

«C'è ancora l'Europa nel nostro futuro»

Un libro del governatore della Toscana, Rossi: l'Unione però deve cambiare in fretta

Luigi Caroppo
FIRENZE

«NON basta dire Europa». Per crederci e renderla politicamente incisiva bisogna riformarla. Parola di uno degli ultimi uomini che nella sinistra crede ancora come valore universale: Enrico Rossi, governatore della Toscana (tra i più amati del Belpaese) che il 26 maggio voterà la lista unitaria ancorata al socialismo europeo voluta da Zingaretti.

Presidente, la storia ci dice che il modello di Unione europea deve cambiare. Lo dice chiaramente anche lei nel suo nuovo libro, «Non basta dire Europa» (Castelvecchi).

«È vero. L'Europa deve cambiare, ascoltare i nuovi bisogni. I "piccoli passi" non bastano più. Gli euro-

SCHIERATO

La prospettiva è quella di un rilancio in chiave sociale «Più tasse sui redditi alti»

pei chiedono più democrazia, lavoro, protezione, giustizia e sicurezza e se resteranno inascoltati prevarranno la chiusura e l'odio».

La nuova Europa come antidoto per estremismi, intolleranza e sovranismo?

«L'odio e il razzismo, da combattere come ideologie, quando raggiungono le masse vanno interpretati come il sintomo di una grave emergenza sociale».

Dal 1992 ad oggi c'è stata quasi una rivoluzione.

«Quando fu firmato il Trattato di Maastricht nel '92 le economie risentivano ancora degli choc petroliferi e l'inflazione era alta. Il freno alla spesa pubblica e la stabilità furono esigenze legate a quella fase. Oggi i problemi dell'Europa sono altri: la mancanza di crescita e di lavoro, le disuguaglianze e il disordine geopolitico. Per contrastare i



Enrico Rossi, 60 anni, dal 2010 presidente della Regione Toscana, autore di «Non basta dire Europa». A fianco, una seduta del Parlamento europeo a Strasburgo



Dopo Maastricht



I ministri De Michelis e Carli firmano per l'Italia il Trattato di Maastricht (1992). Per Rossi «all'epoca l'Europa risentiva ancora dello choc petrolifero e l'inflazione era alta. Oggi i problemi sono altri»

nazionalpopulisti non basterà dire Europa».

Che ricetta propone?

«Servirà far avanzare la comunità tra Stati: il bilancio dell'Unione dovrà essere fissato al 4% del Pil dei Paesi aderenti, l'Eurozona andrà completata con un salario minimo garantito, un fondo comune per la disoccupazione. Le risorse si reperiranno tassando le grandi imprese che eludono il fisco e sfruttano il dumping, tassando i redditi più alti, i grandi patrimoni e le emissioni di CO2. Tutte proposte del Partito socialista europeo».

Sarà sufficiente per creare un'Europa dei cittadini?

«No. I governi del gruppo di Visegrád che violano lo stato di diritto con leggi ingiuste dovranno essere sanzionati e il Parlamento europeo dovrà avere più poteri e risorse proprie per i territori e i cittadini».

Il tema principale resta quello dei migranti.

«In un continente di oltre 500 milioni di persone (numero che Salvini per la verità modifica come gli torna comodo), l'idea di un'invasione è sbagliata. Nel 2018 in Europa gli arrivi via mare sono stati 115mila. Nel 2017, 175mila. Il problema per l'Italia andava affrontato con accordi tra gli Stati. Dobbiamo invece ancora fare i conti con mezzo milione di irregolari, numero destinato a crescere col decreto Salvini».

Che fare in un paese come il nostro perennemente in crisi?

«L'unica strada è l'integrazione, il contrasto al lavoro nero e al caporalato. Ma bisogna sempre dire la verità: l'Europa si affaccia al Mediterraneo, per cui non possiamo pensare di non subire gli effetti del boom demografico africano

(nel 2050 la popolazione africana raddoppierà). Non c'è quindi alternativa alla cooperazione e al governo dei flussi. Porti chiusi, rimpatri, decreti sicurezza sono solo chiacchiere».

Gli italiani percepiscono spesso Bruxelles troppo lontana.

«I cittadini non sbagliano quando pensano che a Bruxelles c'è una "zona franca" e opaca. È il metodo intergovernativo dell'unanimità su materie come bilancio, difesa e investimenti. Un vero bastone tra le ruote dell'unità europea. Causa di quell'austerità che pretende dagli Stati di ridurre il debito pubblico tagliando servizi essenziali come sanità, istruzione e trasporti. Così non si può andare avanti. I nuovi problemi da affrontare - protezione sociale, immigrazione, sicurezza - rendono ancora più necessaria la creazione di un Parlamento dotato di adeguati poteri».



La questione dell'immigrazione sta dividendo i paesi europei, per Rossi «non c'è alternativa alla cooperazione e al governo dei flussi»

atr
AVVISO ISTITUZIONE SISTEMA DI QUALIFICAZIONE SETTORI SPECIALI
ATR società consortile a responsabilità limitata intende procedere alla riapertura dei termini del proprio Sistema di qualificazione di imprese fornitrici di servizi di trasporto di persone finalizzato all'indizione di gare per l'affidamento di servizi scolastici, servizi di trasporto pubblico locale marginale e di altri servizi di trasporto persone rivolti anche a particolari categorie di utenti (riferimento GU/S:2016/S 040-064440). Il sistema di qualificazione ha durata dal 12.04.2019 al 12.04.2021. La documentazione è consultabile sul sito Internet: <http://www.atr.fc.it>. ATR società consortile a responsabilità limitata: sede operativa Via Leopoldo Lucchi 135 - 47521 Cesena (FC) - Tel. 0547 635515 - Tel e fax 0547 635516 - Sito internet www.atr.fc.it - Posta elettronica info@atr.fc.it - Posta elettronica certificata: pecatr@pec.it. Cesena, 26/04/2019
Paolo Valentini
Amministratore Unico

RICORRENZA 130 ANNI FA LA RIBELLIONE A BORDO DEL MERCANTILE. NEL 1935 IL FILM DA OSCAR

Gli ammutinati del Bounty, i più amati dal cinema

SONO passati 130 anni da quando il 28 aprile 1789 parte dell'equipaggio della nave britannica *Hms Bounty* si ribellò al comando del tenente William Bligh. Uno dei più celebri ammutinamenti della storia navale è entrato nella storia della letteratura (famoso il racconto di Jules Verne) e del cinema.

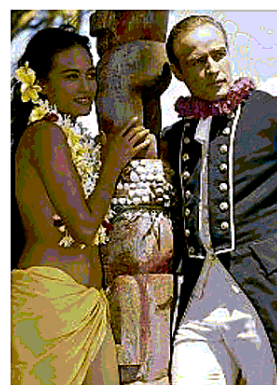
La nave mercantile *Bounty* partì il 4 novembre 1787 da Spithead, nel Devonshire, con un equipaggio di 46 uomini e la missione di ottenere esemplari dell'albero del pane da Tahiti. Durante il viaggio di ritorno i dissidi tra l'equipaggio e il comandante spinsero il secondo ufficiale Fletcher Christian a guidare un piccolo gruppo di ammutinati, lasciando Bligh con altri 18 uomini a bordo di una scialuppa di sette metri con razioni alimentari per pochi giorni e senza mappe di naviga-

zione. Bligh riuscì nell'impresa di raggiungere prima l'isola di Tofua e poi quella di Timor percorrendo 3.618 miglia nautiche in 47 giorni, perdendo un solo uomo. Gli ammutinati decisero invece di dirigersi verso l'isola Tubuai stabi-

EPOPEA

Lo scontro fra Christian e Bligh sul grande schermo fin dal 1916 C'è anche il flop di Brando

lendo una colonia con uomini prelevati da Tahiti. Dopo ulteriori violenze e divisioni tra gli ammutinati, Christian guidò un altro gruppo per stabilirsi nell'isola di Pitcairn, tuttora abitata dai diretti discendenti degli ammutinati. Questa storia eccezionale ha ispirato opere let-



Marlon Brando in una scena del film di Carol Reed (1962) «Gli ammutinati del Bounty»

terarie e cinematografiche.

LA PRIMA pellicola dedicata all'ammutinamento è stato un film australiano muto del 1916 di cui si sono ormai perse le tracce, seguito da un altro film australiano del 1933, *In the Wake of the Bounty*, in cui ha debuttato sul grande schermo il divo hollywoodiano Errol Flynn. Nel 1935 *La tragedia del Bounty* (con Charles Laughton e Clark Gable) vinse il premio Oscar per miglior film.

Nel 1962 a interpretare Christian è Marlon Brando in *Gli ammutinati del Bounty*, ma il film fu un flop commerciale. Anche *Il Bounty* del 1984 faticò a recuperare al botteghino il budget investito dal produttore Dino De Laurentiis per avere nel cast Anthony Hopkins, Mel Gibson, Sir Laurence Olivier, Daniel Day-Lewis e Liam Neeson.