



Dipartimento di SCIENZE POLITICHE Cattedra SEMIOTICA

IL PRINCIPIO DI PRECAUZIONE.

UN' ANALISI DISCORSIVA DI UNA NORMA GIURIDICA E DI UNA
CONDOTTA POLITICA.

RELATORE

Prof. Paolo Maria Fabbri

CORRELATORE

Prof. Antonio Perri

CANDIDATO

Maria Carnevali Kellal

Matr. 066862

ANNO ACCADEMICO 2012-2013

Alla mia famiglia,
a mio padre che dal cielo mi veglia e mi accompagna ,
a mia madre che mi da coraggio,
a mia sorella che è sempre presente.

Ringraziamenti

I più sentiti ringraziamenti al professor P. M. Fabbri e al professor A. Perri per la loro cortese disponibilità, all'Ambasciata Irlandese a Roma, nella persona di M. Gemma per la sua collaborazione, e a D. Pronestì per il contributo di editing.

Infine un ringraziamento speciale lo rivolgo a mia madre e mia sorella, che sono state il sostegno più prezioso.

Indice

INTRODUZIONE	1
1. UN'ANTICA OPPOSIZIONE: AZIONE E PASSIONE	3
1.1 Una definizione elementare di passione, e cenni di storia delle riflessioni sulla passionalità	4
1.2 Il “catalogo passionale”: gerarchie e gruppi	7
1.3 Il quadrato semiotico e l'analisi delle passioni	8
1.4 Le componenti delle passioni	10
1.5 Lo schema passionale canonico	13
2. IL PRINCIPIO DI PRECAUZIONE	15
2.1 Definizione e origine del principio di precauzione	15
2.2 Analisi lessemica-narrativa dei principi di responsabilità e di precauzione	16
2.3 Rilievi semiologici del principio di precauzione nel diritto internazionale	18
2.4 Aspetti comunicativo-espositivi del principio di precauzione nel diritto comunitario	20
2.5 Rilievi sul principio di precauzione nell'ordinamento italiano	22
2.6 Il principio di precauzione come strategia di gestione del rischio : caso studio	23
3. LA RILEVANZA DELLA DIMENSIONE PASSIONALE NELL'AZIONE PREVENTIVA	25
3.1 Analisi passionale del caso studio	25
3.2 Applicazione del principio di precauzione: eccesso o difetto	29
3.3 Il contrario della precauzione: l'audacia	30
CONCLUSIONE	32
APPENDICE	33
BIBLIOGRAFIA	46

Introduzione

Il tema, oggetto di analisi nel nostro lavoro è rappresentato dall'influenza della dimensione passionale nelle decisioni politiche. La politica risulta essere un' area che interessa ogni estensione del vivere comune, rappresentando la sfera decisionale per eccellenza. Aristotele, nella *Politica* affermava: “ l'uomo è per natura un animale politico”. Le decisioni prese dal rappresentante politico, sono decisioni per la "πόλις", sono decisioni per il popolo. Ma qual è la forza propulsiva che spinge a prendere un provvedimento piuttosto che un altro, con, pertanto delle conseguenze per il popolo e per la "πόλις" diverse? Con l'ausilio della semiotica, e con l'apertura di questa disciplina alla dimensione patemica che appartiene ad ogni uomo, ci proponiamo di illustrare ed evidenziare la palese influenza delle passioni nell'essere umano, nell'attore politico in quanto uomo, e nelle decisioni politiche in quanto provvedimenti presi da esso.

La pragmaticità del coinvolgimento dell'anima e del corpo denota quanto l'uomo sia, in tutto e per tutto, soggetto alla passione, in ogni sua componente costitutiva. Dalla passione non si sfugge, la passione non si evita, si vive.

Il nostro lavoro è rappresentativo di come l'intensità della passione soggiace anche alle aeree in cui domina la decisione razionale, l'evidenza empirica, e la scientificità . Lo studio del principio di precauzione e la susseguente logica cautelativa mostreranno come non c'è dimensione del sapere in cui non ci sia una presenza, seppur minima, della passione come motore di azione.

Nel primo capitolo, spiegheremo cosa intendiamo per dimensione passionale, come essa è stata definita nella storia e nella filosofia durante i secoli. Passeremo in rassegna, poi, le gerarchie passionali delineate da studiosi illustri, cercando di stabilire le passioni per eccellenza, le quali occupano una posizione di vertice, comprendendo come ci sia discordia a questo proposito. A seguito, illustreremo lo strumento celebre

dell'analisi passionale, il quadrato semiotico; per poi, entrare nel vivo dell'analisi delle passioni, rilevando le componenti tipiche di ogni passione. In fine, esplicheremo il modello canonico passionale di un grande semiotico come Jacques Fontanille.

Nel secondo capitolo, affronteremo la tematica precauzionale, definendo il principio di precauzione, realizzando un' analisi lessemica-narrativa del principio. Inoltre, studieremo il principio di precauzione come norma vigente nell'ordinamento internazionale, comunitario e osservando la sua applicazione implicita nell'ordinamento Italiano. Infine, ci addenteremo nel caso studio scelto per

affrontare il principio di precauzione come strategia di gestione del rischio. Il caso studio scelto sarà illustrativo della nostra tesi iniziale.

Nel terzo capitolo, infine, abbiamo riportato delle sezioni rappresentative del dibattito tra il Parlamento e l'Autorità per l'aviazione civile Irlandese, riguardante l'emergenza causata dall'eruzione inaspettata di un vulcano in Islanda, che ha suscitato timore in tutta l' Europa del Nord, nel 2010. Il documento ufficiale del governo Irlandese, reperito tramite l'Ambasciata stessa a Roma, dimostrerà come una decisione precauzionale come quella della chiusura preventiva dello spazio aereo, racchiuda qualcosa di più, l'oggetto della nostra analisi: le passioni. Abbiamo scelto di esaminare le tre passioni maggiormente incisive, così diverse fra loro eppure compresenti nella decisione finale. Incontreremo lo scetticismo sul grado adeguato di precauzione, oscillando tra eccesso e difetto, per concludere, poi, con lo studio della passione contraddittoria alla precauzione: l'audacia.

In conclusione, potremmo affermare, come la nostra tesi iniziale, che delinea la presenza passionale in ogni provvedimento facente parte della sfera strategico-gestionale e politica, sia confutata nel corso della nostra analisi patemica e attraverso il caso studio, oggetto esemplare e assolutamente coadiuvante al nostro lavoro.

1. Un' antica opposizione: Azione e Passione

Questo lavoro si propone di analizzare, adottando un' ottica e una metodologia semiotiche, decisioni e discorsi politici riguardanti il principio di precauzione.

Negli ultimi dieci anni, la spettacolarizzazione della politica, l'occhio furbo e attento dei media, e le forti leadership partitiche hanno indotto a porre sempre più l'attenzione sul singolo attore politico piuttosto che sull'azione politica. Poiché ci si concentra eccessivamente sul personaggio politico, vale a dire sul soggetto dell'enunciazione politica in quanto ratificato dal corpo sociale, entrano in gioco le componenti che contribuiscono a determinare il soggetto stesso con le sue competenze. E l'uomo è fatto senza dubbio di ragione, ma non solo: ragione e sentimento, la logica e l'emotività, la razionalità contro la passionalità. Questi aspetti si intrecciano, diventando un insieme esplosivo. L'attore politico è tutto ciò, non è possibile distinguere queste due anime. E così al momento di fare un discorso o di prendere decisioni importanti per il partito, per il Paese, o a livello globale, queste due componenti agiscono congiuntamente. La scienza politica ancora non era pronta a questo tipo di analisi. Infatti, nella metà degli anni sessanta si affermò all'interno della scienza politica, soprattutto negli Stati Uniti, l'approccio della scelta razionale¹. Questa prospettiva risulta più chiara partendo dai due postulati principali: l'individualismo e il comportamento utilitarista degli individui. La rational choice, si basa sul credere che ogni individuo agisca sempre per massimizzare la propria utilità. Molte sono le teorie logico-matematiche che sono state sviluppate a questo proposito. Di queste sicuramente non si può tralasciare la " Teoria dei giochi" , efficace per comprendere il comportamento utilitarista degli individui, ma soprattutto per mostrarci l'approccio razionalista adottato dalla scienza politica.

La teoria dei giochi esamina l'interazione tra due o più soggetti, in conflitto tra loro, per cui alla decisione di uno, corrisponde una conseguenza per l'altro, tale che il primo ottiene un beneficio a discapito del secondo. Si può affermare che la moderna "Teoria dei giochi" risale alla pubblicazione del libro "Theory of Games and Economic Behavior" di John von Neumann e Oskar Morgenstern (1944). I giochi possono essere cooperativi o non cooperativi. Un' ulteriore distinzione è tra giochi a somma zero e quelli a somma non zero , i primi sono molto competitivi, infatti, un giocatore vince tutto, mentre l'altro perde tutto l'ammontare.

¹ M. Cotta, D. Della Porta, L. Morlino, *Scienza Politica*, il Mulino, Bologna 2008.

La scienza politica, rifacendosi a questa teoria, considera l'individuo come un giocatore perfettamente razionale, con il solo obiettivo di vincere tutto, e cioè di scegliere razionalmente l'opportunità che massimizza di sicuro la sua utilità, questo a prescindere da istinto, emozioni, sentimenti. È puramente scelta razionale. Così per la scienza politica l'attore politico adopera la sua razionalità per decisioni funzionali e logiche a discapito della dimensione passionale e manifestando il trionfo dell'individualismo attraverso l'elogio della scelta razionale.

Al contrario la semiotica, già dagli anni settanta dello scorso secolo, ha iniziato a studiare a fondo il binomio azione e passione. Complementari e indissolubili.

Quando la componente razionale lascia il posto alla sua gemella più passionale, la semiotica si affaccia all'analisi politica come la disciplina più attrezzata. Essa si prefigge, infatti, di superare la falsa opposizione tra ragione e passione: la passione penetra la teoria dell'azione, e anche il linguaggio si modifica. L'introduzione di una semiotica delle passioni, infatti, richiede un adattamento linguistico-grammaticale. È necessario immettere gli affetti nel linguaggio, in modo che le parole possano esprimere la carica passionale, e non solo esplicitare uno stato del soggetto. Nuove competenze linguistiche e grammaticali armonizzati con intonazioni e segni non linguistici, come i gesti, costituiscono la nuova frontiera semiotica. Il classico modo di dire "ribollire dalla rabbia", ad esempio, è un'espressione che coinvolge attraverso la parola tutto il soggetto che esprime l'azione fino a far vivere l'affezione e il patire anche a chi ascolta questa enunciazione. L'interesse anche grammaticale delle passioni fa intuire la rilevanza che esse hanno non solo nel quotidiano ma anche nello studio e nella ricerca di cui questa disciplina si rende protagonista.

Per ciò che attiene alla componente passionale, comunque, medium e sostanza espressiva dell'emotività rimane il corpo, strumento naturale e congeniale a prima vista semplice da analizzare e di sicuro difficile da dissimulare.

Roland Barthes, è stato fra i primi ad andare in cerca di un modo per coniugare la rigorosa analisi semiotica con la componente passionale.

Ai fini di condurre un'analisi di questo tipo, è necessario adottare il presupposto semiotico secondo cui la narratività è radicalmente un atto di configurazione del senso tramite azioni e passioni, le quali possono essere organizzate in forma e contenuto, e possono essere manifestate da forme espressive diverse.²

² P. Fabbri, *La svolta semiotica*, Editori Laterza, Roma - Bari 2005.

Descartes, razionalista, afferma nel trattato “Le passioni dell’anima” , che la passione è il punto di vista sull’azione da parte di colui che la riceve.³ In altre parole, quando un soggetto agisce, agisce sempre su un altro che viene travolto da quell’azione, cioè viene affetto. Questa affezione, è chiamata passione, in quanto è subita.

Muovendo da tali presupposti Greimas, nella sua *Semiotica delle passioni*, cambia prospettiva e non affronta più l’analisi di puri agenti (forniti di una sola dimensione sintattico-semantica) ma piuttosto di soggetti (cui inerisce una dimensione timico-affettiva).

La nostra analisi inizia proprio da qui: l’uomo, il soggetto che compie l’azione. L’uomo, soggetto all’azione. Ma, anche, l’uomo investito dalla passione.

1.1 Una definizione elementare di passione, e cenni di storia delle riflessioni sulla passionalità

Il termine passione deriva dal termine greco πάθος (‘sofferenza’, ‘passività’) nonché dal verbo latino *pati* (‘patire’, ‘soffrire’). Indica perciò la condizione di passività da parte del soggetto, che si trova sottoposto a un’azione o impressione esterna e ne subisce l’effetto sia nel fisico sia nell’animo.

Nell’ antica Grecia la passione era stimata ed elogiata in quanto era ciò che induceva a dire “sì” al sacrificio in battaglia. La passione veniva identificata allora con la fedeltà alla polis. La scelta dell’eroismo si contrapponeva alla codardia, si tornava con lo scudo o sopra di esso, il furore della battaglia raccontato da Omero diveniva emblema della civiltà greca, la lira accompagnava le grandi gesta, e quest’ultime erano immagine riflessa della passione più alta -ossia l’ amore per la patria.

Platone, prende ,tuttavia, le distanze da questo modo di concepire la passione per fornire una nuova strada percorribile - una strada non parallela, anzi opposta. Il filosofo, infatti, definisce le passioni come “malattie dell’anima”⁴: da questa implicita condanna nasce la sempre attuale contrapposizione tra ragione e passione. Per Platone infatti, le passioni discendono dall’anima concupiscibile, mentre l’anima irascibile è destinata ad essere la più cauta mediatrice tra i due mondi, più che distanti, della razionalità e della passionalità.

In seguito, anche Aristotele ha creduto alla pericolosità delle passioni, a suo dire morbo curabile solo attraverso la sottomissione alla “medicina” della razionalità⁵.

³ Ivi, P. Fabbri, *La svolta semiotica*, Editori Laterza, Roma - Bari 2005.

⁴ Platone, *Repubblica*, IV, 439-440

⁵ Aristotele, *L’anima*, I, 403

Lo stoico Diogene di Laerzio distingue quattro tipi di passioni: i piaceri, i dolori, i desideri, e le paure.

La passione viene dal di fuori ma coinvolge tutto l'interno, ha un inizio e una fine, e provoca segni manifesti fisici e non solo.

Se gli stoici erano pronti a combattere le passioni con la ragione, Cicerone meno fiducioso nelle capacità della ragione, invece, desiderava invece eliminarle sul nascere. Seneca riconduce la questione alla contrapposizione etica tra vizi e virtù: in tal modo le passioni diventano non solo materia della filosofia generale ma entrano prepotentemente nel difficile universo dell'etica. Il bene e il male, dunque, si incarnano rispettivamente nella ragione e nella passione.

Il Medioevo demonizza la passione come trasgressione mentre all'opposto esalta l'amore verso Dio.

S. Bernardo da Chiaravalle si concentra sul concetto dell' amore, e il più sublime è quello rivolto dal Creatore alla creatura, e dalla creatura al Creatore.

S. Tommaso d'Aquino afferma che la passione risiede nell'appetito sensitivo, il quale si può suddividere in appetito concupiscibile, che ha per oggetto il bene e il male in quanto tale, e in appetito irascibile, che ha per oggetto il bene e il male in quanto arduo. Parte dell'appetito concupiscibile sono l'amore, il desiderio, il gaudio, l'odio, l' avversione e la tristezza; mentre la speranza, l'audacia, il timore, la disperazione e l'ira sono raccolte nell'appetito irascibile.⁶

L'Umanesimo pose fine a tutte queste speculazioni, dando nuovo rilievo a una valutazione positiva delle passioni: la nuova religione era l'uomo e le passioni, in quanto parte della natura umana, vennero di nuovo celebrate.

Più tardi, fra Sei e Settecento, Hobbes e Locke ritrassero l'uomo come colui che cedeva alle passioni; le più importanti erano per il primo la gloria che sfociava in vanagloria, e per il secondo la paura della morte.

L' illuminismo, epoca caratterizzata dal trionfo della ragione, non rifiutò tuttavia l'analisi delle passioni, che anzi giudicò rilevanti e non insignificanti.

« Il vizio è tanto necessario in uno stato fiorento quanto la fame è necessaria per obbligarci a mangiare. È impossibile che la virtù da sola renda mai una nazione celebre e gloriosa».⁷

⁶ S. Sangalli, A. Piccinin, *Fedi e Globalizzazione cercando valori condivisi*, Rubbettino Università, Soveria Mannelli, 2013

⁷ Bernard Mandeville, *The Fable of the Bees: or, Private Vices, Publick Benefits*, London, J. Roberts, 1714;

Questo scriveva Bernard de Mandeville, nel 1714, nel *“La favola delle api: ovvero vizi privati, pubbliche virtù”*.

David Hume afferma: «la ragione è, e deve essere, schiava delle passioni»⁸. Ribaltando l' antiquata subordinazione delle passioni alla ragione, Hume fa un balzo in avanti, e capovolge il punto di vista, ponendo la ragione come sottomessa alle passioni. Questo, nel suo elogio, al principio di trasmissione della simpatia, secondo il quale gli uomini sono naturalmente portati a simpatizzare gli uni con gli altri, condividendo e compartecipando a sentimenti e emozioni proprie e altrui.

Il filosofo della ragion pura, Immanuel Kant, dopo aver efficacemente distinto l'emozione dalla passione nell' *“Antropologia pratica”*, disprezza la passione in quanto ostacolo alla scelta razionale dell'uomo.

Il romanticismo, in seguito, si sarebbe distinto per una vera e propria apologia delle passioni.

Georg Wilhelm Friedrich Hegel, allontanandosi dal disprezzo di Kant, collega la passione al volere attraverso una relazione indissolubile. Non critica le passioni con distaccato cinismo come il suo illustre predecessore, ma al contrario afferma: “ Niente di grande è stato compiuto né può essere compiuto, senza passione. È soltanto una moralità morta, e troppo spesso ipocrita, quella che inveisce contro la forma della passione in quanto tale”⁹.

In seguito, la dimensione passionale divenne sempre più rilevante nell'ambito della psicologia e della psicanalisi. Esponente senza dubbio più noto di quest'ultima fu Sigmund Freud, il quale concepì le passioni come degli istinti primordiali, come pulsioni.

Ancora oggi non si è concordi nel determinare il significato univoco delle passioni. Nei secoli, grandi uomini, personalità illustri della storia, si sono susseguiti nell'affermare la propria idea della passione, ma soprattutto si è tentato di catalogarla, ponendo la passione o nel bene più lodevole, o al contrario, nel male più oscuro. C'è chi elogia la razionalità, unica guida capace di indirizzare gli istinti più riprovevoli, altri, invece, lodano l'istintività e la naturalezza indotta in chi viene investito dalle passioni.

Il dibattito continua tra tesi e contro tesi, ma si è compreso che non lo si può ridurre solamente a queste due posizioni.

La dimensione passionale esiste in ogni uomo, che esso lo voglia o no, ci investe e ci conquista. È proprio nel sentirsi affetto che l'uomo riesce ad autopercepirsi come un soggetto vivo, come

⁸ D. Hume, *Trattato sulla natura umana*, II, 3,3

⁹ G.W.F. Hegel, *Enciclopedia delle scienze filosofiche in compendio*, 1817, parr. 473-74.

un essere razionale e allo stesso tempo passionale, l'anima e il corpo in unica istanza, in un'unica vita.

Attualmente c'è la ricerca di ogni forma di nuova emozione da una parte, e contemporaneamente ci affacciamo ad una fase in cui l'uomo vive sempre di più una sorta di impoverimento espressivo. Le passioni si cercano, ma si allontanano anche, si scacciano. La sensazione di essere vulnerabile intimorisce. L'emotività spaventa, ma ci rende uomini. E come tali siamo alla ricerca di racchiudere le passioni in una gerarchia, di analizzarle, di studiarle anche per render così più semplice la comprensione di noi stessi come individui soggetti ad esse. Da sempre, infatti, si è cercato di catalogare le passioni. Numerose sono le classificazioni realizzate, non solo in semiotica, ma anche in filosofia e al livello etico. Nel paragrafo seguente cercheremo di ricostruirle.

1.2 Il "catalogo passionale": gerarchie e gruppi

Come classificare le passioni? Qual è, se c'è, la passione più rilevante? Tanti si sono riproposti di edificare o, piuttosto, di ricostruire la gerarchia delle passioni. Sintetizzarle in categorie, o cercare quella che rappresenta il vertice; ma non c'è concordia sulla scala gerarchica delle passioni.

Come già accennato in precedenza nella ricostruzione storica del discorso sulle passioni, Diogene di Laerzio si cimentò in questo tipo di classificazione, e dopo aver rilevato quattro gruppi patemici essenziali, ne identificò le componenti.

Del primo sottogruppo, i piaceri, fanno parte: l'incanto, la gioia per il male altrui, la delizia e il maleficio.

Del secondo, i dolori, invece sono costituenti: la pietà, l'invidia, la gelosia, la rivalità, il turbamento, l'angoscia, la costernazione, la desolazione, la sventura, lo spasimo, il lutto, l'affanno, la noia, la stizza, il tormento, il pentimento, il pianto, il lamento, lo sconforto, il fastidio, la preoccupazione, l'indignazione, la confusione, la sofferenza e l'afflizione.

Delle paure, invece, sono parte: il terrore, la vergogna, lo sbigottimento, il panico, il timore, lo stupore, la viltà, l'inquietudine, la titubanza, l'esitazione, la trepidazione e la superstizione.

Infine, nel sottogruppo dei desideri abbiamo: la brama, l'ambizione, l'ira, l'eros, l'indignazione rancorosa, l'odio, e la collera.

La dottrina stoica, rifiuta la passionalità, in quanto elemento più basso dell'umanità, questa deve essere sottomessa alla razionalità. Principio fondamentale per gli stoici, è infatti

l'apatia (ἀπάθεια), cioè il dominio sulle passioni, questo a significare che l'uomo avrebbe trovato il suo equilibrio solo quando avrebbe raggiunto lo stato più alto, proprio quello dell'apatia. Il saggio stoico, inoltre, giungeva all'atarassia, ossia, l'imperturbabilità del saggio di fronte a piaceri e dolori, dinnanzi, quindi, ad ogni forma di passione.

Per Descartes¹⁰, esistono delle passioni “semplici e primitive” dalle quali scaturiscono tutte le altre. Tutte le passioni, infatti, per il filosofo, derivano da sei fondamentali: la meraviglia, l'amore, l'odio, il desiderio, la tristezza e la gioia.

La meraviglia viene identificata come la passione per eccellenza, l'antico stupore, la sorpresa. Qui Cartesio ricollega la sua analisi ai suoi predecessori più illustri, Platone e Aristotele, i quali, dapprima, attribuivano proprio alla meraviglia un posto d'eccellenza tra le altre passioni. La meraviglia, viene valutata in modo così notevole perché si rifà alla novità, alla sensazione percepita di fronte a qualcosa nuovo e di attraente, è qualcosa che scopri, che vedi o che vivi, ma che una volta conosciuto rimane nella mente, nel cuore e nell'animo.

L'amore, non può mancare in nessuna classificazione, il sentimento per eccellenza, la parola che è sulla bocca di tutti, ma nel cuore di pochi, la passione tante volte è vista come un parte della più ampia dimensione dell'amore, eppure l'amore stesso in tutte le sue sfaccettature è una passione. Per Cartesio l'amore è quella forza che ci spinge ad avvicinarci a ciò o coloro che per noi rappresentano il bene.

Da qui è facile spiegare l'odio, come passione contraria all'amore, l'odio per il filosofo è quell'emozione che ti porta ad allontanare da ciò che viene considerato come un male per la persona.

Il desiderio, è quella passione per la quale si brama ardentemente qualcosa, un bene, o si smania per non conoscere il male, il desiderio è accompagnato quindi dall'amore verso il bene, e dall'odio verso ciò che è male.

La tristezza, nasce dal male, ed è quel sentimento che ti insegue e ti rapisce quando stai soffrendo, quando ci si chiude in se stessi e il dolore ti assale.

La gioia, è l'emozione contraria, è ciò che provi nell'assaporare il bene, è esplosiva e radicale, ti prende, e spera di non separartene mai. Consiste nel bearsi del bene.

D'altra parte, nel “trattato sulla natura umana”, Hume assegna alle passioni un ruolo considerevole, tanto che due dei tre libri che compongono il trattato, sono rivolti proprio alle passioni. Come già accennato, tutto è innestato, secondo il filosofo, dal principio di trasmissione della simpatia, del quale sono investiti gli uomini; da qui, Hume distingue le passioni in: originarie, dirette, indirette, calme e violente. Le quattro passioni principali sono: l'amore,

¹⁰ R. Descartes, *Les passions de l'ame*, Bompiani editore, 2003

l'odio, l'orgoglio e l'umiltà. Queste quattro derivano direttamente dal principio della simpatia, perché anche l'orgoglio, che può sembrare una passione egoistica in realtà esiste sempre nella relazione con gli altri.

1.3 Il quadrato semiotico e l'analisi delle passioni

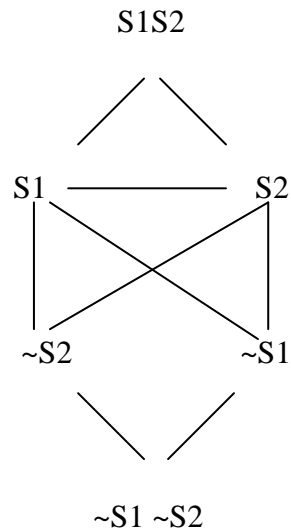
Riprendendo la valutazione iniziale, per cui la semiotica si manifesta come la disciplina più adatta per il tipo di analisi che intendiamo intraprendere, ci avviciniamo alla sostanza del metodo semiotico, presentando il quadrato semiotico.

Quotidianamente i nostri pensieri viaggiano in binari opposti e paralleli. Il nostro modo di categorizzare mentalmente avvenimenti, aggettivi, sentimenti e persone è sempre binario. L'uno il contrario dell'altro. Anche i bambini i primi aggettivi che imparano e che utilizzano sono i classici opposti: bello o brutto, simpatico o antipatico, buono o cattivo, magro o grasso. E loro lo sanno che uno è positivo mentre l'altro no, lo sanno che con il primo fanno sorridere i compagni mentre con l'altro gli offendono. E queste distinzioni e categorie mentali rimangono con noi per sempre, sicuramente crescendo si imparano anche le sfumature, i gradi, ma tutta la nostra vita è scandita da queste distinzioni nette. Maschio e femmina. Amore e odio. Amico e nemico.

Il metodo utilizzato dalla semiotica prende piede proprio da queste nette differenziazioni. Questa scienza che studia approfonditamente i processi di significazione e la narratività, ha dovuto apprendere come orientarsi in questo mondo fatto di nord e sud, est e ovest, opposizioni nette che fanno la differenza. Anche le classificazioni passionali, pertanto, sono organizzate in questo modo, ovvero binariamente.

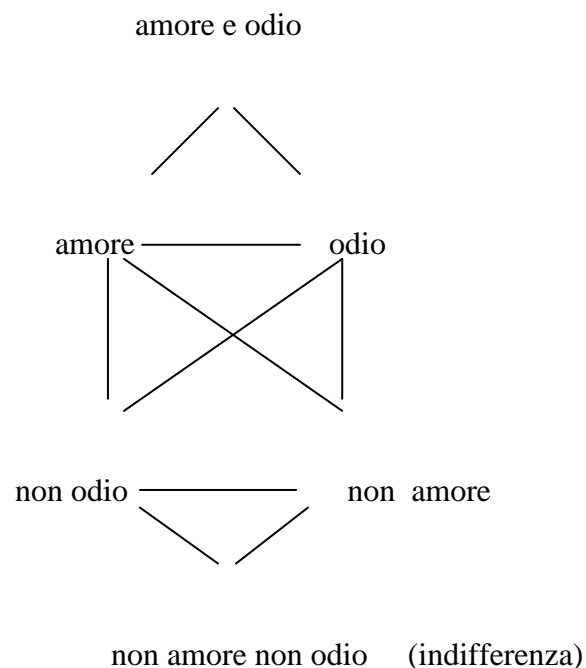
Il quadrato semiotico è stato introdotto da Algirdas Julien Greimas, linguista e studioso di semiotica lituano, il quale ha costruito, reinterpretando la logica aristotelica, un elementare ma potentissimo modello di classificazione di una qualunque grandezza semiotica o categoria che procede per opposizioni. Il quadrato semiotico viene, dunque, identificato come lo sviluppo logico di una categoria semica binaria.

Per spiegare meglio questo metodo, che poi sarà applicato all'analisi delle passioni, è opportuno fornire uno schema generale del modello:



Procedendo da un' opposizione, $S1$ e $S2$, ammettiamo altri due concetti $\sim S1$ e $\sim S2$. I primi due sono contrari tra loro, mentre i secondi sono subcontrari. Invece, $S1$ e $\sim S1$ sono contraddittori, così come lo sono $S2$ e $\sim S2$. Infine, $S1$ e $\sim S2$ sono complementari come $S2$ e $\sim S1$. I prodotti del quadrato sono $S1S2$ e $\sim S1\sim S2$.

Una volta, spiegato il metodo, lo rendiamo operativo nell'ambito che ci interessa e quindi lo adottiamo per l'analisi delle due passioni binarie per eccellenza: amore e odio. Si inizia prendendo due semi opposti e contrari tra loro (amore e odio) che formano una sola categoria semica. Da questi arriveremo ad identificare le loro negazioni (non amore e non odio). Il risultato è questa struttura quadrangolare:



Attraverso questo schema possiamo vedere come si può provare amore per qualcosa e/o qualcuno, ma anche il sentimento contrario pertanto l'odio, ma si può anche vivere in un limbo fatto di amore e odio allo stesso tempo, come il più famoso dei versi di Catullo, " Odi et amo", dove il poeta per l'amata provava i due sentimenti contemporaneamente, immerso nel pieno delle due passioni, opposte eppure così adiacenti, versi tutt'oggi così attuali. Tuttavia si può essere immersi in altro tipo di limbo, non provare nulla, arrivare ad un punto in cui non provi nessuno dei due sentimenti, non sei preso né dalla passione amorosa, né dal suo contrario, vivi nell'indifferenza. Eppure, partendo dai due sentimenti oppositivi, amore e odio, si può arrivare ad affermare che essi diventano positivi, in quanto se non odio allora amo, e se non amo allora odio. L'indifferenza è arduo raggiungerla, è un percorso.

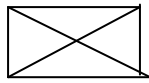
Il quadrato semiotico, sopra utilizzato per descrivere l'opposizione tra amore e odio, può essere adoperato per analizzare tutte le altre passioni.

1.4 Le componenti delle passioni

Gli uomini sono al mondo come esseri passionali. Ciascuno di noi, infatti, è un soggetto che compie o subisce l'azione e ogni azione è mediata dalla passione. La passione che è l'azione vista dal punto di vista non di chi la compie ma di chi la subisce, ha quattro componenti fondamentali: modale, temporale, aspettuale ed estetica.

Un predicato si dice modale quando, precedendo un altro predicato, ne modifica il significato, ossia esiste una performance. Secondo Algirdas Julien Greimas, la *performance*, riflette la struttura modale del "fare dell'essere". Ma cosa permette il compimento della performance? Quest'ultima, infatti, presuppone e sottintende la *competenza*, in quanto spinta e stimolo a compiere l'atto della trasformazione, quindi, della performance. La competenza è descritta come " l'essere del fare". Performance e competenza, secondo Greimas, danno luogo all'*atto pragmatico*. Avendo introdotto, "il fare dell'essere" e "l'essere del fare", le altre modalizzazioni che, pertanto, ci rimangono da definire, saranno "l'essere che modalizza l'essere" e " il fare che modalizza il fare". Il primo si configura come *sanzione*, mentre il secondo appare come manifestazione di una *manipolazione*. L'attenzione di Greimas si sofferma sull'analisi della modalizzazione della competenza, riconoscendone, perciò, la rilevanza, come *luogo di tensione*, in cui, l'essere e il fare trovano compimento. Questa riflessione, conduce Greimas a scorgere e registrare le surmodalizzazioni della

competenza. Queste, sono costituite da volere, sapere, potere e dovere. Un soggetto che *deve* fare qualcosa o *vuole*, ha la necessità anche di *saper* fare quella cosa e di *poterla* fare. Questo non è meccanismo sempre così lineare, a volte, chi non *deve* fare una cosa, *vuole*, al contrario, farla; oppure chi la *vuole* fare non *può*, o non la *sa* fare. Così scaturiscono conflitti interni al soggetto.

S1: DOVERE S2: POTERE

 ~S2: SAPERE ~S1: VOLERE

Attraverso il quadrato semiotico, otteniamo due assi modali, una riflette le modalizzazioni *esogene* (dovere e potere), l'altra, invece, quelle *endogene* (sapere e volere). In questo modo, possiamo distinguere tra modalizzazioni *virtualizzanti* (dovere e volere), e modalizzazioni *attualizzanti* (sapere e potere).¹¹

Anche il sistema modale si costruisce sulla dimensione timica, la quale diventa, perciò, soggetto della categoria modale.

Le modalità per eccellenza, pertanto, oltre a *essere* e *fare*, sono: *volere*, *potere*, *sapere* e *dovere*.

Volere: racchiude i desideri e le aspirazioni.

Potere: con questa modalità intendiamo le capacità ma anche le possibilità del soggetto di fare qualcosa (can e may).

Sapere: le competenze cognitive dell' individuo.

Dovere: gli obblighi e le norme da rispettare.

Le modalità sono un fenomeno semantico che conferma come i soggetti costruiscono le loro significazioni. Rilevante caratteristica delle modalità è la possibilità di modalizzarsi fra loro.

Ritornando nel fulcro della nostra analisi passionale, ci sembrerà anomalo ricondurre una delle componenti essenziali delle passioni alle modalità. Quale relazione può sussistere, dunque, tra le passioni e il volere, il potere, il sapere e il dovere. Probabilmente ci rimarrà più comprensibile il legame con il volere, in quanto esprimendo questo un desiderio lo riteniamo contiguo alla passione. Eppure è dimostrabile come tutte e quattro le modalità, modalizzando l'essere, sono parte costituente delle passioni. Se prendiamo in analisi le passioni del dovere troveremo ad esempio la vendetta, in quanto passione che spinge qualcuno a fare ciò che vorrebbe non fare ma che non può

¹¹ A.J. Greimas, J. Fontanille, *Semiotica delle passioni dagli stati di cose agli stati d'animo*, studi Bompiani, Milano, 1996

non fare, ossia deve farlo. O per quanto riguarda il sapere, basti pensare alla curiosità, come un voler-sapere, o alla gelosia, come un voler sapere quello che poi, in realtà, non si vuol sapere. E sono tante anche le passioni riconducibili al potere¹². Pertanto si è dimostrato come queste quattro modalità siano insite a ogni passione.

Oltrepassando la componente modale, ci soffermiamo sulla componente temporale. La dimensione della temporalità è indispensabile nell'analisi passionale. È più efficace illustrare la relazione tra passione e tempo attraverso degli esempi. Se poniamo sotto analisi la speranza ci accorgeremo che la speranza sussiste come stato del futuro, ossia ognuno spera sempre nel domani. È un desiderare qualcosa che riguarda il futuro. In questo modo risulta evidente la dimensione temporale. La disperazione, al contrario dell'esempio mostrato in precedenza, è uno stato del passato, qualcosa accaduto nel passato mi ha tolto ogni speranza. Così il rimpianto, cioè il dispiacersi per qualcosa del passato che non tornerà più. O il capriccio si mostra come un bramare qualcosa nell'immediato, nel presente. Passato, presente e futuro quindi componenti essenziali delle passioni, e dimensioni preziose e irrinunciabili nell'analisi passionale.

Quanto dura una passione? È all'inizio di un procedimento? O alla fine? A queste domande possiamo rispondere introducendo la categoria dell'aspettualità. L'aspettualità è il punto di vista su un processo.

es.



inizio a parlare

sto parlando

ho finito di parlare

In un processo si possono mettere in evidenza l'inizio, il continuum o svolgimento e la fine. E anche la grammatica ci permette di distinguere queste dimensioni.

Una passione, secondo la dimensione aspettuale, può essere puntuale o durativa. Anche in questo caso facciamo degli esempi concreti che aiutano la comprensione. Come è possibile distinguere tra terrore e paura? Il terrore è una passione puntuale, precisa, di un momento, non può durare per sempre. La paura, al contrario è durativa, è lunga, può interessare tutta la vita di un individuo. L'angoscia è durativa mentre la disperazione è puntuale per gli stessi motivi sopraindicati.

¹² P. Fabbri, La svolta semiotica, editori Laterza, Roma – Bari, 2005

Caratteristica del tempo è necessariamente il ritmo. Nelle passioni possiamo ricercare anche la scansione temporale tramite il ritmo. La vendetta, ad esempio, è una passione del ritardo. La fretta, al contrario, è una delle passioni di accelerazione. La rabbia è immediata, mentre il paziente sa aspettare e utilizzare tutto il tempo necessario.

La passione è caratterizzata dall'intensità, pertanto un processo può essere tensivo o distensivo.

Infine, analizziamo la componente estetica. Quando parliamo di passioni e di stati d'animo non possiamo non prendere in considerazione un elemento inscindibile: il corpo. Le passioni, infatti, si manifestano somaticamente. Ogni passione possiede un suo correlato corporeo, che non si può fingere. Nel linguaggio quotidiano, ad esempio, si sono radicati dei luoghi comuni che ci possono rendere più facile la spiegazione di quest'ultima componente. "Rosso dalla rabbia" oppure "verde dall'invidia", ma anche "bianco dalla paura". Il viso che prende il colore correlato ad un certo tipo di passione, è un segnale tangibile del moto interno dell'animo dell'individuo. Ancora, quando percepisco vergogna, divento rosso e balbetto. Quando mi arrabbio, innalzo il tono della voce. Sono eventi naturali e spontanei, che non posso controllare ed eliminare. La passione si presenta quindi come l'intersezione tra moti del corpo e moti dell'animo. La passione innesta un processo corporeo. Quando sono affetto da rabbia, mi scaldo, divento rosso, ribolisco fino allo scoppio finale. Il corpo è necessario nella valutazione delle affezioni. Ognuno di noi vive le passioni non solo nell'animo ma nel corpo, e la dimensione corporea diventa innegabile anche quando vorresti eliminarla. È sintomo della veridicità del sentimento che stai vivendo. Siamo fatti di anima e corpo, ed entrambe le nostre dimensioni partecipano alla passionalità della nostra esistenza.

In conclusione, possiamo citare ciò che Maria Pia Pozzato afferma su Greimas: "le riflessioni di Greimas sul livello estetico-estesico sono state di grande importanza poiché hanno segnato l'ingresso nella semiotica testuale delle 'zone basse' della coscienza (emozioni, tensioni, propensioni) il cui carattere è essenzialmente graduale, continuo, modulare, quanto i programmi narrativi e le modalità sono invece di ordine categoriale e pertanto organizzati in strutture logiche di tipo oppositivo." [Pozzato 2001: 170]

1.5 Lo schema passionale canonico

Fontanille, nel 1993, elabora lo schema passionale canonico, costituito da cinque fasi: costituzione, disposizione, patemizzazione, emozione, moralizzazione.

La costituzione, è il passaggio in cui, secondo Fontanille, l'individuo "è messo nella condizione di conoscere una passione". Il soggetto è, pertanto, sensibile allo sconvolgimento dato dalla percezione di una passione.

La disposizione, è la fase in cui l'individuo ottiene le determinazioni per percepire una passione. Se la fase precedente predisponeva a provare la genericità delle passioni, con questa si è predisposti a vivere una passione specifica.

La patemizzazione è la fase della trasformazione, è la fase in cui l'individuo diviene in grado di dare un nome a ciò che sta vivendo e, quindi, a riconoscerlo come passione, con gli effetti che produce e attraverso la decodifica culturale di quest'ultima.

L'emozione, per Fontanille, è la fase in cui viene identificato il legame tra passione e la loro manifestazione somatica, è il passaggio in cui il ruolo fondamentale è attribuito al corpo, protagonista indiscusso. "Ecco allora che con l'emozione quest'ultimo ricompare: sussulto, trasposto, fremito, tremore, convulsione, sobbalzo, turbamento e così via – tutte queste passioni manifestano, grazie a una reazione somatica vissuta dal soggetto e osservabile dall'esterno, la conseguenza timica della trasformazione passionale e più in particolare il carattere sopportabile o insopportabile, atteso o inatteso di tale conseguenza per il corpo del soggetto." [Fontanille 1993: 259]

La moralizzazione è la fase conclusiva dello schema. È la fase in cui si fa un resoconto di ciò che si è vissuto e di come si è vissuto. Ci si dà un'autovalutazione, su come si è reagito una volta esser stato investito da una certa passione. È una fase molto importante in cui il soggetto fa i conti con se stesso.

Attraverso questo schema passionale canonico Fontanille mostra come per la semiotica l'analisi passionale sia diventata una componente necessaria, essenziale e congeniale a una approfondita comprensione delle produzioni testuali e discorsive, ma anche delle pratiche sociali.

Il soggetto inizia a percepirsi come affetto, e riconosce nel suo agire un patire, è mosso dalle passioni anche nei momenti di massima razionalità, l'uomo è insito nelle passioni e queste sono insite in lui.

Per questo mostreremo nel secondo capitolo, attraverso un'analisi del principio di precauzione e di uno specifico caso di studio, come anche in ambito politico e nelle scelte strategico-decisionali connesse alla precauzione, la razionalità e il calcolo non possono mai prescindere dal motore per eccellenza delle azioni: le passioni, appunto.

2. Il principio di precauzione

In questo capitolo cercheremo di dimostrare come le passioni interessino e influenzino anche un ambito che per definizione sembrerebbe esaltare solamente la ragione, escludendo prepotentemente il nostro oggetto di studio. La nostra analisi, infatti, procederà nell'osservazione del principio di precauzione, considerato come un fondamento per l'agire non esente dall'azione della dimensione passionale. L'iniziale perplessità riguardo la scelta di accostare alla passionalità un ambito così razionale come quello che riguarda la precauzione, del resto, metterà ancor più in evidenza l'efficacia dell'approccio proposto. La nostra intenzione, infatti, è quella di prescindere dall'antica opposizione tra ragione e passione per superarla, dimostrando che l'una non può prescindere dall'altra nell'azione vista come trasformazione degli stati del mondo, tanto da parte di chi li produce quanto da quella di chi ne viene investito.

Dagli anni Settanta, con il nascere di movimenti ambientalisti ed ecologisti, il tema della precauzione ha acquisito sempre più rilevanza. Pertanto, anche se l'origine del principio risale all'antichità, nella società tardo-moderna esso ha acquistato carattere fondamentale, diventando un principio del diritto e ponendosi quale aspetto essenziale dell'attualità politica, sociale e giuridica.

La nostra società, infatti, è stata denominata la società del rischio. Questo, perché, secondo l'analisi di Ulrich Beck¹³, la modernità ha portato non solo una maggiore ricchezza, ma anche un incremento dei rischi, prodotti da scienza e tecnica. Con l'estendersi progressivo dei rischi, però, cresce il desiderio di offrire sicurezza, anche a causa dell'azione vigile dell'opinione pubblica. Ed è proprio la volontà di diffondere la sicurezza applicandola non solo agli uomini, ma anche ad animali e ambiente che ha portato alla formulazione attuale del principio di precauzione.

2.1 Definizione e origine del principio di precauzione

Il principio di precauzione è un metodo di matrice consequenzialistica (basato cioè sulla considerazione degli *effetti* delle azioni) utilizzato, in particolare, in questioni di politica ambientale e finalizzato a orientare le decisioni in condizioni di incertezza¹⁴. Con esso si intende una politica preventiva e cautelativa attraverso la quale vengono prese disposizioni politiche e non solo su casi controversi scientificamente.

L'origine del principio è ricondotta a Ippocrate e al principio da lui stabilito “*primum non nocere*”, ossia, “per prima cosa, non nuocere”. Questo principio, da sempre seguito nella medicina è

¹³ U. Beck, *La società del rischio Verso una seconda modernità*, Carocci editore, Roma, 2013

¹⁴ Vocabolario Treccani on line, *Principio di Precauzione in Enciclopedia Italiana*, appendice VII, 2007

condivisibile in ogni sfera (umana e non), che presuppone un rapporto con l'altro. Nell'interazione, e quindi nella relazione instaurata tra più soggetti, non è fondamentale massimizzare l'utilità individuale ma piuttosto occorre farlo in modo che non si diventi elemento di ostacolo all'altro, che il soggetto cioè non si trasformi in un elemento peggiorativo della condizione del prossimo. In virtù di tale premessa la nostra attività, di qualsiasi genere essa sia, dovrà rispettare l'altro, non nuocergli, non essere causa, quindi, del male altrui. Il principio, inoltre, è riconducibile alla massima "prevenire è meglio che curare": si tratta di un aforisma che indubbiamente si adatta molto bene alla società del rischio. Il controllo dei rischi dovrebbe insomma precedere il danno, affinché esso sia eliminabile o almeno non diventi irreparabile.

Sono molte e discordanti le definizioni del principio di precauzione, in quanto esso si può considerare, ancora, un principio moderno, che ottenne riconoscimento solo negli ultimi anni del Novecento, e negli anni seguenti, con fatica riuscì a penetrare, oltre alla dimensione ambientalista, anche quella politica e giuridica, acquistando dignità sociale e normativa, ma la più rilevante è stata elaborata dalle Nazioni Unite, al principio 15 della Dichiarazione di Rio de Janeiro formulata nel 1992, durante la Conferenza sull'Ambiente e lo Sviluppo (Earth Summit):

«Al fine di proteggere l'ambiente, un approccio cautelativo dovrebbe essere ampiamente utilizzato dagli Stati in funzione delle proprie capacità. In caso di rischio di danno grave o irreversibile, l'assenza di una piena certezza scientifica non deve costituire un motivo per differire l'adozione di misure adeguate ed effettive, anche in rapporto ai costi, dirette a prevenire il degrado ambientale».¹⁵

Spesso si confonde il termine prevenzione con quello precauzione. In questa sede è funzionale operare fin da subito la distinzione in modo da comprendere ancor meglio il significato reale della precauzione e del suo principio. Mentre infatti la prevenzione si indirizza ai casi di rischi provati, oggettivi, certi la precauzione, oggetto del nostro studio, riguarda i rischi ipotetici, presunti.

Per concludere possiamo affermare che il principio di precauzione risulta essere investito di autorevolezza in quanto mezzo politico di gestione del rischio.

2.2 *Analisi lessemica-narrativa dei principi di responsabilità e di precauzione*

In questo paragrafo ci proponiamo di illustrare il legame tra il principio di responsabilità e il principio di precauzione, accennando un'analisi lessemica-narrativa.

¹⁵ L. Marini, L. Palazzani, *Il principio di precauzione tra filosofia biodiritto e biopolitica*, edizioni studium, Roma, 2008

Per effettuare lo studio dei lessemi passionali è necessario introdurre la definizione del concetto in esame, la quale sarà analizzata, in modo da individuare le organizzazioni modali soggiacenti e la loro configurazione passionale.

Il termine responsabilità deriva dal verbo latino *respondeo* che significa ‘rispondere di qualcosa a qualcuno’. Già l’etimologia della parola ci indirizza immediatamente in una dimensione intersoggettiva, in cui un soggetto è responsabile di qualcuno o qualcosa – e più in particolare delle proprie azioni – di fronte a qualcun altro.

Il vocabolario Treccani, infatti, definisce la responsabilità come “la capacità di rispondere dei propri comportamenti, rendendone ragione e accettandone le conseguenze”. La definizione, pertanto, propone, in principio, un sostantivo semioticamente rilevante: capacità. La capacità, come accennato nel capitolo precedente, presuppone un’abilità, un’idoneità posseduta da una persona, attraverso la quale, quest’ultima può svolgere una determinata funzione. La capacità come la competenza è iscritta “nell’essere del fare”, la competenza è l’impulso, lo stimolo (passionale) che induce all’azione. Analizzando ulteriormente la definizione di responsabilità, ci soffermiamo su “rispondere dei propri comportamenti”. A domanda, risposta. Perciò, il verbo rispondere, presuppone una condizione primitiva, in cui, un soggetto domanda all’altro. Quindi sussiste una relazione. È sottintesa, ma protagonista. Si risponde a qualcuno, si deve rispondere a qualcuno, pertanto, vi è come fondata la modalizzazione del dovere. “Dei propri comportamenti”, questa proposizione ci introduce nella dimensione della libertà, ogni individuo è responsabile, perché è libero, è libero di scegliere e di agire. Per questo, più comunemente, invece di dire che una persona è responsabile, si usa il termine colpevole, perché se si è liberi di scegliere si è liberi anche di errare. E questa conclusione ci riporta alla parte finale della definizione, “rendendone ragione e accettandone le conseguenze”. Di uso comune è affermare: “assumiti la responsabilità delle tue azioni”, questo perché ogni azione, mossa da passione, ha delle conseguenze, da mettere in conto, da accettare, e da giustificare, il più delle volte. C’è una forma di congiunzione nella responsabilità, che la rende un’interazione attiva. Inoltre, è rilevante evidenziare il processo di aspettualizzazione che interessa questo principio. È interessante, infine, considerare, come l’aggettivo *responsabile* abbia due sfaccettature contrapposte fra loro. Responsabile come “colpevole”, ma anche responsabile come “affidabile”. Il sostantivo responsabilità, pertanto, presuppone una valutazione etico-morale, un giudizio, su chi agisce bene, e chi agisce male.

Il principio della responsabilità fu teorizzato da Hans Jonas quando, nel 1979, scrisse un saggio omonimo in cui criticò la fiducia smisurata nei confronti del progresso. L’autore si scagliò duramente contro il principio di speranza, il quale puntualizza la potenza dell’illimitato intervento

umano. Al contrario, secondo Jonas , il principio da rispettare necessariamente è quello della responsabilità. Ossia, essere certi che il proprio agire comporti degli esiti, e quindi percepirsi come responsabili dell'altro, che esso sia uomo, animale o più in generale, l'ambiente. Sarebbe necessario applicarlo in ogni azione umana, per valutare le conseguenze di quest'ultima e limitarle. Il filosofo tedesco ricerca una nuova etica, la quale sia in grado di esprimere e far comprendere l'importanza della natura scagliandosi contro la prepotenza tecnologica e filosofica dell'uomo: la prima, cioè, non esiste per essere manipolata e distrutta con il fine di compiacere il secondo. Jonas, dunque, auspica il "coraggio della responsabilità".¹⁶

La responsabilità si configura come un prendersi cura dell'altro¹⁷. I genitori, l'esempio più opportuno, sono responsabili dei figli e proprio per questo motivo sono chiamati a prendersi cura di loro. È una relazione che si presenta come asimmetrica: uno dei soggetti coinvolti vive in una condizione di dipendenza, mentre l'altro è chiamato ad esserne responsabile.

Entrambi i soggetti possono essere considerati come *attanti*, i quali però non si contendono un oggetto del desiderio, come è solito negli schemi narrativi, al contrario, capiscono che il valore da raggiungere è la cura che uno può donare all'altro. E solo in funzione di questa relazione, i due soggetti interdefinendosi, scoprono il loro essere e la loro sussistenza. Il soggetto dipendente, inoltre, assume anche il ruolo narrativo di destinatario, in quanto destinatario della cura del soggetto responsabile.

Con la consapevolezza di essere responsabili dell'azione di noi stessi, e di dover tener conto dell'altro, si accresce la lucidità di fronte ai possibili rischi. Sovente ascoltiamo uomini politici o di affari affermare la necessità di azioni preventive. Essere prudenti di fronte ai danni possibili è, dunque, una delle due facce della medaglia della modernità: se l'una incoraggia le innovazioni e lo sviluppo tecnologico a discapito di tutto e tutti (perché in fondo quello che è importante è crescere, sperimentare, avanzare); l'altra comprende la pericolosità di questa aggressione, concependo la necessità di progredire ma senza trascurare o minacciare l'ambiente e le generazioni future. Si tratta di una conclusione che risuona come una chiamata ad essere responsabili e avere cura del primo, proprio in quanto responsabili nei confronti delle seconde.

Il termine precauzione deriva dal verbo latino *precaveo*, a sua volta formato da *prae-* ('innanzi') e *cavere* ('stare in guardia'). Pertanto significa qualcosa che si fa studiamente per impedire l'avvento di un male.

¹⁶ H. Jonas *Il principio responsabilità. Un'etica per la civiltà tecnologica*, curato da P. P. Portinaro, Biblioteca Einaudi 2002

¹⁷ C. Vigna, *Responsabilità e precauzione*, edizioni studium, Roma, 2008

Per sviluppare, anche per questo principio, un'analisi semio-passionale, introduciamo, parallelamente al principio precedente, la definizione di precauzione, con riferimento al vocabolario ed enciclopedia Treccani. Con precauzione si intende: "Prudenza, cautela, circospezione nell'agire per evitare pericoli, danni, rischi imminenti e possibili". È inevitabile, riconoscere nell'etimologia del sostantivo, nonché nella sua definizione, l'aspettualizzazione, e la componente temporale della precauzione. C'è un'azione, confermata e voluta da un sistema passionale uniforme, portata a compimento, in anticipo, per evitare qualcosa, che potrebbe accadere, in futuro, anche nel lungo periodo. Inoltre, sussiste la modalità del volere, in quanto si vuole agire, ma viene exteriorizzata, anche, la modalità del dovere, in quanto si deve agire per evitare. Anche in questo principio, infine, è manifesto un giudizio morale sottinteso. C'è la possibilità che avvenga un male, ed è giusto agire, è etico. La cautela, si contrappone, così, all'incoscienza. La passione della paura e dell'angoscia rapisce il soggetto, e lo induce all'agire. La fretta lo incalza. L'amore per l'umanità di cui fa parte lo assale. Il soggetto agisce per precauzione, il soggetto agisce per passione.

Quindi il termine precauzione comprende il provar timore, avere una paura preventiva, perché il male esiste e capita. Meglio essere preparati al peggio, risuona la massima, e aumenta il timore. È proprio questa previa angoscia che si pone a fondamento della precauzione e del suo principio. La precauzione nasce dal dubbio. Dove si trova, pertanto, il nesso, il punto di contatto, tra i due principi, quello di responsabilità, che fa leva sulla fiducia, e il principio di precauzione, che diviene sempre più rigoglioso con l'accrescersi del sospetto?

La coerenza è visibile solo se consideriamo l'interazione tra più soggetti. Unicamente quando ci si sente responsabili, infatti, si ha a cuore la cura altrui, allora il sospetto si trasforma in azione preventiva con il fine di migliorare la condizione dell'altro. Il superamento del dubbio passa per la responsabilizzazione. E la responsabilizzazione richiede la precauzione per se stessi, e per gli altri. Le nostre azioni modificano gli stati del mondo e chi le subisce. Perciò è necessario che la precauzione investa il nostro senso di responsabilità, per amalgamare questi due principi in un unico e far sì che esso, oltre a essere presente nelle norme consuetudinarie del diritto, diventi una consuetudine di vita. Aver cura dell'altro e stare in guardia, cioè avere attenzione, attenzione nei confronti di chi dipende dal nostro agire e al mondo a noi circostante.

2.3 Rilievi semiologici del principio di precauzione nel diritto internazionale

Abbiamo più volte collegato l'azione precauzionale alla protezione dell'ambiente. Negli anni settanta del secolo scorso, infatti, l'ambiente a noi circostante assunse il ruolo di protagonista nel

panorama giuridico, sociale e decisionale. Da sempre relegato in secondo piano, come cornice dell'onnipotente azione umana, l'ambiente diventò, in questi anni, oggetto d'interesse dell'opinione pubblica. La premura nei confronti dell'ecosistema presuppone la protezione di quest'ultimo attraverso misure preventive. Per questo, da quel momento in poi si parlerà, in definitiva, di principio di precauzione. Un excursus storico-giuridico mostrerà con assoluta chiarezza il procedimento di elaborazione del principio da noi analizzato.

Inizialmente la protezione ambientale era incentrata sul metodo della capacità di assimilazione, cioè si stabiliva la quantità di emissioni inquinanti possibili in base a quelle che, secondo gli esperti, l'ambiente poteva smaltire. Con il tempo, peraltro, questo metodo si è dimostrato fallace, in quanto non si teneva in considerazione l'alto pericolo della combinazione di più sostanze inquinanti insieme.

Le premesse storiche e teoriche del principio in analisi risalgono alla dottrina tedesca del Vorsorgeprinzip, la quale afferma che un'efficace politica ambientale non si limita solamente a riparare i danni, bensì avrebbe dovuto evitarli, attraverso un piano di prevenzione adeguato.

Nel 1982, l'Assemblea generale dell'ONU, adottò la Carta mondiale della natura, la quale pur presupponendo solo implicitamente il principio di precauzione, apriva la strada ai documenti che la seguiranno più tardi. La Carta, infatti, nel paragrafo due afferma: «Quando i potenziali effetti dannosi non sono completamente compresi, le attività vanno sospese».

Inoltre garantisce: «Le attività che possono avere un'incidenza sulla natura saranno controllate e saranno impiegate le migliori tecniche disponibili, suscettibili di diminuire l'entità dei rischi o di altri effetti nocivi sulla natura. In particolare:

- a. Le attività che rischiano di causare danni irreversibili alla natura saranno evitate.
- b. Le attività che comportano un elevato grado di rischio per la natura saranno precedute da un esame esaustivo; i loro promotori dovranno dimostrare che i benefici previsti prevalgono sui potenziali danni per la natura e, nei casi in cui gli effetti nocivi eventuali di queste attività sono perfettamente conosciuti, le attività stesse non dovranno essere intraprese.
- c. Le attività che possono disturbare la natura saranno precedute da una valutazione delle loro conseguenze e studi sull'incidenza ambientale dei progetti di sviluppo saranno condotti sufficientemente in anticipo; nel caso in cui fossero intraprese, tali attività dovrebbero essere pianificate ed eseguite in modo da ridurre al minimo gli effetti nocivi che potrebbero risultare.

- d. Le pratiche relative all'agricoltura, al pascolo, alla silvicoltura e alla pesca saranno adattate alle caratteristiche ed ai limiti naturali delle zone considerate.
- e. Le aree degradate dalle attività umane saranno ripristinate per scopi conformi al loro potenziale naturale e compatibili con il benessere delle popolazioni coinvolte». ¹⁸

È interessante notare, attraverso un'analisi del testo, come la Carta presenti un utilizzo continuo e cadenzato di verbi modali. Principalmente, sono due i verbi modali presenti nel documento, potere e dovere. Queste due modalità sono modalità esogene, cioè non provengono dal soggetto stesso, ma sono promosse e sollecitate dall'esterno. I verbi, inoltre, sono coniugati, per lo più, in tempi ipotetici, come il futuro e il condizionale, a sottolineare, ancora una volta, l'ipoteticità dei rischi e la potenzialità degli stessi. Inoltre, i modali presenti mostrano che siamo ancora nella dimensione del virtuale.

Un'altra tappa storica importante nella costituzione del principio di precauzione risale al 1990 con la terza conferenza internazionale per la salvaguardia del Mare del Nord. L'8 marzo del medesimo anno, infatti, all' Aja, si è stabilito che: «i governi devono applicare il principio di precauzione, vale a dire adottare misure volte ad evitare gli impatti potenzialmente nocivi di sostanze persistenti, tossiche e suscettibili di applicazione biologica, anche quando non vi sono prove scientifiche dell'esistenza di un nesso causale tra le emissioni e gli effetti». ¹⁹

Ma la consacrazione del principio di precauzione così come oggi è preso in considerazione avviene solo nel 1992 a Rio de Janeiro durante l'Earth Summit. Come già in precedenza accennato la conferenza di Rio fu, ed è considerata tuttora, la pietra angolare nella formulazione del principio. Durante il Summit, infatti, gli stati partecipanti (172), stabilirono di promuovere uno sviluppo compatibile con l'ambiente. Il principio 15 della Dichiarazione impone l'azione preventiva in caso di rischio, senza che "l'assenza di certezza scientifica" costituisca un ostacolo e/o un motivo per ritardare o rimandare l'impiego di misure preventive. L'incipit del principio 15, tuttavia, dimostra l'ampiezza e la libertà d'azione dei singoli stati: «Al fine di proteggere l'ambiente, gli stati applicheranno largamente, secondo le loro capacità, il metodo precauzionale».

Pertanto la struttura del principio di precauzione si è concretizzata pian piano, negli anni, e unitamente ad altri principi affini, come lo sviluppo sostenibile o i protocolli sui cambiamenti climatici. Da ciò si evidenzia un nuovo interesse nei confronti dell'ecosistema a cui apparteniamo e in cui viviamo. Le Nazioni Unite, insieme, compresero la rilevanza di questi temi, e li immisero nel

¹⁸ *Carta Mondiale della Natura*, Assemblea generale ONU, 1982

¹⁹ L. Marini, *Il principio di precauzione nel diritto internazionale e comunitario*, edizioni studium, Roma, 2008

diritto internazionale. Questi principi, tuttavia, pur essendo norme positive e consuetudinarie, lasciano gli stati firmatari piuttosto liberi nel rispetto in concreto di questo principio. Al di là di ciò, questi atti rappresentano un gran passo in avanti. La formulazione dell'approccio precauzionale ammette la necessità di attuare delle misure preventive per limitare danni. La precauzione, quindi, diventa materia giuridica al livello internazionale, ma non solo. Nei prossimi paragrafi, infatti, mostreremo come il principio di precauzione venga espressamente citato e considerato anche nel diritto comunitario e nell'ordinamento italiano.

2.4 Aspetti comunicativo-espositivi del principio di precauzione nel diritto comunitario

Nel paragrafo precedente abbiamo illustrato come il principio di precauzione, di fatto, abbia interessato, e tuttora continua a farlo, il panorama internazionale del diritto. In questo, invece, ci soffermeremo a tratteggiare il suo percorso di formalizzazione nel panorama europeo.

Si è soliti far risalire la consacrazione del principio di precauzione nel diritto comunitario al Trattato di Maastricht, nel 1993. Nell'articolo 174 del titolo XIX, infatti, riguardante l'ambiente, il principio di precauzione viene immesso nelle norme europee insieme ad altri principi tutelativi come quello di correzione ed il più noto «chi inquina paga». Riportiamo, di seguito, i primi due comma dell'articolo 174.

1. La politica della Comunità in materia ambientale contribuisce a perseguire i seguenti obiettivi:

- salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente,
- protezione della salute umana,
- utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali,
- promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o mondiale.

2. La politica della Comunità in materia ambientale mira a un elevato livello di tutela, tenendo conto della diversità delle situazioni nelle varie regioni della Comunità. Essa è fondata sui principi della

precauzione e dell'azione preventiva, sul principio della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei

danni causati all'ambiente, nonché sul principio «chi inquina paga».

In tale contesto, le misure di armonizzazione rispondenti ad esigenze di protezione dell'ambiente

comportano, nei casi opportuni, una clausola di salvaguardia che autorizza gli Stati membri a prendere, per motivi ambientali di natura non economica, misure provvisorie soggette ad una procedura comunitaria di controllo.²⁰

I principi sopra citati sono rintracciabili, attualmente, nel Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, all'articolo 191.

L'Unione Europea, pertanto, ricomprende nel suo ordinamento il principio oggetto della nostra analisi, anche se, tuttavia, non definendolo con le sue caratteristiche.

La definizione del principio di precauzione viene, infine, formulata dalla Commissione Europea il 2 febbraio 2000. La comunicazione della Commissione Europea svela con chiarezza che l'ambito di applicazione del principio non è ristretto solo all'ambiente e alla cura di quest'ultimo.

«Quando vi sono ragionevoli motivi di temere che i potenziali pericoli potrebbero avere effetti negativi sull'ambiente o sulla salute degli esseri umani, degli animali e delle piante, ma i dati disponibili non consentono una valutazione particolareggiata del rischio, il principio di precauzione è stato politicamente accettato come strategia di gestione dei rischi in molti ambiti. [...] Spetta ai responsabili politici e, in ultima analisi, alle istanze giurisdizionali precisare i contorni di questo principio»²¹.

Nella comunicazione, inoltre, sono delineate le componenti essenziali del principio: la decisione politica di agire o di non agire, collegata ai fattori che attivano l'utilizzazione del principio di precauzione; e in caso affermativo, come agire, vale a dire quali sono le misure derivanti da tale utilizzazione del principio di precauzione. L'applicazione del principio, tuttavia, è legata all'esistenza di tre componenti: l'identificazione dei potenziali rischi, una valutazione scientifica, realizzata in modo rigoroso e completo sulla base di tutti i dati esistenti, la mancanza di una certezza scientifica che permetta di escludere ragionevolmente la presenza dei rischi identificati.

²⁰ C 325/108 Gazzetta ufficiale delle Comunità europee

²¹ Commissione delle Comunità Europee, Comunicazione sul principio di precauzione, Bruxelles, 2.2.2000

Queste tre condizioni rappresentano l'essenza stessa del principio e la base della sua applicabilità. Si identificano dei potenziali effetti negativi come conseguenza di un fenomeno, un'azione, un prodotto, ma non basta solo quello, è importante che la valutazione del rischio, sia incerta e imprecisa nel determinare il rischio per poter osservare il principio.

Inoltre, la comunicazione della Commissione Europea è estremamente rilevante, perché indica l'importanza di seguire, comunque, i principi generali di una buona gestione del rischio:

- la proporzionalità,
- la non discriminazione,
- la coerenza,
- l'esame dei vantaggi e degli oneri derivanti dall'azione o dalla mancanza di azione,
- l'esame dell'evoluzione scientifica.

Attraverso il percorso giuridico europeo del principio di precauzione abbiamo anche delineato alcuni elementi chiave della sua applicabilità. Il diritto comunitario naturalmente interessa l'Italia, in quanto Paese membro. Tuttavia è interessante valutare come si rapporti l'ordinamento Italiano con la rilevanza del principio di precauzione, riconosciuta alla fine del secolo scorso.

2.5 Rilevi sul principio di precauzione nell'ordinamento italiano

L'Italia naturalmente si riconosce a pieno come Paese membro della Comunità Europea, della quale rispetta l'ordinamento giuridico. A questo punto è rilevante considerare come effettivamente nell'ordinamento italiano non sia presente alcuna norma che istituisca il principio di precauzione. Tuttavia da parte del legislatore esiste un richiamo diretto al principio nella legge sul procedimento amministrativo. Infatti, la legge n. 241/1990, modificata dalla legge n. 15/2005 afferma all'articolo 1: «L'attività amministrativa persegue i fini determinati dalla legge ed è retta da criteri di economicità, di efficacia, di pubblicità e di trasparenza secondo le modalità previste dalla presente legge e dalle altre disposizioni che disciplinano singoli procedimenti, nonché dai principi dell'ordinamento comunitario»²².

Pertanto, si comprende immediatamente che il rimando al principio in esame, nell'ordinamento italiano, avviene in quanto il principio di precauzione è parte dell'ordinamento comunitario,

²² Legge sul procedimento amministrativo n.241/1990, art 1. c1

lasciando, così, all'interprete i termini dell'applicazione. Il principio di precauzione, quindi, nel nostro ordinamento non rappresenta una norma di carattere sostanziale, come nel diritto comunitario, ma si pone quale regola strumentale all'azione amministrativa.²³

2.6 Il principio di precauzione come strategia di gestione del rischio : caso studio

Attraverso il piccolo excursus giuridico sul principio di precauzione, si può affermare che il principio in analisi è stato strutturato e viene adoperato principalmente come strategia di gestione del rischio, anzi proprio con questa funzione è stato elevato a normativa internazionale e comunitaria.

Ulrich Beck, nel citato libro *La società del rischio*, afferma che non ci possono essere esperti in rischi. Questa dichiarazione sconvolge la tipica percezione umana di onnipotenza. Per il sociologo una scienza del rischio ancora non c'è, si cerca attivamente e continuamente di poter prevedere catastrofi naturali e non solo, ma non c'è nessuno che possa effettivamente dichiararsi esperto nel campo dei rischi; questo perché, proprio per sua definizione, il rischio è qualcosa di potenziale: nel rischio, cioè, c'è una componente futura, la si può prevedere ma non la si conosce con assoluta certezza. Iscrivendo, nei modi di esistenza semiotici, i quali possono essere virtuale, potenziale, attuale e realizzato, la natura del rischio, rileveremo che essa rientra nel virtuale e nel potenziale. È qualcosa che potrebbe succedere, non che già si è realizzato. Pertanto, per rischi, Beck intende dei *pericoli proiettati nel futuro*: se dovessero verificarsi, infatti, sarebbe inutile qualsiasi intervento successivo.

A questo proposito, è appropriato introdurre il caso di studio scelto per supportare la nostra tesi iniziale. Abbiamo deciso di esaminare una particolare applicazione del principio di precauzione, che ha determinato la chiusura dello spazio aereo in Irlanda e in gran parte dell'Europa nel 2010, a causa dell'eruzione avvenuta in Islanda ad opera del vulcano Eyjafjöll, sul ghiacciaio islandese Eyjafjallajökull.

L'eruzione vulcanica è iniziata la notte del 20 marzo 2010 e ha continuato a creare problemi soprattutto per quel che riguarda l'aviazione civile dei paesi del nord Europa, e non solo, fino al 9 maggio 2010. Le persone che abitavano vicino al ghiacciaio furono fatte evacuare e il livello dell'acqua dei fiumi si alzò pericolosamente. Tuttavia, il pericolo più significativo fu rappresentato dalla nube di cenere vulcanica formata dall'incontro tra ceneri vulcaniche e venti ad alta quota. Le

²³ G. Tomarchio, *Il principio di precauzione come norma generale*, edizioni studium, Roma, 2008

nubi vulcaniche sono molto pericolose per gli spostamenti aerei; pertanto, soprattutto a seguito della seconda, e maggiore, eruzione vulcanica del 14 aprile del 2010 le autorità di aviazione civile dell'Europa hanno dovuto dichiarare la chiusura preventiva dello spazio aereo. Per precauzione, appunto.

Inoltre l'anidride solforosa determinata dall'eruzione nell'atmosfera avrebbe potuto rappresentare un pericolo per la salute umana e degli animali. C'era, insomma, anche un pericolo di mutamenti incontrollabili nell'atmosfera.

Di fronte a questo pericolo le autorità politiche, i rappresentanti dell'aviazione civile, le compagnie aeree hanno dovuto, repentinamente, prendere una decisione appropriata ed efficace.

Era necessario gestire la situazione di rischio con responsabilità, e seguendo il principio di precauzione. In quest'ottica, un ruolo molto importante l'ha giocato l'Unione Europea. Solamente grazie ad un'azione comune e uniforme si è riusciti a evitare il pericolo e ad affrontare svantaggi economici e sociali, limitando e controllando timori e bisogni della popolazione europea.

Nel prossimo capitolo, onde verificare le ipotesi che abbiamo formulato in un'ottica semiotica attenta ai processi discorsivi, analizzeremo un testo: più precisamente si tratta di un rapporto della discussione tra Parlamento irlandese e l'AAI, l'Autorità per l'aviazione civile irlandese, risalente al 21 aprile 2010 e relativo alla decisione presa riguardo alla chiusura preventiva dello spazio aereo nonché, più in generale, alla gestione della situazione di rischio. L'analisi di questo documento sarà essenziale per provare come decisioni essenzialmente politiche ed economiche siano supportate da sentimenti e passionalità, e non per questo appaiano meno efficaci. Come sostiene Beck²⁴, insomma, *il monopolio di razionalità della scienza viene infranto*.

²⁴ U. Beck, *La società del rischio verso una seconda modernità*, Carocci editore, Roma, 2013

3. La rilevanza della dimensione passionale nell' azione preventiva

In quest'ultimo capitolo, entreremo nel vivo della nostra analisi semiotica, analizzando nel concreto un documento rappresentativo di come la dimensione passionale non è esclusa dall' ambito strategico-decisionale del discorso, ma, al contrario la guida e indirizza come un' invisibile forza, come la più incredibile e irrefrenabile suggestione, che influenza con dignità riconosciuta la politica internazionale.

Tutte le decisioni riguardanti la sfera del potere e del sapere in relazione ai rischi non si soffermano solo sulle competenze, sulle fondamenta del sapere, ma, spesso prescindono da esse, diventando decisioni su *forme di coinvolgimento*.²⁵ Le autorità decisionali, in altre parole, sono certamente entità razionali, ma anche esseri passionali. Essendo coinvolti nella gestione della situazione, proiettano in essa l'emozionalità che il rischio potenziale suscita in loro stessi. Certamente, si calcolano gli effetti di breve e lungo periodo, si calcolano i vantaggi e gli svantaggi, si valuta la liceità o meno di un'azione. Ma non solo questo. Non sono solamente calcolo razionale e logica a dar vita ad una decisione rilevante per un intero paese, e da pochi anni a questa parte tale aspetto è divenuto più visibile. Basti pensare alle telecamere introdotte durante le riunioni parlamentari, alle riprese di risse nelle Camere, alle lacrime di ministri che prendono provvedimenti gravosi per la popolazione, ai tweet istantanei e per questo molto naturali e istintivi dei politici, ai talk show che ospitano personaggi simbolo della politica nazionale riprendendo ogni esitazione, turbamento e inflessione della voce. L'immagine ripresa, il corpo protagonista, divengono simulacri costitutivi di una sostanza espressiva che manifesta senza allusioni la dimensione passionale da cui tutti siamo affetti. Il nuovo modo di fare politica gioca sull'immagine credendo che questa sia modificabile a piacimento, tuttavia, l'immagine è un' arma a doppio taglio, in quanto l'emozionalità è difficile da gestire, e quando la passione prende il sopravvento, l'uomo può risultare, più che un animale razionale, un inadeguato rappresentante della popolazione e dello Stato. La forma espressiva diviene determinante, entrando a pieno titolo nella rappresentazione della dimensione passionale dell'uomo.

Per avvalutare, pertanto, la nostra tesi, illustreremo sezioni del documento rappresentativo della discussione tra il Parlamento irlandese, il Ministero dei Trasporti e l'Autorità dell'Aviazione civile del 21 Aprile 2010. Attraverso lo studio di esse, potremmo realizzare un' analisi discorsiva, che ci permetterà di individuare le passioni che sono sottese nell' agire di questi attori socio-politici, le quali li hanno indotti a maturare una decisione cautelativa e preventiva.

²⁵ U. Beck, *La società del rischio Verso una seconda modernità*, Carocci editore, Roma, 2013

3.1 Analisi passionale del caso di studio

Il rapporto della discussione, come si è accennato, mette in evidenza che qualsiasi decisione politica è anche frutto del costituirsi e manifestarsi di passioni incontrollabili; tali passioni, naturalmente, ci appartengono in quanto esseri umani, e motivano quelli che sembrano provvedimenti determinati esclusivamente da fermezza e razionalità. Dal documento citato, il cui testo è riportato per intero in appendice, rileviamo l'emergere di tre passioni fondamentali che hanno in costituito il vero motore dell'azione nella strategia di gestione del rischio adottata dalle autorità politiche per far fronte a questo caso specifico.

La *paura*.

Certamente, nell'affrettarsi a prendere la decisione migliore, ha influito il sentimento della paura, come passione che assale il soggetto di fronte ad un imminente pericolo. Dalle parole delle autorità interessate in questo caso si intuisce come le risoluzioni siano state stabilite in un clima di assoluto turbamento di fronte all'avvenuto e da un disorientamento dato dalla incertezza riguardante il prolungamento dell'eruzione vulcanica.

Il signor Eamonn Brennan, direttore generale della IAA, infatti, nella sua presentazione dell'avvenimento, in occasione del dibattito parlamentare, afferma : << *The principal concern the aviation authorities throughout Europe had is the effect of volcanic ingestion on jet and turbo fan engines. Because of the high temperature in the engine, the ingestion of the ash melts and forms a glass coating which can stop, damage and impede the performance of the engine and so on. It presents a serious hazard, mainly to the fuel system and to the engine cooling system, and it can severely affect aircraft operations. That is the major worry.*>>. Questo estratto, in cui per ben due volte ricorre il termine preoccupazione, è rappresentativo di come questo avvenimento porti con sé un'incisività apprensiva ed esitante. La prima volta, con *concern* si intende una preoccupazione razionale, più distaccata, mentre, poi, il pathos cresce, e con *worry*, si intende una passione più intensa, fisica, sentita e provata dal soggetto stesso. L'analisi discorsiva, permette di analizzare la ripetizione, come sottolineatura del concetto, come insistenza che pervade la coscienza di tutti i presenti. La preoccupazione, la paura di come poter gestire questo accadimento improvviso. L'instabilità del fenomeno naturale, infatti, ha generato una preoccupazione considerevole e uomini politici insieme alle compagnie aeree sono stati protagonisti della gestione di un evento di grande impatto che rare volte si era già verificato. Infatti, il signor Brennan, afferma: <<*The current*

situation is unprecedented.>>. Il fatto che questo avvenimento sia senza precedenti, accresce il sentimento di paura, in quanto, non avendo un antecedente storico simile, non si hanno nemmeno delle misure strategiche da consultare e adattare, con la certezza della loro funzionalità nel passato. Il deputato Thomas P. Broughan, durante l'esposizione della sua presentazione, afferma: << *We need to be cognisant of the seriousness of the situation.>>*. È proprio, l'essere consapevoli della gravità dell'accaduto, che alimenta la passione della paura. Abbiamo più volte asserito, nel corso dell'elaborato, che le passioni presentano delle modulazioni. Nel dibattito, oggetto di analisi, la paura è riscontrabile, puntualmente, con lo stesso grado di intensità. Non c'è un picco intensivo, né una flessione, e ciò che è ancor più interessante, è la omogeneità del grado di intensità passionale, in ogni autorità politica presente. Solo quando, si sottolinea, la straordinaria azione comune messa in atto nella collaborazione tra i paesi dell'unione europea, e, in particolar modo, la Gran Bretagna, i toni apprensivi si attenuano, lasciando recepire un sentimento di soddisfazione ed, eccezionalmente, di entusiasmo. Infatti, il direttore generale dell'IAA, Signor Brennan, afferma: << *If we had not worked and co-operated with the European Union and the United Kingdom, Ireland would be the one area that would probably be closed tomorrow while the UK and everywhere else would be operating. However, because we have developed a scientific risk model, we have had a very positive response from the Commission and the other authorities and are able to operate >>*. E ancora: << *We have worked closely with others in recent days, including the Civil Aviation Authority in the United Kingdom. This co-operation was of considerable assistance to us. >>*. Il dover dirigere un fenomeno del genere, pertanto, è reso ancor più difficoltoso dall'umano sentimento di paura che ha interessato qualsiasi attore decisionale chiamato a deliberare in quel caso. La paura che accadesse una catastrofe. La paura che qualcuno ci potesse rimettere. La paura di non fare abbastanza per la popolazione. La paura di sbagliare. Questa, ha guidato indubbiamente la decisione, ha influenzato i provvedimenti, e ha rappresentato uno dei motivi essenziali per il quale si è scelto di avviare un'azione cautelativa.

La fretta.

Abbiamo già accennato come tutte le passioni siano strettamente legate ad una dimensione temporale e aspettuale. Come, pertanto, le passioni abbiano un ritmo. Quando ci si trova di fronte a un rischio, il ritmo diventa sempre più incalzante, la velocità, quindi, aumenta. La fretta. Si tratta della passione impetuosa e trascinante propria del percepire un'urgenza. L'emergenza stessa implica la fretta. Raggiungere la decisione migliore nel minor tempo possibile è estenuante. La fretta è una passione che incombe sull'uomo proprio nel *climax* del processo decisionale, influisce perché mette sotto pressione, perché dà una scadenza, perché rende tutto più difficile. Del resto, se

la fretta si traduce in precipitazione allora lì è dannoso per tutti. Più volte i soggetti della discussione parlamentare irlandese affermano di aver agito di fretta: << *We acted pretty sharpish.* >>. “Sharpish” acutamente, cioè puntuali. Velocemente. La dimensione temporale diventa qui passione stessa; la fretta, implica una scarica passionale che guida alla determinazione di una risoluzione. Tutto il dibattito parlamentare è scandito da date, da scadenze, per l'appunto, da decisioni per il lungo periodo, da prendere, però, nel breve periodo. << *The public needed to know that this was being monitored throughout the period. We were getting monitoring reports every day so that we could constantly send out the message that there was no change in the advice and that there was no health risk or threat to the environment.* >>. Tutto è stato monitorato costantemente, ogni giorno, ogni ora. La fretta ha una sua modulazione d'intensità, più giorni trascorrono dall'origine dell'emergenza, più il tempo incalza, e più si percepisce, appunto, la fretta. La fretta è una passione fortemente tensiva, cioè è caratterizzata da una forte tensione. Infatti, nello spazio emotivo non risulta rilevante il quanto, l'estensione, per l'appunto, ma la categoria binaria interessata è rappresentata dal grado di intensità, teso o disteso. La fretta è una passione di accelerazione, pertanto, il punto di vista che si ha su un processo (l'aspettatività), nel caso dell'azione della fretta, risulta essere precipitatorio, stimolato, forzato. La fretta è una passione che presuppone una interazione con l'altro, che esso sia, una persona o un evento, questo perché chi ha fretta, la ha in funzione di una scadenza, e quindi con lo scopo di evitare un ritardo. Un ritardo nell'azione, in questo caso. Per questo la fretta è passione caratteristica e caratterizzante del principio di precauzione, perché esso presuppone un'azione preventiva, dal latino “*prae*” e “*venire*”, ossia venire avanti, escludendo perciò un ritardo. La fretta, pertanto, metro d'intensità dell'agire, nei processi di precauzione, si conferma come impulso emotivo, per quanto riguarda le decisioni prese dal parlamento irlandese e dall'Autorità dell'aviazione civile, in conformità con le delibere dell'Unione Europea. Le lancette dell'orologio si muovono più velocemente quando la situazione di rischio è grande, e le autorità chiamate a gestirla, lo sanno, lo percepiscono, subiscono la fretta, ne sono inevitabilmente affetti.

La filantropia.

Questa è la passione per eccellenza, la passione che si può delineare da ogni frase scandita nel nostro documento di analisi. Tutto quello che è stato fatto, ogni provvedimento preso, ogni azione compiuta, tutto, davvero tutto, è stato realizzato per amore all'uomo. Anche se può sembrar strano, le disposizioni prese, sono state suggerite dall'amore, la passione suprema. Di fronte alla perdita di milioni di euro, di svantaggi economici, di blocchi aeroportuali, di no fly zone, di critiche pubbliche e istituzionali per la troppa cautela, per l'insoddisfazione dei clienti, le autorità rappresentative del

Paese e delle aziende pubbliche e private hanno preferito agire con cautela e precauzione per amore e tutela dei viaggiatori. Il direttore generale dell'IAA, il signor Brennan afferma: << *The reason is we are not in the business of taking risks and the most important thing was safety. There was no overreaction. This is the standard procedure where there is a risk and it was the right thing to do in the circumstances.*>>. Quel che è più importante, pertanto, è la sicurezza, dei cittadini e dell'ambiente. Le decisioni stabilite sono state prese nel loro interesse, l'interesse degli uomini. Non c'è stata una reazione eccessiva, in quanto in ballo c'era la preziosità di ogni vita umana. Nel documento, Si elencano le cifre perse a causa di questo fenomeno inaspettato, e sono davvero imponenti, ma lo si è fatto a protezione dell'uomo. I motori aerei non sarebbero stati sicuri. E anche se le proteste hanno investito l'Europa per i disagi provocati, la vittoria più grande è stata proprio quella di aver agito in tempo, in modo da non esservi stato alcun danno alle persone, se non quello, ben meno grave, di aver perso un aereo. Per l'appunto, Brennan continua il discorso affermando: << *We have had no commercial pressure from any airline of any type or sort asking us to open. I compliment the Irish airlines not alone on not putting us under pressure but also because all of them agreed with our assessment and risk model and supported us through this. We now have an agreed ongoing approach*.>>. Non c'è stata alcuna pressione economica da parte dei soggetti economicamente più danneggiati, ma, al contrario, c'è stata unità di intenti e di scopo. E lo scopo, l'oggetto di valore più grande è stato la sicurezza dei passeggeri. << *What we have put together is a strong, robust model that will ensure the safety of the travelling public*.>> risuona nella presentazione di Brennan. Mr. Maurice Mullen afferma: << *One of the public concerns at the beginning was whether there were health concerns with regard to the ash cloud.[...] We were getting monitoring reports every day so that we could constantly send out the message that there was no change in the advice and that there was no health risk or threat to the environment*.>>. La preoccupazione più grande era per la possibilità di rischi per la salute umana, una volta, poi, esclusa questa possibilità, tutte le energie furono adoperate per il sostegno e l'informazioni dei cittadini, per essere presenti e di aiuto ad ogni persona per qualsiasi necessità e timore. Il signor Mullen afferma: << *Our concern was that the Commission for Aviation Regulation, in particular, should publicise information on the EU rules relating to passenger rights. We also wanted to ensure clarity on the primacy of the relationship between the passenger and the airline. The public needed to be informed [...] The Department of Foreign Affairs opened a crisis response service and dealt with quite a number of calls, in addition to the information being provided by embassies. The Department and the embassies were very effective in providing information to the public as to how they could make their way back to Ireland.* >>. Sono evidenti la forza e l'incisività della responsabilità nei confronti dei cittadini, rispondere ai loro dubbi, in caso di crisi, diventa obiettivo

fondamentale, e le autorità più alte, come ministeri e ambasciate, sono chiamate a farlo. La responsabilità delle autorità rispetto ai cittadini le induce anche alla collaborazione fra loro, perciò parliamo di filantropia, non solo in quanto coinvolgimento per amore al cittadino, all'uomo quindi, ma anche, in quanto rispetto delle altre autorità pubbliche e civili, come costituite da uomini, uomini chiamati a una missione, essere responsabili degli altri e per gli altri, prevenire, per assicurare la sicurezza. Questo amore, sotteso nel discorso, in questa situazione, è un amore che non ha una corrispondenza corporea ben visibile, al contrario dell'amore come relazione affettiva e passionale tra due persone, si presenta come una passione alta, non conseguenza dell'istinto fisico. Si configura come rispetto, come generosità, come amore che, non corrisposto, è dono, perché si agisce solo per la sicurezza del'altro, per la vita dell'altro. Questa passione, rinuncia al proprio valore, per riconoscerlo alla vita altrui. È una passione, assolutamente euforica, perché innesta un'attrazione a favore della sicurezza dei cittadini.

Dopo aver rintracciato la dimensione passionale nell'azione precauzionale stabilita dal Parlamento e dall'Autorità dell'Aviazione Civile Irlandese è possibile e consequenziale sostenere che, anche quando ci si basa su principi scientifici e sull'evidenza empirica, nel momento di difficoltà, in cui l'unica priorità legittima è la sicurezza, la passione diviene leva propulsoria all'azione. Ancora una volta, dunque, relativizzando la tradizionale opposizione tra azione e passione il nostro caso studio dimostra come l'una non prescinde (e non può prescindere) dall'altra: al contrario proprio la passione diviene ciò che muove all'intervento, spinta all'azione dunque, impulso naturale e motore propellente – e ciò anche quando si tratti, come in questo caso, di un'azione cautelativa.

3.2 Applicazione del principio di precauzione: eccesso o difetto

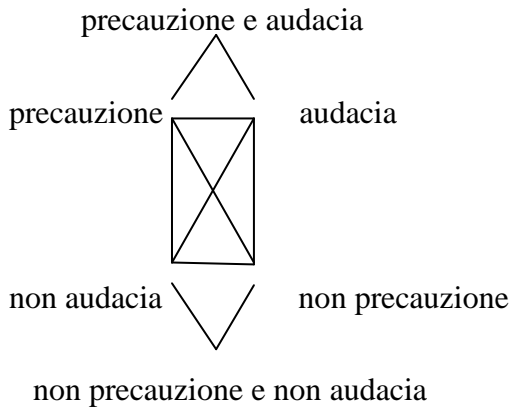
Anche se il principio di precauzione è stato teorizzato ed è entrato negli ordinamenti giuridici, la sua attuazione, da parte delle autorità politiche, rimane sempre in un stato di perenne incertezza, che oscilla tra la critica immancabile di esagerazione e il timore assiduo di essere in difetto. Abbiamo appurato, nel corso del lavoro fin qui svolto, che l'impulso propulsore delle decisioni umane, e per questo anche politiche, proviene dalla dimensione patemica che interessa e domina ogni essere umano. Ma una volta stabilito un provvedimento, l'opinione pubblica si erige a giudice dell'intero operato. Quindi, conseguenza certa, di una misura di precauzione è il commento critico della popolazione. Generalmente, se si decide di propendere per una disposizione cautelativa, allora la critica quasi sempre sarà di eccesso di precauzione, se invece, al contrario, non si agisce, o lo si fa in ritardo, l'accusa è di difetto di precauzione. Ma come si fa a scegliere ed optare per il grado più adeguato di precauzione? Non c'è risposta a questo quesito, più volte, infatti, si è sostenuto che non

esistono esperti in rischi, e, per questo, chi adotta un provvedimento piuttosto che un altro, agisce non come esperto, ma come uomo. Con passione, appunto. Tale circostanza contribuisce a chiarire perché non si è concordi sulla definizione di principio di precauzione o sulla sua corretta applicazione nei dibattiti socio-politici: perché ogni soggetto è coinvolto nella decisione come persona. Ed è proprio il coinvolgimento patemico, che lascia spazio al giudizio morale, a interessare questo ambito. Ed è proprio il coinvolgimento patemico che lascia spazio al giudizio morale che interessa questo campo. È il giudizio etico che spinge a definire un provvedimento eccessivo o carente, perché riguarda il campo del giusto e dell'errato, del bene o del male. Un'azione eccessivamente cautelativa è sicuramente influenzata da angoscia e panico, cioè da passioni puntuali, incalzanti, che spingono ad agire il prima possibile, ma anche da un forte senso di responsabilità che induce il soggetto decisore a evitare a tutti i costi qualsiasi danno. Quindi, infondo, parlare di eccesso di precauzione è un paradosso, perché la cautela smisurata è elemento inconfutabile delle situazioni eccezionali di crisi e di urgenza. Una decisione, invece, presa per difetto di precauzione, è una soluzione errata, imprecisa, inefficace, in un certo senso quasi inutile. Anche questo tipo di provvedimento sottintende un riscontro patemico. L'imprudenza, la sfrontatezza, la sicurezza di avere la situazione sotto controllo, la temerarietà, l'audacia terribilmente sfrenata.

È proprio questa audacia come passione contraria alla precauzione che sarà analizzata nel paragrafo seguente, proprio per tornare, nella parte conclusiva del lavoro, alla classica e sempre efficiente categorizzazione binaria, con cui abbiamo iniziato la nostra analisi.

3.3 Il contrario della precauzione: l'audacia

Johann Wolfgang von Goethe affermò che << L'audacia ha del genio, del potere, della magia>> . L'audacia, infatti, è quella passione che incanta e seduce, tra il coraggio e la sfrontatezza, tra l'eroismo e la spericolatezza, tra il sogno e la prodezza. L'audacia è tutto questo. Il termine proviene dal latino “ *audere*” che significa osare; dall'etimologia della parola, non è difficile comprendere come non ci sia nulla di più distante dalla cautela dell'audacia. Pertanto, l'audacia è l'opposto passionale della precauzione.



Le passioni hanno un tempo, cioè, hanno una dimensione temporale, e arricchendo la realtà, vivono tutto di essa, vivono le differenti ere, i secoli che si susseguono, i decenni ricchi di novità, gli anni consumati. Dagli inizi del Novecento ad oggi, le passioni dell'audacia e della cautela, si sono contrapposte in una "lotta" socio-patematica che vedeva vincere a volte l'una, a volte l'altra. L'audacia o la cautela sono segni dei tempi vissuti. Negli anni del boom economico, facilmente tutti erano invogliati a sognare, a investire, a sperare, certi che quello sia coraggio, sia virtù. E allora si aprirono nuove attività, si investì sull'innovazione, si spinsero i figli ad "essere audaci", nella convinzione che " la fortuna sorrida agli audaci". Ed invece, in tempo di crisi, l'audacia non è pagata con la stessa moneta. L'incoscienza non appartiene più a nessuno, neanche ai giovani, visto che a casa, nei media, nel mondo, l'unico *mantra* ripetuto e ascoltato è quello che invita essere cauti, accontentarsi, comprendere che, oggi, il coraggio non è quello consistente nell'investire o rischiare ma è saper apprezzare quello che si ha, è essere cauti sul posto di lavoro e nella vita, non per migliorarli ma per proteggerli. Protezione, prevenzione, precauzione, parole d'ordine. Cautela, accortezza, per non perdere ciò che si ha. Il rischio, oggi si combatte, si cerca di prevenire, non si esalta come virtù eroica, come avventura. Ci sono gli anni della temerarietà, e poi ci sono quelli della cura, dell'attenzione. Una non è meglio dell'altra. Le passioni vivono nell'uomo e lo spingono (o lo frenano) all'azione, determinano il suo agire tenendo sempre conto però della semiosfera – ossia dell'ambiente storico, politico, economico e sociale. Quindi in tempi duri, precauzione, mentre negli anni rigogliosi azzardo audace. Questi sono sintomi patematici applicabili a una semiotica della cultura, e l'ultima novità che può rendere questa associazione ancora più chiara in Occidente è il "Footsie Index". Il "Footsie Index" studia l'andamento del tacco, elemento caratteristico delle scarpe femminile, in rapporto alla crisi economica. In anni di spensieratezza economica, cresce la domanda di tacchi vertiginosi, simbolo dell'audacia femminile. Al contrario, nel bel mezzo della crisi, la donna cerca il tacco basso o lo evita, perché nei momenti duri, si desidera solo stabilità. Nel 2008 fu pubblicato un libro intitolato *L'audacia della speranza. Il sogno americano per un mondo nuovo*. L'autore è l'attuale presidente americano Barack Obama. Il titolo

di questo testo è illuminante: il giovane candidato democratico alle elezioni più famose del mondo riesce a “vendere” speranza alla popolazione americana, offrendole un sogno. “Yes we can” è stato lo slogan più efficace e accreditato dall’opinione pubblica del nuovo millennio: trasmetteva il desiderio di dispensare audacia alle moltitudini. Chi rischia, ci dice lo slogan, può vincere; ma chi non rischia, non ha le occasioni per vincere.

Quello che stiamo vivendo è un tempo in cui le passioni contrarie permangono assieme: vige la logica del risparmio, ma si incita ad investire e consumare per mandare avanti l’economia; si spinge la gente all’audacia, ma in realtà si vive con cautela. La precauzione e l’audacia, contrari passionali, rappresentano paure ed esitazioni, da una parte, sfrontatezza e sicurezza dall’altra; ma entrambe sono vivide nell’anima di ogni individuo, e, pertanto, anche di ogni soggetto decisionale.

In conclusione è coerente rilevare, una volta di più, come la passionalità influenzi l’azione umana – che ciò accada in ambito tecnico-scientifico o che, al contrario, investa sfere entro le quali il sentimentalismo è indiscusso protagonista. Comunque, e sempre, la passione interessa tutti i campi dell’agire umano. La ragione e il sentimento presenziano in ogni individuo. La logica e l’emotività sono due “guerrieri pacifici” che si affrontano nell’animo, e oggi vince la prima, mentre domani potrebbe vincere la seconda. La razionalità e la passionalità, sono contrari così prossimi, da non sussistere l’uno senza l’altro, perché l’uomo è anima e corpo, è realtà e magia, è coraggio e paura, è azione e passione.

Conclusione

In conclusione, possiamo affermare di esser riusciti nel nostro intento di rintracciare come, nelle delibere riguardanti i processi strategico-precauzionale, gli attori politici, i rappresentanti del mondo economico e sociale siano investiti, o meglio, affetti dalla dimensione passionale appartenente ad ogni essere umano. La definizione stessa del principio di precauzione, menzionando la possibilità dell' *“assenza di una piena certezza scientifica”*, ammette l'eventualità che questo principio, piuttosto che applicato per soddisfare ad una necessità di evidenza empirica, segua l'istinto passionale animato dall'incertezza, vera protagonista degli eventi che innestano rischi ed emergenza. Il principio di precauzione è stato accettato politicamente come strategia di gestione del rischio proprio nei casi in cui con i strumenti messi a disposizione dalla scienza e dalla tecnologia non si possa ottenere una valutazione particolareggiata del rischio.

Quindi, tirando le somme, si può rilevare che il principio stesso, come strumento politico, ammetta la subordinazione del potere razionale all'esperienza passionale. Più che subordinazione, si può parlare di azione comune e concorde, dove il punto d'incontro risiede inevitabilmente nell'uomo. Nietzsche affermava: *“In ogni cosa soltanto questo è impossibile: razionalità.”*²⁶ La scienza avanza e insegna, presupponendo il suo predominio, ma ci chiediamo se pur lo scienziato sia un uomo, e come tale sia travolto dalle passioni peculiari dell'essere, principalmente dell'essere umano.

L'anima e il corpo, sorgente e medium delle passioni umane, l'intimità più assoluta e l'esteriorità più palpabile, sono le entità patemiche attraverso cui realizziamo la nostra auto percezione come esseri passionali. E anche la sfera politica così svelata all'alterità comprende la propriocettività intima di qualsiasi attore politico. L'attore politico delibera; l'attore politico, in quanto interprete della popolazione, è responsabile delle sue decisioni di fronte a chi l'ha scelto per essere rappresentato; l'attore politico, quindi, è un soggetto portatore di tutte e due le istanze: razionalità e passionalità, dove l'una non prescinde dall'altra. E se la scienza politica ancora non lo ha determinato come tale, la semiotica si è concentrata sulla risoluzione del soggetto politico come uomo che vive per se stesso e per gli altri, che rappresenta, il dolce connubio tra la razionalità comune e la passionalità propria.

²⁶ F. Nietzsche, *Così parlò Zarathustra*, 1885

Appendice:**Volcanic Ash Crisis: Discussion with Irish Aviation Authority**

Acting Chairman (Deputy Timmy Dooley): The next item on the agenda is a brief discussion with representatives from the Irish Aviation Authority, IAA, on the disruption caused to flights as a result of ash from the eruption of a volcano in Iceland. I understand officials from the Department of Transport are also present.

I draw attention to the fact that members of this committee have absolute privilege but that this same privilege does not apply to witnesses appearing before it. Members are reminded of the long-standing parliamentary practice to the effect that they should not comment on, criticise or make charges against a person outside the Houses or an official by name or in such a way as to make him or her identifiable. Members are also reminded that civil servants, while giving evidence to the committee, may not question or express an opinion on the merits of any Government policy or policy objectives or produce or send to a committee any documents in which a civil servant, a member of the Defence Forces or a member of the Garda Síochána questions or expresses an opinion on the merits of any Government policy or policy objectives.

I ask Mr. Eamonn Brennan, chief executive of the IAA, to make a brief presentation to the committee.

Mr. Eamonn Brennan: I will be brief. We have circulated a short presentation, the main contents of which are pictures and maps. It is quite an interesting document. It begins with the eruption of what I will term the Icelandic volcano. If the Acting Chairman can actually pronounce the name of the latter, I congratulate him. The second page of the document contains photographic evidence of the extent of the plume which emerged when the volcano in question erupted. The main eruption happened last Wednesday and the result was drift down over Irish and European airspace on Thursday. I will describe this shortly. The red arrow on page 3 gives an indication of the ash cloud over Iceland and I will show the committee the way it drifts. The white stuff is snow from some of the mountains but one can see the ash starting to drift up the way there into the top atmosphere.

The next page is a quick satellite image of the volcano and I will deal with how we responded to it shortly. We can see the lava fountain, the steam and so on to give some perspective. This is an unstable volcano and the problem we were faced with in the past week is that it could erupt on day

1, be quiet on day 2 and then erupt again on day 3. Each time it is under control, it could go out of control again from a geological point of view.

The next page has a 30 on the bottom right of it. We can see the airspace. Iceland is up in the north and there is Reykjavik FIR, and Shanwick, which is Shannon. We are in the zone with 90% of all the traffic. It is important to realise that is a dense traffic zone and that would be different from other parts of the world where volcanos are located, which I will come to later.

The next one shows volcanic ash magnified 100 times under a microscope. It is a crystalline, glassy, sandy, ashy type deposit and it is similar to glass and silica. The principal concern the aviation authorities throughout Europe had is the effect of volcanic ingestion on jet and turbo fan engines. Because of the high temperature in the engine, the ingestion of the ash melts and forms a glass coating which can stop, damage and impede the performance of the engine and so on. It presents a serious hazard, mainly to the fuel system and to the engine cooling system, and it can severely affect aircraft operations. That is the major worry. I quote four examples of many on the next page. There was a total engine failure of a 747-200 in Indonesia, a 747 cargo in Alaska, a 727 as a result of the Mount St. Helens eruption and a DC-8.

The next page shows the operational problem we had. Iceland's volcano rises to 5,465 feet and the normal cruising altitude aircraft use is between 35,000 feet to 40,000 feet. The ash cloud went to 35,000 feet. At its peak, the volcano was emitting 750 metric tonnes per second into the atmosphere and the plume at its peak was 6 km high. It is now down to 2 km. The difficulty for jets and turbo fans is they must come down through the ash cloud to land in an airport and that caused the problem.

The next page is a sample shot from 20 April at 3 a.m. showing ash dispersion. It is not a density chart but most of the aircraft tracked south towards Spain to get to Europe that night and all the normal tracks running through Ireland and the UK had to be closed completely. It was an interesting night. It was the first time in 60 years that the US-Ireland-mainland Europe track was fully closed without access due to the ash.

The next page refers to wind direction. On 20 April, the direction was northerly, which means it was blowing the ash on top of Ireland and the UK. The problem is we had unique meteorological phenomena over recent days. The projected wind direction over the next few days, I am glad to say, is much more optimistic in that it will be south westerly and that should enable us to proceed on a much better basis over the next few days.

The next page is described as “Impact”. Since last Thursday, 2,139 flights have been cancelled at Dublin Airport and regional airports affecting approximately 300,000 passengers. Airline losses in Europe are estimated to be €200 million a day. We have tried to get an estimate of what it is costing Irish airlines. We met some of their representatives earlier. Ryanair says it is losing approximately €6 million a day; Aer Lingus, €5 million a day; and CityJet, €1 million a day. This is a significant cost to the airlines because many of their costs such as crews and so on are fixed. Their variable costs are low.

The next page refers to the impact on European flights, which is dramatic. During the peak days, 78% of flights were cancelled on Saturday, 17 April and 67% on Monday, 19 April. If one was inside the ash zone, one was not flying. The number of flights is significantly down on a year ago in any event. Traffic in Europe is down approximately 10% because of the recession. It was a major catastrophe for airlines and passengers last week when there was a 52% dip.

The next page outlines what we did. It is important to recognise the unprecedented scope of this crisis that hit us and to realise that we had learned valuable lessons from other volcanic eruptions in other parts of the world, including from the Federal Aviation Administration, FAA, in regard to the Mount St. Helens incident, New Zealand and Indonesia. However, we were faced with a problem on a different scale because this ash cloud went right over the continent in an area of dense traffic. New Zealand, Alaska and so on do not have the same density of traffic as Europe. It was unprecedented from that point of view.

We acted pretty sharpish. First we closed all the airspace. Everybody in Europe did that. The reason is we are not in the business of taking risks and the most important thing was safety. There was no overreaction. This is the standard procedure where there is a risk and it was the right thing to do in the circumstances. Then, on a Europe-wide basis, we went about collecting data about the density of the ash cloud. The big unknown was not the amount of ash but its density at each level. We had four to five days of test flights by KLM and Lufthansa and British Airways did a test flight for us over Irish airspace on Saturday. A Dornier from the UK CAA also did test flights. We assembled scientific analysis of data and empirical data. We were trying to build a risk model. Ireland and the UK decided to take a joint approach. There is no point in Ireland going X and the UK going Y because our main routes are in and out of the UK. We did this in a European context.

We agreed a longer-term solution, which is on the next page. By Monday, we were in a position to bring a proposal through Eurocontrol to a transport ministers Council meeting on Monday

afternoon. We came up with a longer-term, more sustainable future based on the scientific and empirical research done over the previous five days. We agreed a no-fly zone around the plume on a Europe-wide basis with a safety buffer. This is reviewed every six hours. We have also agreed with the engine manufacturers more inspections and monitoring of engines and centralised reporting and updating of information.

The next page illustrates the no-fly zones, as of noon on 20 April, to the north and south of Ireland. It means aircraft cannot be operated under any circumstances in those zones. The red mark indicates the buffer zone. As far as operations are concerned, if either of those zones are over Ireland, we are not in a position to operate aircraft.

On the next page it can be seen that by 6 a.m. today, 21 April, the cloud had moved off to a single area of concentration, just north-west of Ireland. That is the no-fly zone. It is an important consideration and we should be aware that there is ash in the atmosphere generally, but we have agreed procedures whereby we can operate with the engine manufacturers' consent. With the airlines' safety and empirical data, we can operate with reduced levels of ash. We have been able to measure this.

I will move on now to the next page where the point I want to illustrate is that the no-fly zone keeps moving north. The pages are not numbered because we had to put this presentation together quickly. On the next page, the red line indicates what the system would look like tomorrow morning if we had done nothing. If we had not worked and co-operated with the European Union and the United Kingdom, Ireland would be the one area that would probably be closed tomorrow while the UK and everywhere else would be operating. However, because we have developed a scientific risk model, we have had a very positive response from the Commission and the other authorities and are able to operate.

I will look at the conclusions now. The current situation is unprecedented. Safety is our number one priority. I have heard a number of people say the aircraft should operate and be flown visually. By and large, this is rubbish. We do not agree with that here and neither Ireland nor the UK would operate that way. We are quite a strong regulator. It is quite simple. If there is a safety risk, it is important we do not operate. That is the basis on which we operate. We have had no commercial pressure from any airline of any type or sort asking us to open. I compliment the Irish airlines not alone on not putting us under pressure but also because all of them agreed with our assessment and risk model and supported us through this. We now have an agreed ongoing approach.

I remind the committee that this is not over. If the volcano erupts again and if we are in the designated no-fly zone, the airspace and the airports will have to be closed again. However, we now have a European-wide approach to dealing with the situation. This means that if the cloud affects Ireland, this does not mean the whole Continent will be shut, as it would have been up to last week. From now on, only a buffer zone and the core area will be shut and extra precautions will be taken. To give an example, as the ash cloud drifts further, the risk area changes. I spoke to my colleague in Scandinavia today and it is now experiencing airport and air space closures because the main risk area is there. Therefore, we have come to a better solution and better way of managing the situation. This has been done with the strong co-operation of the UK Civil Aviation Authority and the Federal Aviation Administration of the United States. What we have put together is a strong, robust model that will ensure the safety of the travelling public.

I included the final slide because I thought it was a good one. It might please the Acting Chairman. Last night we were in a position to open Shannon to flights. A British Airways aircraft had left the United States and then British air space closed, so we took quite a number of British Airways aircraft in Shannon.

I hope I have provided a reasonable explanation of the situation. We have acted at all times solely in the interest of safety. We have tried to make progress as quickly as possible but we could not decide to change anything until we had the empirical evidence based on the test flights. That was the main reason we had difficulty making quick progress. We had to gather a volume of data. Otherwise the engine manufacturers would not approve the revised procedures. This took some time. The procedures are now in place and it is to be hoped we will not have a recurrence of the situation.

Acting Chairman (Deputy Timmy Dooley): Thank you, Mr. Brennan. Would Mr. Mullen like to make a statement now?

Mr. Maurice Mullen: I have provided a document but I will go over the key points. The task force, which was chaired by the Department of Transport, met on the day the eruption took place and had an impact on aviation and continues to meet daily in the national emergency co-ordinating centre. I have set out in the documentation all the various Departments and bodies which have been part of that process. It is central to the role of the task force to ensure the public bodies are providing a co-ordinated response and that the public is aware of it. Part of our concern is to know what the Department and agencies are doing and to fit that into the picture to ensure we get the optimum

benefit. We must ask them the questions that ensure they are doing everything that is necessary and ensure the key elements of information are presented to both the public and decision makers where required.

The next stage is to set out the various restrictions and the current position. I will not go through that in detail as Mr. Brennan has already covered that. Page 3 of my document covers the work of the task force. There were a number of priority issues from our perspective. At the early stage we believed a number of these should be examined, discussed and clarified. The experts from all the agencies were central to this discussion, both with regard to providing information and explanations. One of the first issues was that as the IAA was making decisions, we needed to understand what was happening and see it in the wider context of tourism, the travelling public and so on and to be able to make some sensible statements to the public on that. We were assured at all times that the agencies making decisions had information within their websites, but we wanted to be able to frame that information so that the public would have an understanding of the situation and the media would be able to take from it a sense of what was happening.

We also needed to be able to ensure the latest geological and meteorological information affecting the path of the ash cloud would be brought to the table. In that regard, Met Éireann and the Geological Survey of Ireland were central to the advisers. One of the public concerns at the beginning was whether there were health concerns with regard to the ash cloud. Therefore, in parallel with the work about understanding what was happening, the Health Service Executive, HSE, and the Environmental Protection Agency, EPA, using information coming from the relevant international bodies such as, for example, the European Centre for Disease Control, etc., brought forward specific data on the content of the ash. They were also aware that during the week the ash might settle or be brought down by rain. The public needed to know that this was being monitored throughout the period. We were getting monitoring reports every day so that we could constantly send out the message that there was no change in the advice and that there was no health risk or threat to the environment. We were also able to inform the public that if the ash did come down, it would have dispersed so much by then that it would not pose a danger. That remains the position.

An issue that arose as the week wore on was the provision of information to the public on their rights and entitlements. Our concern was that the Commission for Aviation Regulation, in particular, should publicise information on the EU rules relating to passenger rights. We also wanted to ensure clarity on the primacy of the relationship between the passenger and the airline. The public needed to be informed what changing tickets would mean within the EU rules. We

learned early on that if people decided to make their own way back, they would lose some entitlements. It was important people were made aware of that before they made decisions.

Another issue was the capacity of the ferries. It was difficult to know the capacity required because people were spread all over the Continent. It was critical that we could be assured we had a ferry and capacity available between here and France and here and the UK and that these could cater for a substantial increase in passengers.

We stayed in touch with the companies. As the week went on and as we continued to focus on new elements, we worked to ensure that visitors here were being well supported. Fáilte Ireland and the tourism industry seem to have done a very substantial job and they are to be complimented. They ensured there was help available to people even for small things such as arranging for laundry to be done free of charge — which is important — as well as being able to acquire accommodation at reasonable prices. We were informed this is what was happening.

We also looked at the impact on the industry which relies on aviation freight transport. The Department of Enterprise, Trade and Employment, undertook this work. It is clear that many companies were able to find alternative means of transport for movement of freight. Information on passenger rights has been a continuing issue. As the airlines became free to operate again, we were concerned about how they would address the return of passengers. In that regard, the Department of Transport met the operators this morning to discuss their plans. The operators must design effective plans, having regard to the positioning of their fleets and depending on where people are. The objective is to get people back as quickly as possible.

The Department of Foreign Affairs opened a crisis response service and dealt with quite a number of calls, in addition to the information being provided by embassies. The Department and the embassies were very effective in providing information to the public as to how they could make their way back to Ireland. People needed to find out how to access alternative methods of transport. A small number of cases which go beyond inconvenience, such as people with mobility difficulties, were dealt with by the Department which continues to be a valuable resource for the task force. It continues to provide us with information about the type of queries being raised by the public so we could infer what were the concerns and try to respond to them.

Throughout the process it was very difficult to estimate the exact numbers of people, simply because this is an open market and there is free movement of goods and people. Some countries had information of X numbers of people from Y country but there was not an exact basis for these

statistics because there is so much movement and people buy one-way tickets. We attempted to triangulate some information. The Commission had estimated the numbers of people. We used that estimate and multiplied it by a factor of four or five, because as Irish people live on an island, they travel a lot more. We came to a figure of somewhere around 30,000 to 40,000 caught at any particular time. Many people had left the country and were moving in all directions. We had some sense of what we were trying to deal with. In any case, the aim was to keep people moving back to Ireland by means of the various options still available.

We continue to be facilitated by the Departments and agencies which have undertaken research and work for the task force with regard to enterprise or tourism or shipping information. The task force issued a press statement each day to highlight key issues of public concern. The earlier press statements concentrated on the health issues because this was a concern while today's statement has more information about passenger rights because this has become a concern to people. We are working with the various Departments and agencies to ensure everyone is operating up to speed.

Deputy Fergus O'Dowd: I welcome the delegations from the Irish Aviation Authority and the Department of Transport and thank them for attending as they are very busy at this difficult time. I congratulate the delegates for their work and commitment. I agree with Mr. Brennan that it is a question of safety. I accept the adequacy and correctness of the approach taken. Safety must be the first priority because one must not take a chance with any life or any plane.

The problems raised by people are more properly issues for the Department of Transport than for the delegations. One issue raised was to do with rip-off merchants operating outside the country. I have heard about eight people flying from Tenerife to Spain having to pay an extortionate €1,200 per head for a one-way ticket. This was not with an Irish carrier but it is a serious matter. However, our current consumer legislation will not cover them because they found their own way back — it was the only way they could travel because they had to get back to work. I presume the only way to deal with that problem is in a European context.

The other issue which came to my attention was the question of embassy cover. Notwithstanding the excellent work and I do not wish to make a personal criticism of any official, a number of travellers in Madrid were unable to contact the Irish Embassy over the weekend. They telephoned me and I was able to contact the Department of Foreign Affairs on Sunday. There needs to be 24-seven cover or as near as possible when these emergencies occur. This cover is needed on a Friday rather than on the following Monday. This may be difficult but there should be a plan in place.

The Irish Aviation Authority will need to plan for the future. If this adjoining volcano — which is massive — should decide to do its business in the next decade or two or even in the next week or two, how will we deal with such an event? How can such an event be provided for? There could be greater problems when this happens. We are all happy that the emergency is over now but I have lingering doubts. Mr. Brennan will probably reassure me but I have lingering doubts as to whether it is all over. I am not confident it is.

Acting Chairman (Deputy Timmy Dooley): We will bank the questions as they may be similar in character.

Deputy Thomas P. Broughan: I welcome the IAA and the Department of Transport and thank them for all the valuable work they have done for the country over the past days. I agree with Mr. Brennan that this is an unprecedented situation. I refer to the New Scientist magazine which stated that we should pay attention to volcanoes because there is a possibility there could be a similar event in some part of the world every decade or so and perhaps a mega-event at some stage in the next few hundred years.

The Irish Aviation Authority has devised a protocol involving three zones. However, some criticism was expressed in the European Parliament that Eurocontrol seemed to be slow in devising this plan, given that NASA has very detailed information on volcanic activity. Mr. Brennan referred to New Zealand and that other control areas are not very busy. None the less, parts of the Indonesian archipelago are close to India and China. I wonder if we should have had more information available and I question why it took so long to work out the protocol. The Australian newspapers and Australian pilots talk about these six layers which are encountered at different stages of volcanic eruption. On the scientific front, were we a bit slow getting off the mark and working together across Europe?

I have some questions for Mr. Mullen. I heard the head of the British Airline Pilots' Association say on the BBC's "Newsnight" in recent days that it is the captain's job to say whether the plane should fly. It is the captain's decision from start to finish. That is his or her sacred role. He compared it to the hippocratic oath. That being the case, why was there no pilot or aviation engineer on the emergency taskforce? Mr. Mullen outlined the members of his taskforce and I accept it included a representative of the IAA. Would it not have been better to have an aviation engineer or pilot to give cutting-edge experience in that regard?

What will happen regarding travel insurance? Mr. Mullen mentioned the CAR which has a big responsibility here. Was this an act of God? How are people covered? What are the consequences? A spokesperson for Ryanair today said that it did not want any help from Europe but it would not cover people who were stranded abroad.

There was criticism of Aer Lingus throughout the crisis. I heard on some media shows that Aer Lingus went missing and its representatives disappeared from the airport desks with the Aer Lingus logo. Are there questions to be asked to the two main Irish airlines over their reaction to this? Have they played fair by our travellers? Were they prepared to protect people whom they might have brought on return tickets to particular destinations when this emerged? What is the exact position? I accept Mr. Mullen has said they can complain to the CAR, but what is the Department of Transport doing about the situation in which they have been left?

People going on holiday are often recommended to bring twice the money and half the clothes. Many people were in trouble financially. What did the emergency taskforce do to help them given that many of them reached their credit card limits and so on? Ulster Bank seems to have done a good job in this regard. I heard of no efforts by the Department of Finance or the emergency taskforce in conjunction with the Department of Finance to help people. I agree with my colleague that people were being ripped off. What happened in that area in order to protect people?

This morning I put to the Taoiseach what the European Commissioner for Transport, Commissioner Kallas, said. He has said that European law provides that people have the right to receive information from airlines, the right to care — refreshments, meals, accommodation as appropriate — and the right to choose between reimbursement of fares or be re-routed to final destination. The transport area is effectively run by Europe. What will the Department of Transport do to ensure those rights are effective? Regardless of how distinguished he is, the head of a particular airline cannot say to his customers, “Sorry folks. That’s it. Let’s get on with it”.

Commissioner Kallas and President Barroso also said they are now prepared to consider exceptional aid to airlines. They say that it was an unprecedented event similar to what happened on 11 September 2001. Hopefully we will not need to go through it again. That being the case is the Department drawing up any proposals if requested by any Irish airline to give any kind of exceptional aid, given that Aer Lingus has lost €5 million or €6 million each day over the past six days and Ryanair has lost €9 million to €10 million each day?

Our economy has been severely damaged. In the second half of this year we will want economic growth to pick up. This incident following the flooding, and the ice and cold over the winter, could wreck our growth trajectory and has done significant damage. Aviation is so important to the Acting Chairman's constituency and to my constituency, and to the entire economy. We need to be able to move goods in and out of the country to help our trade. The economy has been badly damaged in the past five or six days. We need to be cognisant of the seriousness of the situation.

Deputy Michael Kennedy: I welcome both groups and congratulate them on their work. I agree that safety was their priority and that could never be compromised. I wish to ask about evolving Ireland-UK co-operation. What level of co-operation has commenced within Europe? Are other countries joining together to form passage free areas, as one might call them? Many people who were abroad in the Canaries or Africa took short flights to Spain and travelled by train or road to Calais to take the ferry to Dover and travelled on to Holyhead to take the ferry to Ireland. Are there other models of the Ireland-UK co-operation operating across Europe so that we can learn to get people evacuated, if I can use that expression, from foreign parts?

What co-ordination took place involving the ferries, and private and public transport? What can we do for the future? We heard people phoning the "Liveline" programme with representatives of different transport companies saying they had a truck passing through Paris and offering to pick a person up. We need some co-ordination — possibly a website — for freight companies, bus operators and ferries to tap into and state the services they offer on particular dates.

For people abroad the 24-hour call situation left something to be desired, particularly from the airlines. In future it should be mandatory for all airlines and ferry companies to have 24-hour coverage with people available to answer telephones outlining what they have available. The Internet is fine for those who are computer literate. Not everyone who is abroad can use computers or they may not have access. It is fine for those who carry their laptops with them. Deputy Broughan has already referred to the advice to carry twice the amount of money and less baggage. However, not everyone would be carrying laptops.

Regarding call centres in the event of an emergency either the Department of Transport or the Department of Foreign Affairs should set up something. The Icelandic Prime Minister has advised that another volcano is due to erupt again. If that happened or if the current volcano were to blow up, let us be ready.

Acting Chairman (Deputy Timmy Dooley): I have to ask the Deputy to conclude as the meeting is scheduled to finish at 6 o'clock and I want to bring in Deputy Feighan.

Deputy Michael Kennedy: What discussions has the Department of Transport had with freight companies and exporters? The main priority has been to get people back home. However, given the impact on the economy, has the Department had discussions with airlines and exporters on how they get their products out?

Regarding the rip-off scenario we will need to come up with some solutions at EU level. It is not fair that airlines, etc., should charge quadruple or ten times the normal price.

Deputy Frank Feighan: I thank the groups for their submissions. They have had a very difficult few days. I was one of those sitting on a plane in Frankfurt last Thursday morning. I might give my side of the story. The airline in question, Ryanair, gave us another flight. I went to Berlin. I could not access certain websites. I could not get through to Stena Line or Irish Ferries. When I got through to P&O, I found it ridiculous that the company was unable to take foot passengers. I was not able to contact Stena Line, Irish Ferries or Ryanair. The RTE website was very informative. Everyone was told that bookings could not be made. They should have been told to get to the ferries. We got to Brussels. We tried to get the Eurostar last Sunday, but we were told no trains were available until Thursday. Four of us got a taxi from Brussels to London. It cost us €200 each. I was then told that we might not get a ferry from Holyhead. I got a train at Euston Station at 8.30 p.m. The rail and ferry ticket from London cost €30. When I got on the train, there was nobody on it. I thought there would be pandemonium at Holyhead. The Irish Ferries boat that departed at 2.45 a.m. was operating at just one fifth of its capacity. That information was not made known. People are still waiting in London and all around the country because they do not know there are loads of ferries. I saw some nonsense on a website to the effect that the Taoiseach was calling on the Royal Navy to bring people home. Ryanair or the Irish Aviation Authority should have used the mobile phone numbers of passengers to let it be known that sufficient capacity was available on the ferries. People should have been advised to make their way to the ferries. We failed to address this aspect of the matter. I appreciate that it was a significant problem.

Irish Rail and Bus Éireann could have told the people that buses were going from London to Dublin. All it would have taken was someone with a bit of ingenuity. It would have been much easier for people if they knew they did not have to queue for ferries. I do not think Bus Éireann came out very well from this episode. Many people incurred substantial mobile phone costs over the

past week. Deputy Broughan rightly said that tens of thousands of people will have financial difficulties as a result of this crisis. I did not pay the instalment that was due on my AIB Visa card last month. I explained my case on the telephone. In fairness, they made €300 available in case I wanted to buy a ticket. On this occasion, I have to give credit where credit is due. The airlines should have sent text messages to their passengers so that we did not have to look up the various websites. They have the mobile phone numbers and e-mail addresses of passengers. The airlines should have let us know that all flights from Berlin were cancelled. I took a train from Frankfurt to Berlin. I ended up on a tour of Germany. It was pleasant because I was on my own, thankfully.

Deputy Michael Kennedy: Is the Deputy saying he does not enjoy company?

Deputy Frank Feighan: Many people who were travelling with children were not given any information. I appreciate that the airlines had a job to do. However, I do not think enough was done to relay the information to the public. I am not blaming the delegates. Sometimes I blame the airlines. I am amazed by the report — I do not know if it came from the delegates — that the Taoiseach called on the Royal Navy to bring people home. It sounds like Dunkirk. Did that come from the delegates? At least 80% of the space on the ferry that departed at 2.45 a.m. on Sunday night was free. Nobody was standing. It was lovely and pleasant. I suggest that 5,000 or 10,000 people were in London because they were not told that spaces were available on the ferries and trains.

Acting Chairman (Deputy Timmy Dooley): I will give Mr. Brennan and Mr. Humphreys a couple of minutes each in which to conclude. Many of the comments we have heard were not made in expectation of an answer. The delegates may wish to write to the committee to clarify some issues that may require to be discussed or addressed further.

Mr. Eamonn Brennan: I want to deal with one point and my colleague, Mr. Humphreys, will deal with the other point. I am conscious of the committee's time. Deputy O'Dowd, who has left the meeting, said he feels this is not over. I want to reinforce the point made in the presentation that this is not over. That is an important thing to realise. Under the new model we have agreed, if the no-fly zone moves down over Ireland, we will not be operating — we will do the exact same thing again. During the presentation, I tried to deal with the suggestion that the response was slow, a point that was made again today by Deputy Broughan. Obviously, he is probing for a little more detail. I ask the authority's director of safety, Mr. Humphreys, to deal with that point.

Mr. Kevin Humphreys: I fully understand the perception that the movement was not very quick. One has to understand that the meteorological situation regarding the ash cloud could have changed. When this volcano erupted previously, it did not affect Ireland in the way it did on this occasion. The positioning of the anticyclone brought the cloud down over Ireland this week. When one looks at the map that was presented, Ireland's position at the centre of the ash cloud is particularly significant. We are in the line of fire. The plume continues to be positioned between Ireland and Iceland. We are in a more difficult position than any other country in Europe. Reference was made to the use of satellites by the United States and NASA. The US Federal Aviation Administration uses a system in which imaging is done by means of satellites. Essentially, it comes up with roughly the same model we have now. We have to wait. I agree that it was right to be cautious until we had some scientific data on the amount of ash that was in the atmosphere. The point I must emphasise, from an airworthiness point of view, is that no engine is certified to fly in volcanic ash of any description at any level. If an engine has flown through such ash, specific post-maintenance checks must be immediately carried out. There is a severe regime of post-maintenance in the Alaska region. That imposes a huge economic penalty, for example in terms of turn-around times and the amount of maintenance that is required at out-stations. It is not as simple as it appears.

Deputy Thomas P. Broughan: The Ryanair planes, for example, were in zones that were within the plume. Will they have to be checked rigorously now?

Mr. Kevin Humphreys: It depends on their manufacturer. Ryanair will have to agree a procedure and policy with the original equipment manufacturer. If there is any hint of ash, a procedure is in place in the maintenance schedules to deal with that.

Acting Chairman (Deputy Timmy Dooley): I will give Mr. Mullen two and a half minutes in which to summarise his thoughts.

Mr. Maurice Mullen: I agree that this episode will have to be reviewed and many lessons will have to be learnt. This is the starting point. We have many questions to ask, for example about the manner in which a great deal of information was dispersed. It is not a question of individual representation on the task force — various agencies are represented on it. They used the expertise that was available to them.

Deputy Thomas P. Broughan: Were any cabin pilots on the task force?

Mr. Maurice Mullen: The authority was represented on the task force from two perspectives — as the operator of air navigation and air traffic services and as the regulator of safety standards of civil aviation. That is central to the issue raised by Deputy Broughan. A number of points were made about various matters, such as insurance, which may be considered by the European Commission. It is clear that an extraordinary meeting of the Transport, Telecommunications and Energy Council will be held shortly. Many things will be on the table as the various responses are considered.

Deputy Thomas P. Broughan: Will Mr. Mullen compile a report, for the Oireachtas or for the public in general, about the performance of the airlines in their treatment of passengers who were stranded abroad?

Mr. Maurice Mullen: No, I think we need to be very clear. As the chairman of the emergency task force, my role is to deal clearly with an emerging incident and to respond with information—

Deputy Thomas P. Broughan: Will Mr. Mullen ask the Commission for Aviation Regulation to look into this?

Mr. Maurice Mullen: Yes. Many issues will arise and questions will surface when this matter is considered by the Council. That is where this will all open out. There is no question about that.

Acting Chairman (Deputy Timmy Dooley): I expect that this committee will address again the ongoing fall-out from this issue. I refer to aspects of the matter like its impact on consumers, the passengers' perspective and insurance. We might contact Mr. Mullen and the other agencies again in this regard.

Deputy Frank Feighan: Can I ask the delegates to comment on the fact that the various websites did not provide enough information about ferries that were almost empty when they were coming to Dublin?

Acting Chairman (Deputy Timmy Dooley): That is a fair point. It has probably been noted.

Deputy Frank Feighan: Could I get a comment on that?

Acting Chairman (Deputy Timmy Dooley): On the other hand, if everybody showed up at the ferry ports, I am sure problems would have arisen.

Mr. Maurice Mullen: The Irish Maritime Development Office and ferry companies released information every day. In our statement we indicated that capacity was available. The information we provided to the Department of Foreign Affairs and other entities was that capacity was available. This obviated the need for people to take alternative long trips. Our objective was to give the information.

Deputy Michael Kennedy: Could a central website be used for co-ordination in these matters in future?

Mr. Maurice Mullen: We will certainly examine that possibility.

Mr. Eamonn Brennan: We have worked closely with others in recent days, including the Civil Aviation Authority in the United Kingdom. This co-operation was of considerable assistance to us. We have a large number of engineers and pilots working on the issue H24. We nominated the deputy chief executive to join the task force and he received technical advice from our air worthiness and specialist pilots every day. Proper advice was available to the task force. As Deputies will appreciate, however, the Irish Aviation Authority is a small organisation and we needed all hands on deck when this event occurred.

Mr. Maurice Mullen: The Department thanks all the agencies and Departments involved in this issue. We also thank tourist interests and the ferry companies which carried 40,000 passengers in recent days. An extraordinary effort was made by a large number of people. Notwithstanding the mistakes made, a massive amount of the work on this issue was done correctly.

Acting Chairman (Deputy Timmy Dooley): On behalf of the joint committee, I thank the Department and Irish Aviation Authority for the manner in which they dealt with the crisis. Mr. Mullen is correct that we are at the early stages of developing a long-term solution for a problem that may reoccur. I thank our guests for appearing before the joint committee at short notice for their detailed presentations.²⁷

²⁷ Office of the Houses of the Oireachtas, Leinster House, Dublin 2

BIBLIOGRAFIA

J. A. Aldama, *Il discorso del terrorismo. Le parole dell'ETA al vaglio semiotico*, Meltelmi, Roma, 2006

Aristotele, *L'anima*, I, 403.

U. Beck, *La società del rischio Verso una seconda modernità*, Carocci editore, Roma, 2013.

R. Bodei, *Geometria delle Passioni. Paura, speranza, felicità: filosofia e uso politico*, Feltrinelli Editore, Milano, 2003.

M. Cotta, D. Della Porta, L. Morlino, *Scienza Politica*, il Mulino, Bologna 2008.

V. Del Marco, I. Pezzini, *Passioni collettive. Cultura, politica e società*, Edizioni Nuova Cultura, 2012.

R. Descartes, *Les passions de l'ame*, bompiani editore, 2003.

U. Eco, *Semiotica e filosofia del linguaggio*, Einaudi, Torino, 1980.

P. Fabbri, M. Sbisà, *Appunti per una semiotica delle passioni*, in *Aut- aut*, n. 208, 1985.

P. Fabbri, I. Pezzini, *A passion veduta: il vaglio semiotico*, in << Versus >>, n. 47-48, numero monografico, 1987

P. Fabbri, G. Marrone, *Semiotica in Nuce*, Meltemi, Roma, 2000.

P. Fabbri, *La svolta semiotica*, Editori Laterza, Roma - Bari 2005.

A.J. Greimas, J. Courtès, *Semiotica. Dizionario ragionato della teoria del linguaggio* (1979), trad. La Casa Usher, Firenze, 1986.

A.J. Greimas, J. Fontanille, *Semiotica delle passioni. Dagli stati di cose agli stati d'animo*, studi Bompiani, Milano, 1996.

A.J. Greimas, *Du Sens*, Paris, Seuil; trad. it. *Del senso*, Milano, Bompiani, 1996.

G.W.F. Hegel, *Enciclopedia delle scienze filosofiche in compendio*, 1817, parr. 473-74.

D. Hume, *Trattato sulla natura umana*, II, 3,3.

H. Jonas *Il principio responsabilità. Un'etica per la civiltà tecnologica*, curato da P. P. Portinaro, Biblioteca Einaudi 2002.

Bernard Mandeville, *The Fable of the Bees: or, Private Vices, Publick Benefits*, London, J. Roberts, 1714.

L. Marini, L. Palazzani, *Il principio di precauzione tra filosofia biodiritto e biopolitica*, edizioni studium, Roma, 2008.

L. Marini, *Il principio di precauzione nel diritto internazionale e comunitario*, edizioni studium, Roma, 2008.

F. Nietzsche, *Così parlò Zarathustra*, 1885.

B. Obama, *L'audacia della speranza. Il sogno americano per un mondo nuovo*, Rizzoli, Milano, 2008.

Platone, *Repubblica*, IV, 439-440

I. Pezzini, *Semiotica delle passioni. Saggi di analisi semantica e testuale*, Esculapio, Bologna, 1991.

Pezzini, I., *Le passioni del lettore*, Bompiani, Milano, 1998.

S. Sangalli, A. Piccinin, *Fedi e Globalizzazione cercando valori condivisi*, Rubbettino Università, Soveria Mannelli, 2013.

G. Tomarchio, *Il principio di precauzione come norma generale*, edizioni studium, Roma, 2008.

C. Vigna, *Responsabilità e precauzione*, edizioni studium, Roma, 2008.

SITOGRAFIA

C 325/108 Gazzetta ufficiale delle Comunità europee

Carta Mondiale della Natura, Assemblea generale ONU, 1982

Civil aviation authority of Ireland: www.iaa.ie

Alla pagina: https://www.iaa.ie/site_search.jsp?search_term=volcanic+ash&x=23&y=16

Commissione delle Comunità Europee, *Comunicazione sul principio di precauzione*, Bruxelles, 2.2.2000

Department of transport: www.transport.ie

Alle pagine:

http://www.transport.ie/search_results.aspx?q=volcanic+ash&cx=017230320620920199978%3avydf-q3mji&cof=FORID%3a9

<http://www.transport.ie/feature.aspx?id=61>

Department of Defence, *Strategic Emergency Planning Guidance*, 2004

Enciclopedia Treccani on line, *Definizione di passione*.

Enciclopedia Treccani on line, *Linee guida Commissione Europea sul principio di precauzione*, 2000.

Legge sul procedimento amministrativo n.241/1990, art 1. c1

Office of Emergency Planning, <http://www.irishpressreleases.ie/2010/04/26/statement-from-the-government-taskforce-on-emergency-planning-regarding-volcanic-ash-plume-26-april-2010/>

Sito del governo Irlandese, www.taoiseach.gov.ie .

Vocabolario Treccani on line, *Principio di Precauzione in Enciclopedia Italiana*, appendice VII, 2007.