoscerla

come casa. È qui che Nolan trova il senso più moderno dell'antico poema: *l'Odissea* non è soltanto la storia di un uomo che vuole tornare a casa, ma di un uomo che deve capire chi è diventato durante il viaggio. E forse il mito sopravvive proprio per questo: perché dietro mostri, guerre, divinità, racconta ancora la difficoltà più universale di tutte, quella di tornare là dove si apparteneva e scoprire se quel luogo esiste ancora.



PRONTO INTERVENTO FOGNATURE

- **DISOSTRUZIONE RETE FOGNARIA**
- **RICOSTRUZIONI RETI FOGNARIE**
- **MANUTENZIONE CONDOMINI**
- **VIDEOISPEZIONI**

Cell. 330.62.41.01 - e-mail: ip.service@tiscali.it

Europa, il nome venuto da Oriente



di Simona Mazza

L'Europa torna a interrogare i propri confini mentre la guerra percorre ancora il suo margine orientale. Eppure il suo nome viene proprio da Oriente, affidato al viaggio di una principessa fenicia che il mito pose all'origine del continente.

La principessa prima del continente. C'è qualcosa di singolare nel fatto che un continente oggi impegnato a stabilire i propri confini, a presidiare frontiere e a ridefinire il rapporto con l'Oriente porti il nome di una donna venuta dall'Asia. Europa era fenicia. Prima di diventare una figura geografica, una civiltà, un progetto politico e infine un'Unione di Stati, fu una ragazza sulla riva del mare.

Zeus la vide mentre raccoglieva fiori con le compagne. Assunse l'aspetto di un toro bianco, tanto mite da lasciarsi accarezzare; Europa gli salì sul dorso e allora l'animale entrò nell'acqua. Il mare, che per i Greci divideva le terre e insieme le rendeva comunicanti, divenne il luogo della trasformazione. La giovane lasciò la Fenicia e raggiunse Creta. Da lei sarebbero nati Minosse, Radamanto e Sarpedonte. Molto più tardi, quella ragazza orientale avrebbe dato il proprio nome all'Occidente.

Il mito come forma della storia. Roberto Calasso comincia *Le nozze di Cadmo e Armonia* proprio da questa scena. Non per gusto archeologico. Nel mito, per Calasso, gli avvenimenti possiedono la strana capacità di accadere una volta e di continuare ad accadere sotto altre forme. Gli dèi cambiano aspetto, i nomi migrano, le vicende si ricompongono. Anche Europa nasce così, da uno spostamento. Il suo primo

gesto è un attraversamento.

Ed è proprio entro questa geografia di attraversamenti che Erodoto, quando decide di raccontare la guerra fra Greci e Persiani, comincia molto prima delle battaglie. Comincia dalle donne.

Io era stata rapita, secondo il racconto riferito dai Persiani, dai Fenici. Poi i Greci avevano portato via Europa. Seguì Medea. Infine Paride condusse Elena a Troia. Ogni rapimento sembrava custodire il ricordo del precedente e ogni popolo disponeva ormai di un torto abbastanza antico da trasformarlo in una ragione presente. A un certo punto la sequenza privata delle offese diventò guerra. Con Troia, scrive Erodoto, prese corpo l'inimicizia fra Asia ed Europa.

L'archivio delle offese

È una pagina sorprendente anche perché inaugura la storiografia occidentale affidandole immediatamente

storiche ad abitare il linguaggio quotidiano della politica. Ogni carta geografica torna allora a essere anche una carta della memoria. Il confine indica una linea sulla terra e, insieme, racconta chi ritiene di essere stato prima da una parte e poi dall'altra.

Cadmo, l'Oriente e le lettere

E tuttavia la storia di Europa conserva ancora un'altra piega, forse la più istruttiva. Agenore, suo padre, manda i figli a cercarla. Fra questi c'è Cadmo. Parte dalla Fenicia seguendo la sorella scomparsa, attraversa terre straniere, consulta l'oracolo e infine approda alla fondazione di Tebe. La tradizione greca attribuirà proprio ai Fenici giunti con Cadmo l'introduzione delle lettere.

L'immagine merita di essere trattata. Una sorella orientale offre il proprio nome all'Europa; il fratello venuto a cercarla porta con sé le let-

traversano il Mediterraneo da secoli prima che qualcuno assegni loro un'appartenenza definitiva. Lo stesso nome Europa conserva la memoria di quel movimento.

Dopo il 1945 il continente tentò un esperimento raro nella propria storia. Stati che per secoli avevano costruito identità, dinastie e confini anche attraverso la guerra decisero di affidare una parte del conflitto alla politica, alle istituzioni, al diritto, alla trattativa. L'Unione Europea è nata dentro questa lunga educazione della memoria e oggi, mentre la guerra è tornata sul continente e la sicurezza occupa nuovamente il centro del discorso pubblico, quell'esperimento incontra forse la sua prova più delicata.

Europa continua ad attraversare il mare

Europa, intanto, continua ad attraversare il mare.



Immagine realizzata con I.A. (ChatGPT)

te un sospetto. Le guerre possiedono sempre una memoria. Prima delle armi arrivano i racconti che stabiliscono chi abbia colpito per primo, chi debba riparare, chi abbia ereditato un'offesa. Gli uomini combattono nel presente portando con sé archivi molto più antichi di loro. Quella materia antichissima, del resto, continua a circolare nella storia europea. Sul suo confine orientale la guerra in Ucraina ha riportato territori contesi, eserciti, alleanze, memorie imperiali e genealogie

tere attraverso le quali quella stessa Europa scriverà una parte immensa della propria memoria. Prima ancora di diventare Occidente, l'Europa riceve dunque qualcosa dall'altra riva.

Una civiltà nata nei passaggi

È forse questo il tratto che il mito consegna con maggiore precisione al presente. Le civiltà amano immaginarsi compatte quando guardano indietro, mentre le loro origini assomigliano spesso a porti. Popoli, alfabeti, dèi, racconti e commerci

L'immagine antica rimane curiosamente esatta. Una donna venuta dall'Asia procede verso Occidente sopra un dio che ha cambiato forma. Alle sue spalle resta una terra d'origine; davanti a lei ne esiste un'altra che ancora ignora il nome che porterà. Fra le due c'è il mare.

Forse siamo figli proprio di quel passaggio. E ogni volta che l'Europa torna a chiedersi dove finisca, da chi debba difendersi e quale storia le appartenga, la principessa fenicia riappare silenziosamente sulla riva.

L'Europa inquieta di Vittorio Alfieri



di Vanessa Lucarini

Nel Settecento si delinea il fenomeno di costume detto Grand Tour: un lungo viaggio di formazione attraverso l'Europa intrapreso dai giovani aristocratici europei poiché pensato come completamente indispensabile dell'educazione delle élite. Questa esperienza serviva a confrontarsi in modo diretto con la cultura, i sistemi politici e le dinamiche sociali delle grandi città europee. In questo modo si intendeva ampliare la visione del mondo delle future classi dirigenti.

La partenza e la giovinezza inquieta

Anche Vittorio Alfieri, da buon esponente dell'alta società piemontese, ha intrapreso una serie di viaggi per l'Europa. Come narra nella *Vita*, la mattina del 4 ottobre 1766 inizia il suo «tanto sospirato viaggio». Il primo anno si svolge all'interno della penisola italiana, all'epoca ancora lontana dall'essere uno stato unitario.

In seguito, Alfieri riesce a ottenere dal padre il permesso per prolungare la sua permanenza all'estero. Può quindi visitare paesi come la Francia e l'Inghilterra, terre i cui nomi risuonavano come promesse di «meraviglia e diletto nella [sua] giovinezza inesperta».

Ben presto, però, l'esperienza di Alfieri si rivela una sorta di anti-Grand Tour. Laddove ci si aspetterebbe stupore e attitudine alla contemplazione, si manifesta un'irrequietudine straordinaria che spinge il giovane letterato a volersi spostare di continuo e ad annoiarsi terribilmente ogni volta che è costretto a fermarsi in una località. Infatti afferma: «Tutto il giorno io correva in quei divertentissimi calessetti a veder le cose più lontane; e non per vederle, che nulla avea curiosità e di nessuna intendeva, ma per fare la strada, che

dell'andare non mi saziava mai, ma immediatamente mi addolorava lo stare».

Il disprezzo per i monumenti e l'uniformità delle corti

A Firenze Alfieri resta colpito dalla tomba di Michelangelo nella chiesa di Santa Croce. La memoria dell'artista lo induce alla riflessione su cosa significhi essere dei grandi uomini e interrompe momentaneamente la continua «dissipazione di mente» che lo affligge nei momenti di sosta. Per il resto rivendica con forza il suo totale disinteresse per i monumenti e le bellezze artistiche: «Alcune cose che vi sarebbero pur da vedersi io non vidi, o male ed in fretta, e da quell'ignorantissimo e svogliato

sperata ricerca di se stesso e della propria identità. Alfieri procede per tentativi ed errori. Esemplare è l'episodio in cui, abbagliato dalla potenza dell'Inghilterra, a Firenze decide - da madrelingua francese - di ingaggiare un maestro di inglese anziché cogliere l'occasione di «imparare dal vivo esempio dei beati toscani» per esprimersi «senza barbarie nella loro divina lingua». Allo stesso modo, si lascia sedurre dall'idea di una carriera diplomatica unicamente perché la ritiene «la men serva» tra tutte le servitù politiche, e non perché la desidera davvero.

In una delle pagine più intense della sua autobiografia, Alfieri fotografa lo spaesamento tipico della giovi-

dalla sua mente e la realtà incontrata. Emblematico è il caso di Parigi. Spinto dalla fascinazione per le commedie francesi viste a Torino, Alfieri raggiunge la capitale francese armato di grandi aspettative. La trova tuttavia degradata e oppressa da un clima piovoso che alimenta la sua malinconia. Le dedica quindi una critica feroce.

Non meno severo è il giudizio che riserva alla Prussia: la descrive come una grande caserma che scatena in lui «l'orrore per quell'infame mestier militare, infamissima e sola base dell'autorità arbitraria». L'apice della delusione però lo sperimenta nei confronti della Russia. Qui si rifiuta di incontrare la «famosa auto-



Immagine realizzata con I.A. (Gemini)

ch'io era d'ogni utile o dilettevole arte».

Allo stesso modo, la sfarzosità delle corti europee gli appare ben presto ridondante e tediosa. All'indomani della visita alla corte di re Ferdinando IV di Borbone a Napoli, forte anche di precedenti incontri con altri sovrani, il poeta giunge a una conclusione disincantata: «i principi tutti non avevano fra loro che un solo viso, e che le corti tutte non erano che una sola anticamera». Questa insofferenza strutturale lo spinge progressivamente a recidere i legami formali, portandolo a lasciare l'aio e i compagni di viaggio per proseguire in totale autonomia, ormai insofferente verso qualsiasi forma di dipendenza.

La ricerca di sé e la malinconia

Dietro a questa incapacità di trovare requie si cela un giovane alla di-

nezza e l'ardore di una ricerca ancora priva di una meta chiara: «Io vivevo frattanto in tutto e per tutto ignoto a me stesso, non mi credendo vera capacità per nessuna cosa al mondo, non avendo nessunissimo impulso deciso, altro che nella continua malinconia». Questa malinconia è la spia di un vuoto esistenziale che, con lo sguardo retrospettivo del memorialista, riconosce come la «necessità che era in me di avere ad un tempo stesso il cuore occupato da un degno amore, e la mente da un qualche nobile lavoro».

L'idealizzazione fantastica e la realtà deludente

Un altro tratto distintivo della psicologia di Alfieri è la tendenza a idealizzare in modo smisurato i luoghi non ancora esplorati, per poi rimanere quasi sempre deluso a causa dello scarto tra l'immagine creata

cratrice Caterina Seconda» a causa dell'«odio purissimo della tirannide» che caratterizzante nel percorso letterario dell'autore.

I viaggi nel viaggio

Al contrario, l'impatto con l'Inghilterra e con Londra risulta altamente positivo. Alfieri riconosce agli inglesi il merito di vivere in un «fortunato e libero paese» protetto da un buon governo. Ciò non gli impedisce però di spostarsi ancora, di attraversare Olanda, Svezia, Finlandia, per poi trovarsi in Spagna e concludere il suo periodo di peregrinazioni giovanili in Portogallo. Tutti questi viaggi, seppur frenetici, sono fonte di arricchimento per Alfieri e rappresentano una parte rilevante di un percorso molto più grande: quello di una vita illuminata dall'appuntamento con il se stesso più autentico e con la propria vocazione.

La cucina europea



di Stefano Sorrentino

Nell'immaginario collettivo esistono una cucina asiatica, una africana, una sudamericana e persino una cucina nordamericana. L'Europa, come entità gastronomica, non è contemplata e si parla comunemente di cucine locali o, al massimo, nazionali. È solo una percezione o corrisponde alla realtà?

La civiltà dei cereali, della vite e dell'olivo

La prima unificazione gastronomica a livello europeo è avvenuta sotto la dominazione romana che ha diffuso in tutto il continente i cereali, la vite e l'olivo influenzando anche quei popoli germanici che avevano una dieta sostanzialmente carnivora e privilegiavano, anche per ragioni climatiche, la cervogia (antenata della nostra birra) al vino.

Ortaggi, erbe aromatiche e frutta, oltre all'immane garum, furono importati e dove possibile prodotti anche a livello locale e molti di

essi sopravvivono in quelle culture gastronomiche ancora oggi.

I prodotti dello «scambio colombiano»

Un secondo elemento unificante è stato lo «scambio colombiano»: quell'insieme di alimenti e prodotti agricoli importati, inizialmente dagli Spagnoli, dal Nuovo Mondo e presto diffusi su tutto il continente europeo: su tutti, pomodori, patate e mais.

La Francia sinonimo di Alta Cucina

Alla metà del '700 la Francia si è proposta come riferimento gastronomico continentale e sino alla metà del '900 uno Chef non poteva dirsi realmente tale se non aveva trascorso un periodo di formazione in Francia: preferibilmente a Parigi, come favoleggiavano i primi testi di cucina diffusi nella nascente borghesia ottocentesca.

La cucina del territorio come «scoperta» del secondo dopoguerra

Se in Italia, patria del conservatorismo gastronomico, la valorizzazione dei prodotti e dei piatti locali è stata anticipata dall'autarchia imposta dal regime fascista, nel resto dell'Europa è stata la Nouvelle Cuisine degli anni '70, al cospetto di alimentazioni popolari abbastanza omologate e ripetitive, ad impadronirsi il concetto di «scoperta» del territorio e quindi di «riscoperta» delle sue tradizioni.



Immagine realizzata con I.A. (ChatGPT)

Dal cibo al vino, passando per il turismo gastronomico, si è dato valore solo alle specificità locali ignorando il patrimonio comune europeo. Piatti e abbinamenti «europei» che non ci rendiamo conto essere tali.

Alla fine dell'800 i napoletani non ci pensavano lontanamente ad abbinare la pizza alla birra, preferendogli il vino, ancorché più caro. Oggi la birra in pizzeria la fa da padrona e abbiamo imparato a gustare le birre inglesi.

Cotolette di carne, legittime eredi delle Wiener Schnitzel, patatine fritte originarie del Belgio, baccalà nordico, Würstel, Hamburger,

Sandwich e gl'immane Croissant oggi fanno parte della nostra alimentazione quotidiana.

Reciprocamente cucinare «all'italiana» è pratica diffusa in tutto il continente europeo.

Il «gusto europeo»

Un comune cittadino europeo si adatta facilmente, magari rimpiangendo qualche pietanza, in qualsiasi realtà gastronomica del Vecchio Continente.

È il «gusto europeo» che forse non sarà codificato, ma che non è meno riconoscibile di altre cucine.

Siamo cittadini europei anche a tavola e sarebbe anche ora di esserne orgogliosi.



AMMINISTRAZIONE CONDOMINIALE & GESTIONE D'IMMOBILI

Valorizza il tuo Condominio con
una gestione attenta e trasparente

Studio EA
Via Prospero Santacroce n.148/a
00167 Roma

info@condominionline.eu

L'Associazione è iscritta al Registro della Legge 14 gennaio 2013 n. 4 - G.U. n. 22 del 26/01/2014

Addio all'auto europea?



di Giorgio Chiatti

Esiste un addio dell'auto europea? Questa è la domanda che molti esperti del settore cominciano a porsi. Non passa giorno senza che vengano rilanciate notizie di una casa automobilistica europea che annuncia tagli alla produzione e riduzioni del personale con nuovi piani industriali orientati a mostrare che l'obiettivo resta l'utile per l'azionista. Principio giusto e corretto.

come, per esempio, incentivi e ristrutturazioni di plessi industriali o defiscalizzando la ricerca, hanno cercato di accelerare il passaggio. Purtroppo, le risorse risultano ancora insufficienti per la piena diffusione e stabilizzazione della produzione automobilistica. Le stesse case automobilistiche europee hanno dirottato ingenti risorse nello sviluppo di auto elettriche, arrivando a produrre nuove tipologie di batterie, semiconduttori, microchip e software di gestione.

A fronte degli investimenti l'auto elettrica ha ancora dei forti limiti: scarsa rivendibilità dell'usato; tempi di ricarica lunghi, anche se sono stati migliorati; scarsità degli impianti di ricarica, nonostante la Commissione Europea, con il Regolamento AFIR, richieda la loro installazione ogni 60 km, al momento non sono esistenti. La forte dipendenza dalle materie prime critiche come terre rare, litio, rame, indispensabili per produrre

dei costruttori europei solo impegnando i terminal portuali per scaricare a terra le auto. Dimostrando una rilevante competitività sui tempi di consegna.

Le auto cinesi, inoltre, sono sviluppate per rispondere alle esigenze del cliente privato offrendo tecnologia, sistemi di intrattenimento e numerosi ADAS in grado di rendere la guida più sicura e assistita, ad un prezzo inferiore di una qualunque utilitaria europea.

Comprare un SUV cinese allo stesso prezzo di un'utilitaria europea crea un gap importante per i costruttori del Vecchio Continente e mette in discussione la loro capacità di essere competitivi.

La crisi industriale europea

Per capire la crisi dell'auto in Europa è necessario fare un'analisi sulla crisi generalizzata dell'industria europea. Il settore industriale è il settore che ha maggiormente risentito delle politiche del New Green Deal.

ne e dell'automatizzazione, che se, da una parte hanno migliorato le condizioni di vita di tutti noi, dall'altra ha comportato, con il loro sviluppo, una minore richiesta di manodopera. La prima conseguenza è stata indirizzare le nuove generazioni a studiare le nuove tecnologie piuttosto che diventare un operaio specializzato, allo stesso tempo la fabbrica moderna 4.0 necessita di minore presenza umana.

Shock energetici dovuti alle guerre contemporanee, come ad esempio il conflitto Ucraina-Russia ed il conflitto Israele-Stati Uniti contro l'Iran hanno di fatto bloccato il 70% del petrolio e dei suoi prodotti, generando costi importanti sul trasporto delle merci, con l'aumento dei prezzi delle stesse, una fase inflazionistica.

L'identità perduta dell'auto europea

E allora viene da chiedersi: l'auto europea è finita?

Forse è più corretto dire che l'automobile europea si sta avvicinando a una fase di forte perdita di identità. Oggi è facile accorgersene osservando i listini dei grandi gruppi automobilistici. Vengono utilizzate sempre più spesso le stesse piattaforme, gli stessi motori, gli stessi schemi elettrici e tecnologie condivise.

Le linee delle automobili finiscono così per assomigliarsi sempre di più. Perdendo la loro identità. Escludendo i marchi premium e sportivi, come Lamborghini e Ferrari che continuano a rappresentare un'unicità, gli altri hanno puntato su una perdita complessiva di identità offrendo auto sempre più simili tra loro, dove, forse l'unica differenza è il marchio sulla calandra anteriore.

Alla domanda iniziale: cara Europa, stiamo davvero assistendo alla fine della tua automobile?

Forse no. È difficile negare che l'industria automobilistica europea si trovi davanti alla trasformazione più complessa della propria storia. In un contesto geopolitico non facile. A volte sembra che il management non sia in grado di dare risposte serie ed adeguate: non è licenziando migliaia di lavoratori, bloccare il turnover, che è possibile traghettare un'impresa verso il futuro.

Bisogna anche essere in grado di rispondere alla politica con dati alla mano e difendere le proprie tecnologie, non bisogna fermare un processo di miglioramento tecnologico ed energetico, ma lo si deve sviluppare nei tempi giusti e non sposare una sola tecnologia ritenendola migliore delle altre, quando, in realtà, sono complementari.

L'auto europea si salverà solo con una classe di manager pronta e determinata nel proprio lavoro e a cui non dovrà mancare un pizzico di passione.



Immagine realizzata con I.A. (ChatGPT)

Il fine deve essere il profitto. Il settore dell'auto continua a essere sotto pressione da circa dieci anni. Il passare del tempo non sembra riuscire a risollevarlo ai suoi fasti. Oggi ad aggravare la situazione sono principalmente tre temi: la crisi industriale europea, la concorrenza cinese e transizione ecologica-elettrificazione.

Quest'ultimo tema affligge il settore automobilistico da diversi anni. È una rivoluzione industriale. Passare da una trazione basata su fonti fossili ad una fonte "rinnovabili", che include una tecnologia completamente diversa impone investimenti ingenti, tempo ed altre risorse.

Le risorse economiche sono significative, spesso fornite dagli stessi stati membri che sotto varie forme

un'auto elettrica, ma al momento sotto stretto controllo di Cina e Stati Uniti.

La concorrenza cinese

Una concorrenza forte, presente e rapida, è l'arrivo dei costruttori cinesi nel panorama automobilistico europeo. Hanno l'obiettivo di conquistare la quota maggiore di mercato, e non si fermano alla sola produzione del veicolo, sono in grado di realizzare una diffusa rete logistica per consegnare l'auto prodotta in Cina in qualunque parte del mondo. Prendiamo ad esempio il colosso BYD, che dispone anche di una flotta per trasportare le auto prodotte. Navi cargo capaci di trasportare migliaia di veicoli da 7.200 fino a 9.200 unità. Una realtà industriale capace di rallentare anche la concorrenza

Un progetto importante e indispensabile per salvaguardare il nostro pianeta dagli effetti dannosi dell'inquinamento. Il conseguente cambio di obiettivi e l'emanazione di norme stringenti sull'emissione di anidride carbonica hanno causato costi di ristrutturazione talmente elevati che molte aziende hanno preferito cessare la produzione in Europa e delocalizzare nel resto del mondo o semplicemente a chiudere.

Un altro aspetto fondamentale è stato un nuovo piano di business che molti imprenditori hanno puntato: la finanza ed i servizi. Settori dove il capitale investito può ottenere una remunerazione elevata in tempi più brevi e a costi inferiori.

Il settore industriale ha anche risentito dell'avvento della digitalizzazio-



CENTRO REVISIONI BATTISTINI

Esperienza pluriennale

CONTROLLI PER LA TUA SICUREZZA

- Efficienza dei sistemi frenanti
- Stato e funzionamento impianto elettrico
- Regolarità gas di scarico
- Numero di telaio leggibile
- Nessuna perdita di liquidi
- Pneumatici in buone condizioni
- Stato meccanico e gioco dello sterzo
- Funzionalità delle cinture di sicurezza
- Stato della carrozzeria
- Funzionalità dell'avvisatore acustico

Via Mattia Battistini, 79 - 00167 Roma tel. 066276396
sito: www.battistinirevisioni.it - info@battistinirevisioni.it