

# Idee & opinioni


**Corriere della Sera SMS**

 Le news più importanti in anteprima sul tuo cellulare. Invia un sms con la parola **CORRIERE** al 4898984

 Servizio in abbonamento (4 euro a settimana). Per disattivarlo invia RCSMOBILE OFF al 4898984. Maggiori informazioni su [www.corriere.it/mobile](http://www.corriere.it/mobile)

## CORRIERE DELLA SERA

**ATTENTI ALL'ECOLOGIA ANCHE SE C'È CRISI QUEL CHE CI INSEGNA LA MORIA DI API**

Uno studio pubblicato dal ministero dell'Agricoltura degli Stati Uniti ha reso noto con allarme il grave declino che ha colpito, quest'ultimo inverno, le colonie di api. Il 31% degli alveari sarebbe stato coinvolto nella moria, con conseguenze disastrose non solo per la produzione di miele — e già questo è un danno di non poco conto — ma anche per il complesso di ricadute sull'ambiente, in particolar modo su quello agricolo.

Sempre il ministero dell'Agricoltura statunitense, di concerto con l'Agenzia americana per la protezione dell'ambiente, asserisce che tale moria sia da attribuire a una molteplicità di fattori, quali parassiti, patologie varie, malnutrizione ed esposizione a pesticidi. E, a questo proposito, risulta evidente come sia verosimilmente quest'ultima esposizione ad avere un ruolo significativo in quanto responsabile dell'indebolimento fisico degli insetti. È così infatti che diminuisce la loro resistenza ad attacchi parassitari e ad altre malattie. Del resto è noto che quando sono molteplici i fattori che concorrono al declino delle popolazioni sempre si innesca una sorta di sinergia determinante un fenomeno a ca-

scata di conseguenze difficilmente controllabili e spesso purtroppo irreversibili. Sotto accusa negli Stati Uniti sono soprattutto i pesticidi cosiddetti «neonicotinoidi» dei quali si denuncia la pericolosità, e opportunamente anche l'Unione Europea se ne sta ora occupando.

Le api, d'altronde, sono insetti impollinatori, ed è noto come il loro ruolo sia centrale per l'equilibrio dei sistemi naturali. I ricercatori, d'altronde, hanno da tempo evidenziato quanto sia complessa e interconnessa e modulata in modo raffinato la biodiversità che coinvolge sia il mondo animale sia quello vegetale. Il trattamento con neonicotinoidi garantisce lunga protezione ai vegetali, ma non è selettivo e risulta tossico per gli insetti pronubi. Anche in Europa e in Italia gli apicoltori sono in allarme, ma quest'allarme dovrebbe riguardare tutti, in particolare modo governo e amministrazioni locali per la costante minaccia al patrimonio naturale, al paesaggio, perfino alle tradizioni culturali che sono una ricchezza e una grande risorsa per il nostro Paese.

**Daniilo Mainardi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## ITALIANI FELICI, MILANESI DEPRESSI SCUDETTO ALLA JUVE IN UN ALGORITMO

Da un'analisi di *Voices from the Blogs* — spin-off dell'Università degli Studi di Milano — lo scudetto alla Juventus ha reso «l'Italia più felice». I numeri su traffico e iscritti a Twitter in Italia non sono ancora tali da permettere dei «sondaggi» nazionali su questo potente *social network*. Prenderli con le pinze è d'obbligo come sa bene Matteo Renzi che gode di una popolarità su Twitter seconda solo a quella di Grillo ma ben più ampia di quella di Pierluigi Bersani: eppure alla massa di entusiasti *follower* non ha fatto seguito una eguale proporzione di voti alle primarie del Pd.

Ma quando si parla di calcio, una delle «fedi» per antonomasia degli italiani, antistress e passatempo nazionale almeno nelle chiacchiere, forse Twitter può diventare una sorta di barometro. Siamo allora più felici? Per raffredare subito le (giustificate) reazioni bollenti a questa affermazione diciamo subito che il paradosso statistico del pollo di Trilussa qui detta legge: la sera di domenica c'è chi ha mangiato pollo arrosto, tartufo, prosciutto e dolce. E chi ha digiunato. Eppure se c'è un tema sul qua-

lo possiamo avere raggiunto i grandi numeri non può che essere il pallone.

L'esperimento di «sentiment analysis» è stato condotto domenica scorsa attraverso il cosiddetto indice iHappy, un algoritmo semantico che misura l'umore del *social network*. I ricercatori hanno «misurato» l'euforia dei tweet prima e dopo la partita con la quale la Juventus ha ipotizzato lo scudetto. Il risultato è stato un 7 per cento in più di «felicità». Certo, è facile immaginare che milanesi e interisti non siano stati tra loro e dopo la partita, con la coda tra le gambe, abbiano lasciato il campo libero smettendo di twittare. Ci sarà un motivo, per esempio, se tra i messaggi preimpostati di Siri, il *software* Apple per dettare comandi vocali e messaggi, c'è «Scrivi su Twitter che sono felice» e non «oggi sono depresso». Ma a maggiore riprova che sui grandi numeri l'indice può avere funzionato c'è un crollo del 5% della felicità proprio a Milano, la casa dei nemici giurati. Twitter o no, Trilussa aveva ragione.

**Massimo Sideri**

@massimosideri

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LA POPOLARITÀ DI PUTIN È IN CALO E IL CREMLINO SORVEGLIA I NUMERI

Girava una barzelletta, a Mosca, ai tempi dell'Unione Sovietica. Scuola elementare, lezione di matematica. «Ivan, quanto fa due più due?», chiede la maestra. «Ventidue». «Ma che dici? Due più due fa quattro! Capito? Quattro! Qualche volta cinque... al massimo sei... ma ventidue proprio no!».

Morale della storia: nei regimi autoritari, anche la forza dei numeri diventa una variabile ideologica. E la Russia di Putin non sembra fare eccezione. Lo si è visto alle elezioni del 2011, quando le percentuali di consenso per il partito del Cremlino sono miracolosamente lievitato nelle urne. E lo si è visto di nuovo in questi giorni, quando il principale istituto demoscopico ha subito la sgradita visita degli agenti di polizia, ufficialmente per investigarne i legami con sponsor stranieri. In realtà, perché le cifre sfornate dai sondaggi degli ultimi mesi risultavano sgradite allo Zar.

Certo, il rispettato Centro Levada non ha mai negato di aver svolto ricerche per clienti esteri. Secondo le *Izvestia*, l'istituto ha ricevuto 100 mila euro negli ultimi mesi da Italia, Stati Uniti, Gran Bretagna,

Polonia e Sud Corea. Ma il peccato principale sembrano essere proprio le rilevazioni sociologiche che indicano un crescente malcontento popolare nei confronti del Cremlino. Ad aprile il Centro Levada ha pubblicato un sondaggio secondo cui il 55 per cento dei russi vorrebbe vedere qualcun altro al posto di Putin alla scadenza del suo mandato, nel 2018.

Peggio, il Centro conduce una rilevazione mensile per verificare quanti sono d'accordo con lo slogan coniato dal blogger d'opposizione Aleksej Navalnij, secondo cui il partito di governo Russia Unita è «il partito dei ladri e imbroglioni». Il mese scorso per la prima volta la maggioranza dei russi si è detta d'accordo.

È un fatto che dopo la sua elezione nel marzo dell'anno scorso, il *rating* di Putin è andato progressivamente calando. Trovatosi alle strette, il Cremlino sembra non aver escogitato soluzione migliore che mettere i numeri sotto controllo. Resta da vedere se questo basterà a riportare sotto controllo anche gli umori dei sudditi.

**Luigi Ippolito**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE GRANDI NAVI DA CROCIERA

# Un pericolo che viene dal mare minaccia i tesori d'Italia

di GIAN ANTONIO STELLA

Se succedesse a Venezia? Se la tragedia di Genova si ripetesse nel cuore fragile della città serenissima e una nave carica di passeggeri enormemente più grande della petroliera Jolly Nero andasse a sbattere contro gli edifici dello scenario architettonico più famoso del pianeta? Diranno: è praticamente impossibile. Anche a Genova era praticamente impossibile. Ma è successo.

«Il piccolo rovescio della medaglia di un grande successo da gestire»: così lo chiama Paolo Costa, che dopo essere stato il sindaco della città è oggi il presidente dell'Autorità portuale, nella prefazione al libro *A Venezia dal mare, le crociere*. E irride alle «paure» (le virgolette ironiche sono sue) di chi paventa il rischio che un giorno qualcosa possa andare storto e confonde «l'irresponsabile fuori rotta» della Costa Concordia al Giglio con «l'avvicinamento in piena sicurezza» delle grandi navi al bacino di San Marco. Cosa significa «piena sicurezza»? Rileggiamo le parole dette poche ore prima della catastrofe dall'ammiraglio Felicio Angrisano che dava il benvenuto al successore al vertice della Capitaneria di Porto genovese: «Lascio uno scalo sicuro, affidabile, funzionale». Il più possibile, si capisce: «L'unica sicurezza a prova di bomba, per un porto, è non fare entrare nessuna nave...».

Una sintesi perfetta: garantire ai veneziani e al mondo la «piena sicurezza» dell'ingresso davanti a San Marco di navi spropositate come la «Divina», lunga 333 metri cioè il doppio di piazza San Marco e alta 66 metri cioè il doppio del Palazzo Ducale vuol dire tutto e niente. E se un motore si rompe? Se scoppia un incendio? Se c'è un dirottamento? Se il pilota sbaglia o impazzisce?

Conosciamo l'obiezione: le corna scaramantiche. «Dio santo! Perché mai dovrebbe succedere?». Il guaio è che cose simili sono già successe. E talvolta dentro la stessa laguna veneziana che coi suoi 100 centimetri di profondità media è un mondo delicatissimo. Negli ultimi anni la «Mona Lisa» si è incagliata davanti Riva degli Schiavoni, la «Haci Emine Ana» è finita in avaria contro i cantieri del Mose a Malamocco, la «Celebrity Solstice» e la «Carnival Breeze» hanno rotto gli ormeggi in Marittima per il vento...

Sono così grandi, alcuni dei nuovi bestioni da crociera, che il comandante Checco Baradel, il quale dopo aver navigato tutta la



Nave da crociera a Venezia (foto Andrea Pattrò/Vision)

vita vive alla Giudecca, sostiene di riconoscere la stazza delle navi che passano «da quanti quadri si spostano alla parete della sala da pranzo». E ne passano una dopo l'altra. Nel 2011 erano state 654, nel 2012 sono cresciute ancora: 663. Più gli oltre trecento traghetti. Per un totale di un migliaio di giganti l'anno. Andata e ritorno davanti a San Marco perché l'altro percorso (canale dei Petrolini fino a Marghera e poi lungo il canale Vittorio Emanuele) è meno romantico: vuoi mettere? Media: sei passaggi al giorno, con punte record di 11 navi e 35 mila crocieristi.

Dicono: tranquilli, arrivano, se ne vanno trainate da un rimorchiatore davanti e uno dietro. Il comitato «No grandi navi» e gli avversari del via-vai, però, non si tranquillizzano affatto. E spiegano che nel caso di un guasto ai motori (e si è visto tragicamente come possa capitare) quegli immensi albergoni viaggiatori che arrivano a pesare oltre 50 mila tonnellate e cioè quanto un migliaio di autotreni a pieno carico, hanno una forza d'inerzia spaventosa: «Se avanza a due nodi, circa quattro chilometri l'ora, una nave così grande può essere fermata solo da un rimorchiatore in grado di «tirare» 60 tonnellate. A quattro nodi l'inerzia è già quattro volte superiore e, ammesso che basti, il rimorchiatore dovrebbe poter tirare almeno 240 tonnellate. A 6 nodi, con l'inerzia moltiplicata per nove,

una bestia così non la tiene neanche l'«Abeille Fiandre» che sulla Manica tira da solo 200 tonnellate. Bene: i «portolani» degli Anni 30, quando i «transatlantici» che approdavano a Venezia erano quasi «barchette» e arrivavano una volta al mese, stabilivano che il limite massimo di velocità ammesso in bacino e nei canali portuali, «in via eccezionale», era di sei nodi. Lo stesso limite fissato oggi per navi spropositatamente grandi. Di più: «Dalle tracce trasmesse dall'AIS, l'Automatic Information System installato sulle navi e leggibili perfino sul web, nel canale della Giudecca la velocità di solito è di 7, a volte 8 nodi, con rallentamenti a 6 per l'inchino a San Marco: i turisti devono scattare le foto». Certo, sono navi moderne, dotate di sistemi di sicurezza avveniristici, spinte da motori affidabili. Ma restano, sullo sfondo, quegli incubi sospesi: il guasto, l'errore umano, l'incendio... E prima di fermarsi nei bestioni in manovra in uno spazio ristretto potrebbero travolgere la punta della dogana, San Giorgio, le due colonne di «San Marco in forma di leon» e di San Teodoro. Per carità, Dio sa quanto abbiamo bisogno del turismo. Ma val la pena di mettere a rischio Venezia? Tanto, se vogliono vederla, sempre qui devono venire... Perché dovremmo pagare quel pedaggio alle compagnie che pretendono il passaggio a San Marco?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## FILOSOFIA & POLITICA

# L'incubo tedesco del fantasma latino

di PAOLO LEPRI

Una delle verità più ripetute, nell'analisi degli scenari europei, è che nessun risultato può essere raggiunto senza l'intesa tra Francia e Germania. Ma, nel clima di contrapposizione esistente oggi tra i due Paesi, la situazione attuale è ancora più difficile di quanto può derivare dalla accettazione di questa premessa generale. A Berlino si ritiene infatti, non tentando nemmeno di addolcire la realtà, che François Hollande sia assolutamente intenzionato a evitare qualsiasi compromesso con Angela Merkel nella speranza di possibili cambiamenti dopo il voto tedesco del 22 settembre. Tutto ciò può rappresentare anche un alibi, in cancelleria, per non fare quei passi avanti che forse si sarebbero dovuti compiere da tempo nella direzione dell'avversario. Una parola, questa, che può sicuramente essere usata, se si nota che appena pochi giorni fa il presidente francese ha ricordato esplicitamente le resistenze della Germania, in modo un po' irrituale, dopo i colloqui con il premier italiano Enrico Letta. Intanto l'Europa attende. E lo scontro austerità-crescita, più che avviarsi a soluzione, rischia di diventare un esercizio di propaganda.

Sono tanti i segnali di una percezione negativa reciproca nelle due capitali. Il documento del Partito socialista francese sulla «intransigenza egoistica» della cancelliera è solo uno,

il più clamoroso, di molti esempi. Sulle pagine di *Die Welt*, il sociologo tedesco Wolf Lepenies ha chiamato in causa il saggio del 1947 del filosofo francese di origine russa Alexandre Kojève (grande interprete dell'hegelismo e collaboratore ai livelli più alti del governo di Parigi nel dopoguerra) per denunciare il «sogno» della sinistra di realizzare «un'unione contro la Germania». Nel mirino dell'autore di *La seduzione della cultura nella storia tedesca*, c'è anche il filosofo italiano Giorgio Agamben che ha riproposto il pensiero di Kojève, elogiandone l'attualità. All'inizio del suo articolo Lepenies cita le esternazioni datate 2010 di Jean-Luc Mélenchon, due anni dopo candidato dell'estrema sinistra all'Eliseo, che accusò la cancelliera di essere «una contadina che dal suo angolo della Germania non si accorge delle sue responsabilità nei confronti dell'Europa». Parole abbastanza dimenticate. Anche se ricorda che al primo turno delle presidenziali Mélenchon ottenne la «rispettabile» percentuale dell'undici per cento e i suoi voti furono poi decisivi per l'arrivo di Hollande al posto di Nicolas Sarkozy. Un filo rosso antitedesco, insomma, unisce la Gauche.

Ma quali erano le tesi di Kojève? Il filosofo francese riteneva, conclusa la guerra, che fosse ormai l'epoca di formazioni politiche sovranazionali unite da valori comuni, di cultura,

di religione, di mentalità. Francia, Italia e Spagna avrebbero potuto legarsi in un «impero latino». La Germania, destinata a diventare una grande potenza economica, sarebbe rimasta piuttosto attratta nell'orbita dell'«impero» anglosassone. Una visione squilibrata, certo, guardando agli sviluppi successivi del processo di integrazione europea, ma che individuava alcune costanti nel superamento degli Stati-nazione e alcune iniziali risposte a quella che sarebbe diventata la globalizzazione.

A giudizio di Lepenies, le idee dell'autore di *Il silenzio della tirannide* erano e rimangono pericolose. «La Germania è l'oggetto dell'odio», scrive, paragonando il saggio del filosofo francese, morto nel 1968, a una versione «latina» del Piano Morgenthau, cioè il programma elaborato nel 1944 dall'allora segretario al Tesoro degli Stati Uniti (poi abbandonato due anni dopo) per impedire ai nemici sconfitti di ritornare a essere una potenza economica. L'odio contro la Germania, scrive, «era comprensibile subito dopo la fine della guerra», ma è incomprensibile adesso. Insomma, il fantasma di Kojève si aggira per l'Europa, aggiungendo altra tensione a quella già esistente. In un'Europa, aggiungiamo, che sarebbe stato però impossibile costruire senza i tedeschi. E che i tedeschi non possono richiamare sempre ai suoi doveri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA