

## *Il turismo dal mito alla storia*

### PRIMA PARTE

“Fatti non foste a viver come bruti, ma per seguir virtute e conoscenza” : le parole dantesche attribuite ad un Ulisse, ormai stanco degli ozi di Itaca, che spinge i suoi uomini verso i confini del mondo allora conosciuto, o solo ipotizzato, ultima avventura di un uomo ardimentoso e fantasioso, e che si concluderà fatalmente con il folle volo, sono forse alla base di quelle ancestrali motivazioni che hanno da sempre spinto l'uomo stesso al viaggio e, talvolta, anche verso l'ignoto.

Vero è che la lunga epopea del turismo racchiude in sé una storia affascinante e, per molti aspetti misteriosa, piena di significati, di esperienze, di finalità: non a caso, oggi, gli analisti e studiosi del turismo, *rectius* della sua disciplina, parlano di turismi plurimi, e non più di turismo come fenomeno univoco: tante sono le spinte emozionali che determinano l'uomo verso il turismo, per così dire, tradizionale culturale, o quello congressuale, o enogastronomico, o termale, o balneare, o montano, o sportivo, o religioso, o crocieristico, o rurale...o verso un'altra qualsiasi tipologia, anche stravagante, ma suscettibile di una certa regolamentazione organizzativa, promozionale e quindi economica.

Certo alla base di tutto, la grande evoluzione dei mezzi di trasporto (e, in particolare, dell'aereo e dell'automobile), del miglioramento delle possibilità economiche della popolazione, del desiderio, se non necessità, di vacanze con l'appagamento di un bisogno culturale e ricreativo: il turismo, quindi, diventato così proprio bisogno primario, come lo sono oggi, nei tempi delle comunicazioni globali e in tempo reale, personal computer e internet.

\* \* \*

### **Turisti e viaggiatori**

Il fenomeno “turismo”, inteso in senso lato e cioè come viaggio per finalità varie, od anche come spostamento di masse, nella letteratura d'ogni tempo e d'ogni paese, ha trovato aedi e cantori, poeti e romanzieri, pittori e in tempi più recenti fotoamatori, comunque cultori e

appassionati, che hanno raccontato e descritto i propri viaggi, avventurosi e non, od anche viaggi fatti da altri e meritevoli di narrazione.

Da Erotodo di Alicarnasso a Marco Polo, dal tanto celebrato Johann Wolfgang Goethe ad Alberto Moravia, sterminata è la tradizione dei narratori di viaggi.

Ma forse tutti costoro sono stati, in verità, più viaggiatori che turisti; infatti "in capo a qualche settimana o mese, il turista si affretta a fare ritorno a casa, il viaggiatore, che dal canto suo non appartiene né a un luogo né all'altro, si sposta più lentamente, per periodi di anni, da un punto all'altro della terra"<sup>2</sup>.

### **Breve excursus storico**

Primitive forme di turismo ci fanno risalire probabilmente agli Egizi e agli Etruschi; ma il turismo degli uomini antichi, per così dire storicamente documentato, è quello dell'antichità classica greco-romana; e in vero più che turisti, gli antichi classici erano viaggiatori, spesso motivati da fatti ben precisi, e talvolta indipendenti dalla loro volontà.

E non mi riferisco soltanto ai grandi spostamenti di truppe, descritti da romantici aedi o da più compassati storici, ma anche a quei grandi spostamenti di masse attribuibili a motivazioni religiose e sportive (si considerino i pellegrinaggi a Delfi, presso il famoso tempio di Apollo, o ad Erice, monte sacro dedicato alla dea Venere, che i naviganti di passaggio per Drepano - oggi Trapani - , cercavano di propiziarsi con donativi e riti mistici, o i famosi giochi di Olimpia, celebrati sin dal 776 a.C. in onore di Zeus). Del resto, nulla di nuovo sotto il sole, poiché anche oggi grandi masse di turisti, visitatori o semplicemente fedeli o curiosi, si spostano da una città all'altra o, addirittura da un paese all'altro, allo scopo, per esempio, di vedere il Papa venuto in visita pastorale, o bagnarsi, magari, nelle acque sacre di Lourdes o per altri grandi avvenimenti e occasioni (Mondiali di calcio, Olimpiadi moderne, grandi spettacoli musicali...).

Un altro grande motivo di viaggio per i Greci antichi era la pratica dell'emporia, cioè del commercio; e "il viaggiatore, commerciando, non solo si ripaga delle spese del viaggio, ma si assicura una notevole copertura finanziaria..."<sup>3</sup>; era, invece, *theoria* l'arte dell'osservare, e cioè del viaggiare puramente e semplicemente.

Ecco come l'antico Greco fosse commerciante, viaggiatore e turista ante litteram nel contempo: viaggiava per commercio, vendendo mercanzia e così autofinanziandosi, e, insieme, osservava e perfezionava le proprie conoscenze.

\* \* \*

Gli antichi Romani, fra l'altro buongustai della vita, amanti delle comodità (non dimentichiamo la partica delle terme cui erano adusi) e dotati di spirito essenzialmente pratico, crearono, per facilitare gli spostamenti, soprattutto due cose: un'ottima rete viaria (e cioè le famose strade consolari, esempio di lungimirante opera d'ingegneria) e una, se pur rudimentale, organizzazione ricettiva. A questo proposito ricordiamo che c'era tutta una sorta di esercizi ricettivi di tipo diversificato, in quanto adatti alle diverse classi sociali della *societas romana*: e cioè le "mansiones", alberghi riservati ai patrizi posti lungo le strade consolari e a cui si arrivava generalmente dopo una giornata di viaggio, i "deversoria" e gli "stabula", alloggi per persone di bassa condizione sociale; ovvero le "mutationes", luoghi dove si cambiavano i cavalli da posta; ovvero, ancora, nel settore più propriamente della ristorazione, le "cauponae" cioè osterie e le "popinae", taverne di infimo ordine (termine il cui etimo è di origine osca), quasi simili ai "pandokeja" della non lontana Grecia; ed ancora gli "hospitia" e le "tabernae", locande pubbliche malfamate.

Ma certo tali forme ricettive non costituivano l'optimum per l'esigente *cives romanus*: sino a che questi non escogitò la famosa "tessera hospitalis", antesignana della moderna carta di credito, con la quale il possessore poteva godere di ospitalità (pernottamento, vito e assistenza sanitaria se necessaria) in altre città presso ospiti, nei cui confronti – per previo accordo – esisteva appunto reciprocità di trattamento.

\* \* \*

Periodo di oscurantismo è detto comunemente il medioevo; e cò anche sotto l'aspetto dei viaggi e degli spostamenti.

Tale involuzione di carattere generale portò la gente a rinchiudersi – e non solo in senso metaforico – sempre di più in se stessa: le condizioni economiche non floride, e i pericoli del viaggio immanenti sul pellegrino e sul viandante, in pratica, limitarono gli spostamenti solo a quelli più strettamente necessari.

E i santuari e i conventi, situati sovente in luoghi suggestivi e ameni, diventarono punto di riferimento e di accoglienza per viandanti, viaggiatori e soprattutto pellegrini, più numerosi di quanto non si pensi. I cristiani, infatti, consideravano il pellegrinaggio quasi un viaggio della salute (dell'anima e del corpo). Ricordiamo che, secondo la tradizione, fu Sant'Elena, madre dell'imperatore Costantino, a farsi promotrice dei primi viaggi di fede (alias pellegrinaggi) in Terrasanta.

Lo stesso Dante nella "Vita nova" descrisse tre tipi di pellegrinaggi e di pellegrini: i "palmieri" che portavano una palma dalla città santa di Gerusalemme, i "romei" che, per lo più dalle isole britanniche, andavano verso Roma, e infine quelli diretti a Santiago de Campostela.

Che le "crociate", poi, non fossero proprio viaggi turistici, è facile da intuire. Del resto si andava a piedi, coprendo una distanza giornaliera di 15 - 30 chilometri, e impiegando mesi e mesi per raggiungere la meta. E', però, certo che le crociate, pur con tutti i brogli ad esse connessi, contribuirono ad una notevole conoscenza di terre lontane e popoli diversi. In tali situazioni, soltanto conventi, monasteri, collettività o, a seconda dei casi, castelli e corti regnanti davano ospitalità; mentre bisogna arrivare al sec. XIV per trovare traccia, nelle fonti, di un "Hospitium bovis" a Padova, quale esempio d'albergheria d'epoca.

\* \* \*

Ma, a poco a poco, prima con l'attività espletata dalle Repubbliche marinare, poi con l'intrapresa dei lunghi viaggi per mare, e quindi in epoca rinascimentale, nuovi e più concreti orizzonti si aprono all'uomo, che si fa più sicuro ed esperto, che affina sempre di più le tecniche e le scienze, che apprezza le comodità e i piaceri quindi del buon viaggiare.

Le ardimentose scoperte geografiche di nuovi continenti e terre lontane aprono orizzonti sconfinati di grande interesse commerciale, politico e sociale. Il cosiddetto evo moderno, dopo la scoperta dell'America, costituisce davvero una svolta epocale per tutti gli uomini.

E altra svolta epocale, che ancor più ci avvicina all'era contemporanea, si ha nel XIX secolo, il 1800, secolo della meccanizzazione, il cui sviluppo, continuo e incessante, crebbe, possiamo dire in progres-

sione geometrica, portando a conquiste e risultati tecnici tanto utili per l'uomo da essere sino a poco tempo prima addirittura inimmaginabili.

Si pensi all'enorme sviluppo dei viaggi cui diede origine l'invenzione della locomotiva "Blucher" ad opera di George Stephenson (1814), e la sua immediata capillare diffusione in tutto il mondo (è del 1823 la prima linea ferroviaria che unisce, in Inghilterra, Stockton a Darlington). Per l'Italia, fu il 3 ottobre 1839 quando re Ferdinando II inaugura, con una locomotiva "Bayard", la linea Napoli-Portici, primo tratto ferroviario italiano, lungo 7,5 chilometri.

E quindi, l'invenzione e l'utilizzazione del vapore, "ingabbiato" dall'uomo con apposite macchine, diede, com'era naturale, grandissimi ulteriori sviluppi alla navigazione per tutti i mari del globo, affrancando, finalmente, i battelli dalla schiavitù del capriccioso dio Eolo: non più condizionati dai venti, i viaggi marittimi divennero più celeri e sicuri, e resero, fra l'altro, possibili le grandi migrazioni (certamente non viaggi a scopo turistico!) fra l'Europa e le Americhe o addirittura con l'altro emisfero.

Dai brigantini adattati per lunghi viaggi, si passò ai veloci clipper e poi ai piroscafi. Benemerita fu la famosa compagnia "Navigazione Generale italiana", nata dalla storica "Florio e Rubattino", che sostituì i piroscafi con nuove, più grandi e sicure navi di linea. E, a proposito della sicurezza, si pensi alla diffusione sempre più capillare della radio di bordo, che, dal Titanic in poi, salvò un numero smisurato di vite umane.

E fu l'era gloriosa dei transatlantici, che doveva culminare, per quanto riguarda l'Italia, con il mitico "REX", realizzato dai cantieri navali Ansaldo in appena sedici mesi e varato il 1° agosto 1931; questo gigante del mare, di 51.602 tonnellate, lungo mt.268,20 e largo 29,50, vero vanto della marineria italiana, vinse, fra l'altro, il Nastro azzurro, ambito premio di velocità sulla rotta per New York.

Siffatta prestigiosa tradizione italiana continuerà con tante altre navi di grande rilevanza commerciale e turistica, come i transatlantici "Roma", il "Conte di Savoia", il "Giulio Cesare", il "Saturnia", e il "Vulcania", e poi ancora l'"Andrea Doria" e il "Cristoforo Colombo", per concludersi con i meravigliosi "Michelangelo" e "Raffaello": con questi ultimi si pose fine, purtroppo, alla lunga e gloriosa epopea nazionale transatlantica, e, divenuti troppo onerosi e per nulla reddi-

tizi, furono tristemente venduti alla marineria iraniana per farne caserme galleggianti!

Fu, com'è noto, il grande e inarrestabile sviluppo del mezzo aereo a decretare la fine dei servizi di linea transoceanici. La nave, tuttavia, rimarrà di grandissima utilità e avrà ulteriori sviluppi nelle brevi e medie distanze, anche e soprattutto in versione traghetto (integrazione vettoriale combinata passeggero + auto al seguito) e in versione crociera (tipologia segnatamente turistica).

\* \* \*

Rivoluzione, quindi, totale nel settore dei trasporti, con grandi ripercussioni verso un turismo sempre più lontano, più diffuso e più massificato, si ebbe con l'avvento del mezzo aereo: rivoluzione epocale, iniziata timidamente e, potremmo dire, avventurosamente, passando negli anni 20 e 30 attraverso l'alternativa dubbiosa se fosse preferibile "il più leggero" dell'aria, cioè il dirigibile, o "il più pesante" dell'aria, cioè l'aeroplano; e poi, ritenuta la superiorità tecnica di quest'ultimo, la corsa inarrestabile verso aeromobili sempre più veloci, capienti e sicuri (basti ricordare, per tutti, i giganteschi Boeing 747, comunemente detti "jumbo jet", o i supersonici "Concorde").

Mentre fa nuovamente capolino la rinascita del romantico dirigibile, reso ora più sicuro dal gas elio non infiammabile, che può offrire ottime ed economiche utilizzazioni per trasporti commerciali e turistici per passeggeri che non hanno eccessiva fretta.

E' altresì oggetto di rivalutazione il treno, sempre più veloce e confortevole, che, in taluni casi, nelle brevi o medie distanze, può essere concorrenziale con l'aereo, dal momento che il suo capolinea è per lo più l'interno delle città, e non lontani aeroporti che richiedono spesso lunghi tempi di percorrenza per essere raggiunti.

Oggi talune agenzie, soprattutto americane, magari un po' spregiudicate, organizzano prenotazioni per viaggi interplanetari verso altri mondi (Luna, Marte...), o solo per "passeggiate" astrali, certamente intriganti e suggestive: verrebbe la voglia di sorridere, ma, forse, sarebbe più giusto riflettere, poiché tanti, tantissimi sogni dell'uomo, ritenuti inverosimili o solo stravaganti, sono poi diventati realtà.

Sarà, forse allora, il ritorno di un turismo estremamente elitario? Chissà.

*Leonardo Poma*

## *Dall'integrazione europea alla democrazia internazionale*

A fare oggi il punto della situazione dello stato dell'integrazione europea, balza agli occhi con evidenza la complessità di un processo di unificazione che è andato sempre più complicandosi col tempo, moltiplicando incessantemente gli stessi problemi che era chiamato a risolvere con la fine della seconda guerra mondiale.

Che cosa è successo da quel famoso maggio del 1948, quando si riunirono all'Aja, in uno straordinario congresso, uomini politici e rappresentanti di movimenti per l'unità europea, delegati dei governi più rappresentativi del continente e vigorose personalità indipendenti, tutti abbastanza accomunati però dalla volontà di contribuire a ricostruire, dalle ceneri di una guerra atroce, una nuova Europa, che seppellisse gli eccessi dello stato nazionale? Che cosa è cambiato dagli scontri fra "unionisti" e federalisti, fra coloro che ritenevano necessario ed inevitabile fare l'unità europea mediante gli usuali accordi fra governi, e chi invece intendeva, con Altiero Spinelli, rivendicare alle rappresentanze dei popoli europei il compito di fondare le istituzioni di un nuovo soggetto politico, l'Europa federale appunto? Non vorremmo che, di là da alcune variazioni terminologiche, le cose siano oggi anche peggiorate. In questi giorni si assiste per lo più sulla stampa alla contrapposizione tra i partigiani del metodo intergovernativo e i fautori del metodo comunitario. Ma le cose in realtà forse non sono così semplici, e non lo sono nemmeno all'interno della Convenzione europea che dal marzo di quest'anno ha iniziato i suoi lavori a Bruxelles con l'ambizione di scrivere la Costituzione dell'Europa.

Non dimentichiamo che in Europa ci sono anzitutto gli "anti-europei", coloro che nei confronti del processo di integrazione europea si dichiarano o francamente contrari o favorevoli solo se in versione minima: la destra xenofoba o pseudoliberalista, i difensori per principio della sovranità nazionale (come i souverainistes in Francia), certa parte della sinistra post-comunista e delle organizzazioni no-global, il variegato mondo degli euroscettici. A questi si aggiunge poi la rappresentanza, più o meno ufficiale, degli interessi nazionali che si rac-

coglie accanto ai governi: in una parola, gli europeisti "tiepidi" che intendono costruire l'Europa mantenendo saldi in testa agli Stati nazionali i principali poteri ed attributi della sovranità, e fra questi anche coloro che si dichiarano fautori di un'Unione europea "più leggera", dove sia confermata e talora rafforzata la preminenza degli organi di stampo intergovernativo. Naturalmente, ci sono anche altri "europeisti", i cosiddetti difensori dell'*acquis communautaire*: coloro cioè che sono cresciuti alla scuola del funzionalismo di Jean Monnet e del metodo comunitario, dove si ritiene che l'integrazione sia un valore in sé, che ad essa debba ispirarsi l'attività delle diverse istituzioni, anche di carattere intergovernativo, e che a tal fine vada salvaguardata e se possibile ampliata la centralità e l'autonomia degli organismi tecnico-funzionali come la Commissione e la Corte di Giustizia. Infine, last but not least, abbiamo i federalisti europei, che richiamandosi all'insegnamento di Spinelli ed Albertini ritengono che l'unità europea debba essere costruita nell'assoluto rispetto del metodo costituzionalista, vale a dire affidando a rappresentanze dei popoli europei e non a conferenze diplomatiche dei governi nazionali il compito di fondare la Federazione europea, cioè uno Stato federale: essendo peraltro ammissibili forme gradualistiche di passaggio dagli Stati nazionali alla Federazione, del quale tuttavia appare oggi momento essenziale, per la riforma dell'Unione, l'adozione di una vera Costituzione Federale. Orbene, se si esclude il gruppo degli anti-europei, per fortuna nettamente minoritario in tutti i Paesi Membri (EU-15), resta dunque ferma nell'establishment dei governi e delle forze politiche nazionali, o più in generale nell'europeismo ufficiale, la propensione a sostenere od accettare, nell'architettura istituzionale dell'Unione europea, un ruolo essenziale per le parti nazionali, e per giunta in genere a favore dei Governi.

In buona sostanza, tale "propensione" dell'europeismo ufficiale, tendente in ogni caso ad escludere che per l'Europa sia giunto il momento di pervenire alla fondazione di uno Stato federale, è una precisa scelta a favore di una confederazione, nell'ovvia illusione, nel migliore dei casi, che con l'istituzione a suo tempo delle Comunità europee si sia pervenuti ad una sintesi originale tra federazione e confederazione, che permette oggi di evitare in Europa la creazione di un vero e proprio Stato, seppur limitato nei compiti e nelle funzioni. Tralasciando infatti l'opera certo non meritoria degli europeisti che più o meno apertamente agiscono per non giungere ad una federa-



zione europea, è del tutto evidente che l'Europa che non assurga alla dignità e ai poteri di uno Stato non sarà mai un autentico soggetto politico a livello internazionale né una vera Unione democratica per i suoi cittadini, che non saranno messi nelle condizioni di percepirla come la rappresentazione visibile ed autorevole della comunità sovranazionale verso cui sviluppare quel necessario patriottismo costituzionale che potrà integrare e bilanciare il sentimento di lealismo verso lo stato nazionale di appartenenza. Non sarà una teorica e labile "cittadinanza europea" con alcuni diritti e nessun dovere, né l'euro già circolante a convincere gli Europei e gli Stati rappresentanti all'ONU che l'Europa non è più una mera organizzazione internazionale. Una rottura della solidarietà comunitaria, per motivi attinenti all'unione monetaria (shock asimmetrici) o al confronto tecnologico con gli Stati Uniti nel campo delle forze armate nazionali, in un'Europa allargata a 25 o 28 membri, se del caso anche con diritto di secessione, metterà in forse la stessa costruzione dell'Europa comunitaria, e potrà decretarne la fine o la sua riduzione a qualcosa di molto diverso da come l'avevano immaginata gli stessi fautori del funzionalismo, a cominciare da Jean Monnet. In effetti, per i funzionalisti l'unità europea si sarebbe realizzata nel tempo, a poco a poco, per cessioni quasi automatiche di successive porzioni di sovranità, e Monnet espressamente riteneva, al pari dei federalisti, che l'obiettivo finale dovesse essere la federazione. Ma come in particolare potrà arrivarsi ad una Federazione se dal 2004 assisteremo all'ingresso di altri dieci Paesi membri, la maggioranza dei quali da poco assurti al rango di Stati sovrani, e inevitabilmente portati a difendere nuovi ulteriori interessi nazionali?

Certo, potrebbe essere una fortuna che le idee e le proposte dei federalisti, ufficialmente poco rappresentati nel mondo politico europeo, siano poi presenti con varie modalità all'interno delle principali forze politiche nazionali ed europee e nella stessa Convenzione. E di tale presenza è prova la nascita dei vari Intergruppi per la Costituzione europea costituiti nelle Camere parlamentari, e le pubbliche dichiarazioni a favore dell'unità federale europea da parte di diversi esponenti anche di primissimo piano degli Stati Membri dell'Unione. E in effetti, proprio quello di influenzare e mobilitare l'europesismo, al limite anche egemonizzarlo, può e deve restare il terreno privilegiato di lotta del Movimento Federalista Europeo: in questo momento anche, se non soltanto, nei confronti della Convenzione

Europea. Quello però che non è tuttora chiaro all'europeismo ufficiale (e tocca a noi denunciarlo senza remore) è che se non si avrà il coraggio e la determinazione di procedere alla creazione di istituzioni federali cui affidare, in piena indipendenza dai governi nazionali, le fondamentali funzioni di un governo federale (la moneta e le forze armate), l'Europa che verrà a consolidarsi dopo il Vertice di Laeken dello scorso dicembre non sarà espressione di una società democratica a potere diffuso, quanto piuttosto la consacrazione di una strana specie di "condominio nazionalcomunitario" dominato da una ristretta consorteria (i governi nazionali), come in ultima analisi e secondo diverse angolazioni di pensiero può ritenersi siano pervenuti illustri studiosi in materia. Purtroppo, questo processo, lungi dall'arrestarsi, pare destinato ad aggravarsi: ne è indubbio esempio la crescita ad un ritmo quasi esponenziale degli organismi a carattere intergovernativo, dalle vere e proprie istituzioni (Consiglio europeo, Consiglio dell'Unione) ai diversi Comitati moltiplicatisi nel tempo con un crescendo addirittura vertiginoso (COREPER, Comitati di Gestione, COSAC), al "Congresso dei Popoli d'Europa", l'ultima pseudo-risposta al deficit democratico dell'Unione proposta nello "scheletro" di Trattato costituzionale di Giscard d'Estaing.

I federalisti europei, seppur vogliono l'unità europea, non per questo possono rinunciare alla costruzione di una società federale: per ironia della sorte, potrebbero teoricamente trovarsi in taluni casi perfino d'accordo con coloro che postulano un'Europa più leggera e rifiutano un'estensione indiscriminata delle competenze comunitarie. Per essi, l'integrazione, a differenza dei semplici europeisti, non è un valore in sé, ma un obiettivo che va coniugato con una finalità più alta e completa da conseguire, oggi in Europa e domani nel mondo: un sistema istituzionale democratico basato sulla creazione costituzionalmente garantita di più livelli coordinati di governo, al minimo tra quello dello Stato centrale (federale) e quello degli Stati Membri (nazionali), e senza rinunciare peraltro all'estensione dei livelli di governo in ambito infranazionale (regioni, ecc.). I federalisti, com'è ovvio, non potranno accettare mai un'integrazione europea che, in un contesto sostanzialmente confederale, mantenga gli Stati nazionali "signori dei Trattati", secondo una nota espressione della Corte Costituzionale Tedesca: fermo restando peraltro che per il Movimento Federalista Europeo il progetto dell'unità europea, e quindi la spinta verso l'integrazione, è un obiettivo strategico, perché ritenuto tuttora,

e giustamente, l'unico mezzo possibile per realizzare effettivamente il superamento del dogma della sovranità assoluta dello stato nazionale, garantendo la pace e la giustizia fra i popoli nei rapporti internazionali, e in ambito sub-nazionale la libera esplicazione di vere comunità autonome di governo locale.

Piuttosto dobbiamo ammettere che l'andamento degli avvenimenti di questi ultimi cinquantanni dalla nascita della Comunità Carbosiderurgica meritoriamente "inventata" da Monnet ci porta ad un interrogativo drammatico che suscita un'attenta riflessione: non si sarà ormai esaurito in Europa il moto per l'unità federale del continente, quale era sorto nel dopoguerra? Quale progetto di democrazia internazionale mostrano di avere oggi gli Europei, una volta che è crollato il sistema bipolare di governo del mondo e sono nate minacciose nuove forme di anarchia internazionale cui nemmeno l'America, l'unica potenza egemone rimasta dopo l'implosione dell'Unione sovietica, riesce efficacemente ad opporsi? Ovvero non è che l'Europa stessa è condannata ad una lenta decadenza rispetto a nuove società emergenti a livello globale e siano ormai passati i tempi favorevoli alla sua unione, come già aveva ammonito Einaudi all'epoca della ratifica della CED? Già il Novecento, da taluni definito il secolo americano, aveva visto il tramonto delle Nazioni europee che avevano costruito e perso ognuna il loro piccolo o grande impero: se gli Europei del nuovo millennio non avranno un moto d'orgoglio per rendersi padroni dei loro destini e fondare con la necessaria fermezza la Federazione europea, rotoleranno inevitabilmente ai margini della storia e resteranno soli a prendersela con le stelle come il don Ferrante del Manzoni.

Possiamo forse ancora scommettere sul destino dell'Europa ed essere fiduciosi che essa conservi pur sempre una residua possibilità di riscatto, l'ultima della storia, se lo vorrà realmente. Ma se siamo consapevoli della portata e della giustezza del nostro progetto politico, tali perplessità e tali riserve nei confronti dell'europeismo ufficiale e dello stesso moto per l'unità europea non possono esimerci da rivendicare energicamente la necessità e l'urgenza di passare in Europa alla fondazione dello Stato federale. Per questo non dobbiamo cessare di richiederlo con forza ora che è in corso il dibattito organizzato dall'Unione sull'avvenire dell'Europa, oggi in Convenzione e domani con la Conferenza Intergovernativa: nella "disperata speranza" che venga infine alla luce un testo costituzionale che contenga quel "minimo politico-istituzionale" che senza attendere altri cin-

quantanni possa garantirci di aver oltrepassato positivamente uno snodo essenziale del processo di costruzione dell'Europa federale.

*Rodolfo Gargano*

#### NOTE

- \* Membro della Direzione nazionale del Movimento Federalista Europeo e Presidente dell'Istituto Siciliano di Studi Europei e Federalisti "Mario Albertini".
- 1 - L'espressione è di Andrea Chiti-Batelli (Andrea Chiti-Batelli, *Contro l'euroscetticismo*, ne "Il Federalista", Pavia, EDIF, 2002 n. 2, pp. 118-126.). La palma di coloro che si oppongono quasi visceralmente al processo di integrazione europea va attribuita all'antropologa Ida Magli, autrice di un libello, ahimé, ormai famoso (*Contro l'Europa*, Bompiani, Milano, 1997).
  - 2 - Di questa scuola di pensiero fanno parte certamente, fra gli altri, Mario Giordano (*L'Unione fa la truffa*, Mondadori, Milano 2001), e soprattutto Angelo M. Petroni e Roberto Caporale, autori de *Il federalismo possibile. Un progetto liberale per l'Europa*, Rubettino, Soveria Mannelli (CZ), 2000.
  - 3 - Su Monnet e la sua straordinaria opera per la costruzione dell'unità europea, vedi anzitutto Jean Monnet, *Memoires*, Paris, Librairie Fayard, 1976, trad. it. Cittadino d'Europa, Milano, Rusconi, 1978, e poi Mario Albertini, *La grandezza di Jean Monnet*, ne "Il Federalista", Pavia, EDIF, 1977 n.1. Sul funzionalismo nel processo di unificazione europea (e che rimonta in realtà alle riflessioni del 1943 di David Mitrany sull'opportunità di realizzare forme di integrazione in settori tecnici o "non conflittuali" per fare avanzare la cooperazione internazionale) occorre sottolineare la singolare originalità del metodo comunitario "inventato" da Monnet, che seppe conciliare accanto ad elementi di stampo intergovernativo altri fattori decisamente di tipo federale (come ad esempio quella sovranazionalità normativa di cui diffusamente tratta Joseph H. H. Weiler, ne *Il sistema comunitario europeo*, Bologna, Il Mulino, 1985).
  - 4 - Al riguardo vale la pena di mettere in evidenza come la posizione dei federalisti di Altiero Spinelli, sin dal famoso Congresso dell'Aja del maggio del 1948, non concerneva i tempi di costruzione dell'unità europea, quanto piuttosto il metodo e l'obiettivo finale che il moto per l'unità del continente (e gli stessi governi nazionali) si ripromettevano di perseguire. Spinelli infatti, se dissentiva con il metodo comunitario di Monnet pur avendone in comune l'obiettivo finale della federazione europea (in ciò discostandosi dagli "unionisti" come Churchill e più in generale con coloro che poi si dichiararono a favore del metodo intergovernativo), accettava forme di gradualità che conducessero nel tempo allo Stato federale europeo. Scriveva infatti all'epoca della prima attività dell'Assemblea Consultiva del Consiglio d'Europa: Si possono predisporre fasi di transizione, ma la loro esecuzione non può essere affidata ai singoli Stati la cui sovranità deve in questi campi essere trasferita irrevocabilmente ad un nuovo potere statale euro-

peo (Altiero Spinelli, *Una strategia per gli Stati Uniti d'Europa*, a cura di S. Pistone, Il Mulino, Bologna, 1989, p. 83). Si tratta in sostanza di quello che fu poi definito tra i federalisti, in particolare da Mario Albertini, come "gradualismo costituzionale" (Mario Albertini, *Una rivoluzione pacifica. Dalle nazioni all'Europa*, Il Mulino, Bologna, 1999).

- 5 - Con tale espressione (introdotta da Sternberger e resa famosa soprattutto da Habermas) ci si intende riferire alla questione della possibilità di una dissociazione tra cittadinanza politica e identità nazionale, o per dir meglio - per quanto ci riguarda - alla concreta attuabilità in Europa di forme di lealismo tra cittadini (europei) e potere pubblico (europeo) in fieri che giustifichino concettualmente la richiesta politica di una Costituzione Europea, assumendo l'individuabilità di una specifica "identità" europea aggiuntiva e non sostitutiva della identità (e del lealismo) nazionale. Secondo Habermas infatti, "...soltanto una cittadinanza di tipo democratico non si rinchiude in senso particolaristico, essa può preparare la strada a quello status di cittadinanza cosmopolitica già oggi profilantesi nelle comunicazioni politiche su scala planetaria." (Jurgen Habermas, *Cittadinanza politica e identità nazionale. Riflessioni sul futuro dell'Europa*, in "Morale, diritto, politica", Torino, Einaudi, 1992, p. 136.) Sull'argomento vedi anche le puntuali osservazioni Gian Enrico Rusconi in *Se cessiamo di essere una nazione*, Il Mulino, Bologna, 1993 (in particolare il capitolo V, denominato "Dal patriottismo costituzionale al risveglio etnico-nazionale. Un dibattito aperto"), nonché, sul problema specifico della Costituzione europea, Dieter Grimm, *Una costituzione per l'Europa?* In "Il futuro della Costituzione", a cura di G. Zagrebelsky - P. P. Portinaro - J. Luther, Einaudi, Torino, 1996.
- 6 - Sul problema di come adeguatamente fronteggiare le difficoltà di governare - in un'area valutaria probabilmente non ottimale qual è quella dell'Europa dell'UEM (EU-12) - quelli che solitamente si definiscono shock asimmetrici, vedi Paul De Grauwe, *Economia dell'Unione monetaria*, Il Mulino, Bologna 2001, nonché Leonardo Gambacorta, *Canali di trasmissione della politica monetaria e asimmetrie degli shock: evidenza empirica per l'area dell'euro*, in "Moneta unica europea. Crescita e finanza", Donzelli, Roma 2002, p. 163 ss.
- 7 - Fra tutti: Joseph H. H. Weiler, op. cit. ; Philippe C. Schmitter, *Come democratizzare l'Unione europea e perché*, Il Mulino, Bologna 2000; Marco Mascia, *Il sistema dell'Unione europea. Appunti su teorie attori processi*, CEDAM, Padova 2001. Sulle problematiche sorte a seguito degli scarsi risultati del Vertice di Nizza e dello svolgersi del dibattito sull'avvenire dell'Europa avviato con alterne interpretazioni dalla Convenzione Europea, vedi l'ottimo lavoro dell'ISAE a cura di Fiorella Kostoris Padoa Schioppa (*Rapporto sullo stato dell'Unione europea*, Il Mulino, Bologna 2001, pp. 43 ss.) e più recentemente Ugo Draetta, *L'Europa nel 2002*, ne "Il Federalista", EDIF, Pavia, 2002 n. 2, p. 82.
- 8 - European Convention, Preliminary draft Constitutional Treaty, Brussels, CONV 369/02, 28 October 2002.
- 9 - Enzo Cannizzaro, *Principi fondamentali della Costituzione e Unione europea. A proposito della sentenza della Corte Costituzionale Tedesca del 12 ottobre 1993*, in "Rivista italiana di Diritto Pubblico Comunitario", Milano, 1994.
- 10 - Luigi Einaudi, *Lo scrittoio del Presidente*, Einaudi, Torino, 1954.