



Una panoramica dell'area della fiera di Rimini

# Rimini si prepara al vertice: 8mila agenti più la Marina

## La città era già pronta. Zona rossa intorno al Grand Hotel e le navi sul lungomare

Giuseppe Vittori

**RIMINI** Il vertice Fao di novembre si svolgerà a Rimini, sempre che la Fao non decida di annullarlo per motivi legati alla situazione internazionale. L'ha annunciato da Bruxelles - quasi a farsi perdonare il trasferimento del vertice della Nato da Pozzuoli al capitale belga - il presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi. Rimini, dunque, l'ha spuntata allo sprint sulle altre candidate: Montecatini, Chianciano e Fuggi. E dire che la proposta della città romagnola era nata quasi per caso, da un'intuizione del senatore Gianpaolo Bettamio (Forza Italia) lanciata dalle colonne di un quotidiano locale. Della serie: il vertice Fao non lo vuole nessuno? Allora prendiamolo noi. Un'intuizione che ci ha messo poco a fare breccia nell'amministrazione di centrosinistra (il sindaco Ravaoli è del Ppi) e soprattutto nella grande lobby del turismo riminese. Perché in ballo c'è una vetrina internazionale di grande prestigio, ma soprattutto perché in gioco c'è un indotto che gli esperti hanno valutato in circa 100 miliardi di lire. Ce n'è a sufficienza, insomma, per mettere assieme il Comune, la potentissima Aia (l'associazione degli albergatori politicamente neutrale) e l'altrettanto influente Concommercio (che è legata al centrodestra) in una lobby litigiosa ma iperattiva.

«È con piacere che abbiamo appreso la scelta fatta dal governo», ha commentato il sindaco Alberto Ravaoli. «È una grandissima occasione», gli ha fatto eco il direttore dell'Aia, Gabriele Bucci. «Adesso ci dobbiamo rimboccare le maniche», ha concluso il presidente di Concommercio, Stefano Venturini. Rimini, del resto, era la scelta più logica, forse l'unica in grado di non far rimpiangere Roma. Con i suoi 1400 alberghi racchiusi nell'arco di 15 chilometri (un 5 stelle, una quarantina di 4 stelle superiori e una pleora di strutture minori fra cui alcune centinaia delle famose "pensioni a gestione familiare"), i suoi 200 e passa ristoranti, gli altrettanti ritrovi notturni, un servizio pubblico (dalla raccolta rifiuti ai trasporti pubblici) calibrato su un milione di abitanti a fronte di 150mila residenti, Rimini ha una potenzialità con pochi pari in Europa. Poi c'è la nuova Fiera, in cui verrà ospitato il vertice: un gioiellino nuovo di zecca, costato 250 miliardi di lire e che verrà inaugurato ufficialmente a fine mese da Romano Prodi. Una fiera completamente cablata, con grandi sale per le riunioni plenarie e posto a sufficienza per una sala stampa da 2500 posti. Senza contare la vecchia Fiera - quella che tutti gli anni ospita il Meeting di Cielle e dove si svolge il congresso della nascita del Pds - che è stata trasformata in un Palacongressi. E poi le grandi ville rina-

## Il sindaco: è un'occasione che vale 100miliardi

**RIMINI** Il sindaco di Rimini, Alberto Ravaoli, predica prudenza: «Sarà il consiglio generale della Fao a confermare la decisione del governo, anche alla luce della situazione internazionale». Poi, con il passare dei minuti, si scioglie, e inizia a parlare di «un lavoro imponente che ci attende, perché siamo intenzionati a partecipare attivamente all'organizzazione». C'è soddisfazione nel Palazzo del Comune di Rimini. Il vertice Fao darà visibilità alla città. E porterà negli alberghi e negli esercizi commerciali una cifra stimata attorno ai 100 miliardi nel periodo dell'an-

no notoriamente più povero di turisti. «Già nei prossimi giorni - prosegue Ravaoli - dovremo valutare con il governo e con la Fao una serie di temi: sicurezza, ordine e decoro nella città. Rimini, insomma, dovrà essere messa in condizione di rappresentare al meglio il nostro Paese». Non manca neppure una battuta per le altre città che si erano candidate: «Non abbiamo sventato la nostra città, ma al tempo stesso non abbiamo dato ascolto alle tante Cassandra che ci consigliavano di rinunciare». La comunicazione di Berlusconi è arrivata dopo che il sottosegre-

gretario Giovanardi, rispondendo alla Camera ad un'interrogazione del diessino Burlando, aveva annunciato che la preferenza andava a Montecatini... «Anche per noi, martedì notte, è stata una gradita sorpresa - ammette Ravaoli - . C'era, da parte nostra, il dovere di farci carico di ospitare questo appuntamento. È, in un certo senso, un'assunzione di responsabilità». Ravaoli non lo dice, ma l'intera trattativa con il governo e la Commissione tecnica incaricata di vagliare le possibili destinazioni del vertice è stata condotta dagli amministratori riminesi sapendo di poter contare su un grande vantaggio: la macchina organizzativa di una città abituata ad ospitare ogni anno 14 milioni di turisti. E le strutture adeguate per farlo. «Sapevamo di essere i candidati naturali...», ammette il sindaco.

cordato da Federico Fellini. Per controllare la zona Fiera, distante alcuni chilometri, saranno necessari percorsi protetti e una seconda «zona di interdizione». A questo progetto stanno lavorando da quasi un mese le forze di Polizia. Tutti i trasferimenti sono stati bloccati, e i

vertici si susseguono a cadenza quasi quotidiana, così come le ispezioni da parte del personale del ministero dell'Interno. Per garantire la sicurezza si parla di ottomila agenti fra carabinieri e polizia, ma anche di alcuni reparti di eserciti europei (Germania e Belgio) e di alcune unità della Marina portoghese, greca e spagnola che incroceranno al largo. Tutta questa gente, al pari dei 6mila delegati e dei giornalisti, dovrà pur essere alloggiata e nutrita. E qui scatta il business che ha fatto propendere Rimini per la candidatura. Unica voce fuori dal coro quella dell'onorevole Sergio Gambini (Dc) che lamenta pericoli per la sicurezza («Rimini non è facilmente difendibile») e possibili - anzi probabili - disagi per i cittadini. «Sarà la Fao a dover decidere», ha detto più volte. «Per me la scelta naturale restava Roma».

È stato invece ridotto ad un solo giorno l'incontro fra i ministri della Difesa della Nato che si terrà con ogni probabilità mercoledì 26 a Bruxelles nella sede dell'Alleanza. Trasferito da Pozzuoli in tutta fretta per via dei venti di guerra che spirano sempre più minacciosi, il vertice sarà dedicato soprattutto all'applicazione dell'articolo 5 del trattato, il mutuo soccorso ad uno Stato aggredito. Inizialmente la riunione doveva essere dedicata alla missione Nato in macedonia «Raccolto essenziale», e ad una sua possibile proroga.

«Ad essere penalizzati sono soprattutto i ragazzi delle scuole professionali e degli istituti tecnici, esclusivamente pubblici», denuncia Rattazzi, presidente dell'Istituto Avogadro. E proprio in questi istituti è più alto l'abbandono scolastico, che raggiunge in Piemonte i picchi più alti di tutta la penisola.

## Sui buoni scuola la regione Piemonte si divide

**TORINO** Buoni-scuela e diritto allo studio. In Piemonte è dibattito aperto sulla proposta di legge avanzata dalla giunta Ghigo. Incontri, volantinaggi all'uscita delle scuole, prese di posizione, dall'ex ministro dell'Istruzione Berlinguer («i buoni scuola sono incostituzionali») al preside di un'Istituto tecnico-industriale, Cesare Rattazzi, che ha spedito una lettera all'assessore per dire: «così come è la legge favorirà solo gli iscritti a istituti privati». La discussione, approvata venerdì in Consiglio regionale, è rinviata alla prossima settimana, si preannuncia molto accesa. L'opposizione ha presentato proprio venerdì un disegno alternativo. Manca la firma della Margherita, che ha già annunciato una terza proposta più vicina a quella della maggioranza. In Piemonte, gli studenti che frequentano la scuola privata, in sono appena il 6,5 per cento della popolazione scolastica. Eppure il buono scuola sembra pensato apposta per le loro famiglie. Rimborsa solo chi spende molto per l'istruzione. Chi manda i figli alla scuola pubblica non paga più di 2-300mila lire di tasse e spende perciò mediamente meno dell'1% del reddito, soglia fissata dalla legge Ghigo per accedere ai buoni. In compenso, hanno diritto al buono scuola le famiglie con reddito anche molto alto: il tetto massimo è di 140milioni.

Trentacinquemilardi dei 66 stanziati complessivamente per il diritto allo studio se ne vanno così. Dieci sono quelli stanziati dalla legge sulla parità. Da dividere tra le famiglie che proprio in questi giorni stanno presentando domanda. Con criteri molto diversi: le spese riconosciute variano da 100mila lire, il rimborso è destinato a famiglie con reddito basso. E su questa falsa riga si muove anche la proposta avanzata in Piemonte sia dalla Cgil che dall'opposizione. «Per interventi diretti, mirati al miglioramento della qualità dell'istruzione, restano solo 20milardi», fa notare la Cgil. «Ad essere penalizzati sono soprattutto i ragazzi delle scuole professionali e degli istituti tecnici, esclusivamente pubblici», denuncia Rattazzi, presidente dell'Istituto Avogadro. E proprio in questi istituti è più alto l'abbandono scolastico, che raggiunge in Piemonte i picchi più alti di tutta la penisola.

# Tranne i napoletani sono tutti andati a piedi

## Cambia la mentalità, più gente sui mezzi pubblici

Paolo Hutter

**ROMA** Con molta prudenza si può ipotizzare che per la prima volta nel 2000 l'uso dell'automobile per spostarsi in città abbia fatto qualche passo indietro. I dati statistici, in questo campo non sono molto sviluppati e certi. Per esempio non si sa quanto carburante viene utilizzato nell'ambito delle città e quanto nell'ambito extraurbano. Complessivamente, a causa dei prezzi, i consumi di benzina e gasolio per autostrade sono diminuiti dell'1% nel 2000, ma già riammentati del 2% nei primi 7 mesi di quest'anno. Quando si fanno sondaggi chiedendo ai cittadini se il traffico è aumentato, la risposta prevalente è sempre che il traffico è aumentato e i disagi da traffico pure. Ma questo tipo di risposte - esattamente come le sensazioni dell'opinione pubblica sull'aumento dei reati di microcriminalità, anche quando in realtà i reati diminuiscono - servono soprattutto a confermare che sta crescendo un atteggiamento più critico. Per le stesse ragioni per cui i cittadini diventano insofferenti al predominio assoluto delle auto nel trasporto urbano, ce ne sono parecchi che tornano o addirittura passano per la prima volta ai mezzi alternativi tradizionali, mezzi pubblici, bicicletta, piedi.

Ci sono alcuni indicatori di questo cambiamento. Finalmente nel 2000, le aziende del trasporto pubblico delle principali città italiane hanno registrato un aumento dei passeggeri trasportati rispetto al 99, invertendo una tendenza al calo che aveva quasi sempre dominato negli

anni 90. Parliamo dei dati che le varie Atm forniscono sulla base dei biglietti venduti. A Roma l'aumento è stato il più smagliante, quasi il 10%; si può dire che è stato drogato dal Giubileo, che portava nuovi visitatori senza automobile, ma anche da scelte come quelle delle nuove strade aperte solo ai mezzi pubblici e chiuse alle auto, come a Montecitorio. A Torino, città dove il trasporto pubblico sembrava riservato ad anziani, immigrati e studenti, c'è

stato un aumento del 4 per cento. Ma persino a Milano c'è stato un piccolo aumento, cioè persino in una città che non ha aperto nuove linee e già vantava una media rispettabile in confronto alla modestia italiana (all'interno del comune di Milano, cioè escludendo gli arrivi extraurbani, il 47% degli spostamenti motorizzati si svolge su mezzo pubblico). E come si fa a sapere cosa è successo, per contro, nel traffico privato delle città? Ogni tanto da qualche parte qualcuno mette in funzione dei contatori automatici ma i sistemi lasciano ancora molto a desiderare. Il più avanzato di tutti, il 5T di Torino, dava quantità di traffico in aumento anno dopo anno e si è fermato solo nel 2000, primo anno in cui non si sono registrati aumenti sull'anno precedente. Il dato converge con altri sondaggi e ricerche condotti nello stesso periodo. L'Isfort, l'Istituto che recentemente ha inaugurato una specie di Auditel

Nell'ultimo anno, a Roma, il 10% in più dei cittadini ha iniziato ad usare abitualmente l'autobus

della mobilità ha tirato fuori poco fa, a luglio, il primo report annuale basato su un campione. Evidentemente l'auto la fa ancora da padrona, ma la novità è costituita dai piccoli aumenti percentuali degli spostamenti a piedi, in bici e sui mezzi pubblici. Secondo questo sondaggio l'uso dell'auto nelle grandi città sarebbe calato di poco più dell'1 per cento tra il marzo 2001 (cioè quando già risalivano le vendite di carburante) e il marzo 2000. E ancor di più sarebbe calato nelle piccole e medie città.

Le vendite di nuove auto, sia pure con qualche altalena, continuano a essere altissime. Come si spiega questa apparente contraddizione? Lo chiediamo all'Automobil Club. Luigi Chierchini di «Acinova» sta organizzando la conferenza annuale sul traffico che si terrà a ottobre a Riva del Garda. Si continuano a comprare auto perché si rinnovano, ma il tasso di motorizzazione in



molte zone d'Italia non cresce più, perché era già a livelli da record mondiale. La cifra di un milione e cinquantamila veicoli che risultano iscritti a Milano, per esempio, è impressionante, sembra quasi un veicolo per abitante. Ma è già da un paio d'anni che non cresce più. Anche da altre parti d'Italia si comincia a notare una certa stanchezza, il numero degli immatricolati non cresce più. L'industria dell'auto, co-

Anche l'uso delle auto sarebbe in calo. L'uno per cento nelle grandi città, un po' di più nei piccoli e medi centri

munque non ha ancora nulla da temere. Nei paesi più avanzati d'Europa la vita media di un veicolo è di 7 anni, da noi più di 10, le nuove auto sostituiscono quelle vecchie. Per Bruno Degani, responsabile del servizio pianificazione dell'Atm di Milano sono state proprio le troppe auto a fermare un aumento del traffico che sembrava inarrestabile. «Tra il 98 e il 99 abbiamo visto che si intasavano non più solo i grandi viali, ma anche le strade medie e piccole. Il problema è che gli spazi erano sempre più occupati dalle auto in sosta, dalla doppia fila. Il traffico privato non è più riuscito ad aumentare e c'è una ripresa dei mezzi pubblici». Sia a Milano che a Roma c'è stato un grande passaggio dall'auto alla moto e al motorino. Più difficile documentare l'aumento dell'uso della bicicletta, che sicuramente sta tornando di moda. In un sondaggio fatto a Torino nella primavera di quest'anno alla domanda se si potrebbero fare in bici tutti gli spostamenti inferiori ai tre chilometri, oltre il 70% risponde di sì. Se questo succedesse davvero, senza spendere una lira si avrebbe già una grande riforma del traffico in città. Un piccolo sogno danese-olandese: gli automobilisti che devono fare meno di tre chilometri lascerebbero ferme le loro auto, bus e tram scorrebbero meglio e avrebbero più posti a disposizione perché una parte degli attuali passeggeri sarebbero scesi a pedalare.

La piccola inversione di tendenza del 2000 non era stata prevista dagli analisti. Nel «Piano Generale dei Trasporti e della Logistica» - approvato dal governo Amato - si dice che i trend erano previsti in crescita fino al 2010 per tutti i tipi di trasporto, anche in città. Anche se ovviamente il Piano si propone di rilanciare il trasporto pubblico e i mezzi alternativi. Bisogna vedere se le politiche dei Comuni e del Governo spingeranno in questa direzione o se al primo calo della tensione politica alla «mobilità sostenibile» le auto riprendono la corsa nelle città.