

# Cattolica. Tura, demolita davanti all'hotel Kursaal l'opera dell'architetto Melchiorre Bega



Cattolica, piazza Primo Maggio

L'intervento  
di Franco Tura\*

Mentre eravamo tutti in attesa di conoscere le decisioni del governo in merito alla possibilità di spostarci da regione a regione, nei giorni

25-26-27 maggio è stata demolita davanti all'hotel Kursaal l'opera

dell'architetto Melchiorre Bega significativa dell'architettura balneare degli anni '40.

E' avvenuto tutto in gran fretta( tant'è vero che pensavamo ad una

riparazione della piastrellatura) nel silenzio generale della città ,e

dobbiamo alla sensibilità dell'architetto Maurizio Castelvetro che sui

social ha postato l'avvenimento, se si è creato un dibattito.

Non è mia intenzione entrare nel merito del perché sia stato deciso

questo intervento, se non ricordo male quando fu autorizzata dopo

tante discussioni la ristrutturazione dell'hotel Kursaal, furono poste

una serie di vincoli, tra i quali il mantenimento dell'opera in questione, come pure l'obbligo di lasciare la piazza a uso pubblico e il libero accesso al mare, ma vorrei riflettere sul fatto che anche in altre circostanze la città si è vista privare di strutture che facevano parte della sua storia, oltre alla demolizione delle opere in via Bovio di Ugo la Pietra, vorrei ricordare la demolizione del teatro Zacconi, lo spostamento del monumento dei caduti che era collocato nei giardini di fronte al municipio, senza che si fosse verificata una reazione forte da parte dei cittadini; mentre in altre occasioni, ricordo il tentativo di trasformare in una operazione commerciale la mostra della marineria lungo la nuova darsena di Cattolica, oppure il tentativo di realizzare un manufatto ad uso commerciale dove attualmente sul porto vi è la "Piazza del Tramonto", vi fu una reazione di parte della cittadinanza che impedirono lo snaturamento di alcune scelte. Purtroppo anche in questa circostanza la città viene privata di un'opera che se pur discutibile la caratterizzava

\*Già vice-sindaco di Cattolica

---

**Riccione.**

**Caldari:**

# “Aeroporto, confrontiamoci”



L'assessore Stefano  
Caldari

Aeroporto “Federico Fellini”, Riccione disponibile al confronto per promuovere l'incoming e rilanciare il turismo  
L'assessore al Turismo Stefano Caldari chiederà un incontro informativo ai dirigenti della società che gestisce l'aeroporto di Miramare, Federico Fellini. “Con l'apertura della mobilità tra regioni prevista al 3 giugno – dichiara Caldari – cadrà l'obbligo della quarantena di 14 giorni per i cittadini stranieri provenienti dai Paesi Schengen e dalla Gran Bretagna. Per questo motivo sarebbe interessante capire con il nostro scalo aeroportuale si sta organizzando per accogliere i turisti stranieri, quali e quanti vettori sono stati messi a disposizione per l'incoming in Romagna. Allo stesso tempo, vorremmo segnalare la nostra disponibilità a partecipazione ad azioni mirate per agevolare e promuovere, assieme a quelle che saranno le strategie programmate dagli amici della governance Airimum (con i quali da tempo collaboriamo) l'arrivo di turisti dalla Germania e dal resto dei Paesi Schengen. Siamo infatti convinti che al pari di treni veloci, così come sono stati confermati nelle tratte di maggiore afflusso turistico con fermata a Riccione da Trenitalia e da Italo, anche lo scalo Federico Fellini abbia

un ruolo decisivo per la ripresa del turismo romagnolo”.

---

## **Misano Adriatico. Vie Verdi e Matteotti ciclopedonale, lavori di manutenzione...**



Vie Verdi e Matteotti ciclopedonale, lavori di manutenzione... Un percorso di circa 750 metri che corre al fianco della ferrovia, connettendo la zona mare al complesso scolastico, agli impianti sportivi di via Rossini, alla zona del mercato e all'area di Misano Brasile a monte della Ferrovia.

“Abbiamo rifatto il look ad un collegamento che viene utilizzato abitualmente da migliaia di cittadini – commenta l'assessore alla Viabilità Filippo Valentini – e che collega zone vitali di Misano Adriatico. E' intenzione dell'amministrazione collegare anche la stazione ferroviaria per un percorso ciclopedonale ideale per il nostro territorio”.

Le piste ciclabili, 16,8 km il totale, assumono sempre più valore. Un'indagine preparatoria all'approvazione del PUMS

(Piano Urbano Mobilità Sostenibile) ha misurato in circa 2600 gli spostamenti quotidiani dei cittadini. Sette misanesi su dieci si spostano con mezzi motorizzati dentro al comune e l'uso della bicicletta sarà sempre più incentivato per salire dall'attuale 6% degli spostamenti.

Ufficio stampa e comunicazione  
Comune di Misano Adriatico

MOAB Srl – [ustampa.misano@gmail.com](mailto:ustampa.misano@gmail.com)

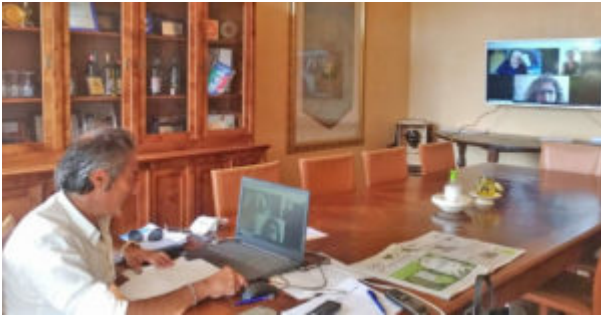
Cesare Trevisani 335.7216314

Elisa Gianessi 333.5241854

Gentile collega, ricevi questa mail poiché destinataria o destinatario dei nostri comunicati stampa, informazioni crediamo utili a svolgere il tuo lavoro di giornalista. La tua mail è utilizzata solo ed esclusivamente per questo scopo; non è ceduta o resa nota a terzi al di fuori della nostra società. Nel caso tu non intendessi più ricevere nostri comunicati stampa nei vari settori che presidiamo, potrai richiedere l'immediata cancellazione rispondendo a questa mail con oggetto 'CANCELLA'. Grazie per l'attenzione e buon lavoro.

---

**San Giovanni in Marignano.  
Scuola, le giornate del  
saluto. Iniziative simboliche  
all'aperto**



Il sindaco Daniele Morelli

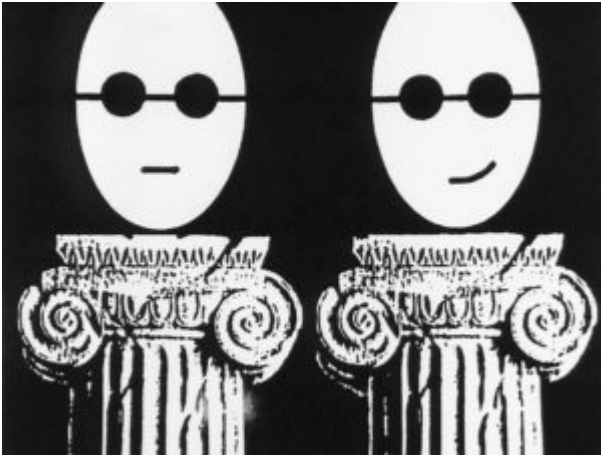
Scuola, le giornate del salute. Iniziative simboliche all'aperto.

In un incontro in videoconferenza tra il sindaco Daniele Morelli, l'assessore alla Pubblica Istruzione Michela Bertuccioli, la dirigente dell'Istituto Comprensivo Nadia Vandi e il presidente del Consiglio di Istituto e presidente di Scuolinfesta Marco Morelli, hanno costruito un progetto per organizzare, per i bambini e ragazzi che si trovano alla conclusione della Scuola dell'Infanzia, della V primaria e della III secondaria di I grado, dei momenti dedicati al salute tra compagni per gruppo classe e con le figure adulte di riferimento (maestri/e e docenti).

Nella seconda parte di giugno, per ogni singola classe, si creerà un momento piacevole e significativo per bambini e ragazzi, ma nel pieno rispetto delle normative di sicurezza sanitaria.

---

## **Autostrade della discordia**



Tratto da lavoce.info

di Carlo Scarpa, professore di Economia Politica presso l'Università di Brescia

L'epidemia di Covid, che ha quasi azzerato il traffico autostradale, s'inserisce in una situazione già molto delicata nei rapporti tra lo stato e il concessionario. Il pericolo è che il governo utilizzi le misure di sostegno alle imprese per interferire nel loro azionariato.

È difficile difendere Atlantia (o, se preferite, Autostrade per l'Italia – Aspi) su tutti i fronti. A quanto pare (ma sono di quelli che preferiscono far lavorare i magistrati) sul Ponte Morandi l'hanno fatta molto grossa, hanno una concessione per la gestione delle autostrade che definire generosa è dire poco (ma è colpa loro o di chi gliela ha data?) e almeno fino all'anno scorso si sono pagati regolarmente dividendi importanti salvo poi lamentarsi della scarsa liquidità. Quanto scriverò non è quindi sicuramente legato a un'intrinseca simpatia per la loro posizione. Ma l'attuale situazione e i rumors che arrivano dalla politica nazionale fanno accapponare la pelle. E non è giusto tacere.

Un contrasto che viene da lontano

Che in un momento come questo il governo si metta a litigare con una delle principali imprese italiane è lo specchio della follia nella quale viviamo, anche se l'attuale tiro alla fune tra governo e Aspi è solo l'ultima puntata di una telenovela che dura da circa due anni. Dopo la tragedia del Ponte Morandi del 2018, alcuni erano tentati di revocare la concessione di Aspi. Ma la commissione di giuristi nominata dall'allora ministro Toninelli concluse che il costo dell'operazione sarebbe stato eccessivo, anche qualora si fossero superati i numerosi problemi legali. Al centro di tutto un'onerosa clausola che in caso di revoca della concessione avrebbe

garantito ad Autostrade un ammontare pari ai profitti che avrebbe potuto ottenere fino alla fine della concessione stessa. La stima è di circa 23 miliardi di euro.

Su questo punto è intervenuto l'articolo 35 del "mille proroghe" di fine 2019, che ha modificato la concessione con Autostrade, rendendo la revoca molto meno onerosa per lo Stato: ora a quanto pare costerebbe "solo" 8 miliardi circa. Certo, Aspi può anche restituire la concessione e monetizzare i 23 miliardi (stima da verificare), ma questo significa abbandonare il business delle autostrade. Meglio così per tutti? Mi permetto di dubitarlo, anche perché verosimilmente finiremmo nelle mani di Anas, che sulla gestione dei ponti (e in generale sulla manutenzione) ha un track record certamente non migliore di quello di Aspi.

Modificare unilateralmente un contratto tra lo stato e un'impresa privata è operazione legalmente assai discutibile, come si può intuire; ma di questo – se non si trova un accordo, al momento difficile – immagino si parlerà a breve nelle corti nazionali ed europee. Ciò ha comunque avuto conseguenze pesanti. I mercati finanziari, per esempio, hanno capito immediatamente il messaggio: poiché la sua concessione è seriamente a rischio, a meno di una settimana dal mille proroghe Fitch annuncia il downgrade (di tre livelli!) di Atlantia, passata da BBB (Good credit quality – rischio default basso) a BB (Speculative – elevata vulnerabilità al rischio default), mentre Standard and Poor's qualifica Alitalia come junk. Questo innesca effetti a cascata: Atlantia infatti aveva finanziamenti in essere con investitori istituzionali che, a quanto si capisce, a fronte di questo downgrade avrebbero potuto revocare tali finanziamenti. Ed è facile immaginare la congerie di trattative e consultazioni con i finanziatori, con difficoltà crescenti nell'attirare finanziamenti e un costo del debito che si può immaginare in crescita. Tutto questo da gennaio in poi.

La tempesta perfetta

Su questa situazione già compromessa, da fine febbraio si innesca poi la tempesta Covid che ha quasi azzerato il traffico autostradale e ha inciso in maniera analoga anche sul secondo importante business di Atlantia, molto forte nel settore aeroportuale. Per l'azienda era quindi cruciale salvare intanto la concessione autostradale e a quanto risulta



a inizio marzo ha messo sul tavolo del governo una proposta di accordo, con cospicui investimenti in cambio della concessione. Ma è difficile conciliare investimenti, situazione finanziaria precaria e anche l'ulteriore richiesta di cambiare il regime tariffario per l'autostrada. Perché si noti che c'è un'altra partita aperta, con l'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) che cerca – comprensibilmente – di introdurre per tutti un regime tariffario normale. All'inizio del suo percorso, l'Art non aveva per legge alcun mezzo per intervenire sulle concessioni autostradali in essere, avendo giurisdizione solo sulle nuove concessioni. Questo potere le è poi stato conferito a fine 2018 e ormai si comincia ad arrivare a regime un po' per tutte le concessioni. L'idea dell'Art è di applicare alle concessioni autostradali un principio piuttosto condiviso a livello internazionale e già adottato in diversi altri settori regolati. Fai nuovi investimenti? Li mettiamo in tariffa, aumentando il prezzo che ricevi dal tuo servizio in modo da coprire il loro costo, inclusi gli ammortamenti e la remunerazione equa del capitale. Una struttura che molti concessionari hanno già digerito ma su cui Aspi ancora non si è pronunciata. Se ne possono discutere i dettagli, ma la petizione dell'Art sembra piuttosto comprensibile ed è anzi finalizzata a normalizzare il settore. Il Covid-19 non è colpa di nessuno e la richiesta del governo di misure compensative dopo la tragedia del Ponte Morandi ci può stare: in altre parole, i singoli pezzi possono anche essere legittimi (a parte il cambiamento unilaterale della concessione, su cui si divertiranno i legali), ma per Aspi il puzzle non sta insieme. Una tempesta perfetta, da cui esci se hai un po' di ossigeno – ovvero quattrini.

Una trattativa con il governo un po' borderline

In questi giorni, mentre ancora il governo non sembra avere definito la sua posizione sulla proposta di Aspi di due mesi fa, esce poi il decreto "Liquidità", che ammette la possibilità che le imprese in difficoltà causa Covid accedano a garanzie pubbliche tramite Sace. Aspi ci prova: i requisiti sembra averli tutti. Purtroppo invece pare che Sace si stia sfilando, a seguito di un ordine di scuderia governativo di non prestare soldi ad Autostrade. È solo il costo del non decidere o la decisione di prendere un'impresa "non amica" per il collo? Il sospetto esiste. E la dichiarazione di

Autostrade, secondo la quale senza una garanzia pubblica i ventilati investimenti saranno sospesi è un ricatto? O è solo la constatazione che senza soldi un'impresa non può investire? Questo è il punto al quale ci troviamo.

Si noti che la disponibilità di garanzie pubbliche tramite Sace non è una liberalità straordinaria alla quale Aspi si appella, ma è prevista per tutte le imprese dal dl "Liquidità" n. 23 dell'8 aprile 2020. Nessun automatismo, per carità, ma Aspi chiede semplicemente di poter accedere agli stessi benefici che la legge consente a molte altre imprese. Il dibattito mi ricorda quello iniziato (poi, per fortuna, forse accantonato) relativamente ad analoga richiesta avanzata da Fca Italia, la ex Fiat. Si tratta di un'impresa che impiega oltre 50.000 persone in Italia, dove paga le tasse per tutto quanto vi produce, ma che è impopolare per aver portato all'estero la sede del gruppo, ormai più americano che italiano. Anche Fca è un'impresa molto segnata dalla crisi, e ancora non si capisce se potrà accedere alle garanzie previste dal decreto "Liquidità", con alcuni che chiedono "in cambio" che questo gruppo multinazionale riporti la sede in Italia. Chissà se avremmo sentito le stesse richieste se gli impianti di Fca Italia fossero in realtà di Toyota o Volkswagen.

Sia per Fca sia per Aspi la discussione non ha nulla a che fare con il merito di credito, ma con il desiderio di qualcuno di usare la finanza pubblica per regolare delle partite del tutto diverse. Per fortuna per ora la questione Fca pare rientrata. Quella di Aspi no, anzi peggiora.

Trattative anche sul cambio di proprietà?

Perché ora la pressione è relativa al cambio dell'azionista di controllo di Atlantia. Si noti che non si tratta di uno scambio "stile Lufthansa", impresa oggetto di una vera operazione di salvataggio, e nella quale lo stato tedesco dovrebbe entrare come azionista. Il decreto "Liquidità" non mi pare infatti ponga analoghe condizioni ad altre imprese. Non risulta che nella legge si dica che a fronte di una garanzia pubblica (si noti: garanzia, non prestito!) in qualunque azienda beneficiaria si avrà l'ingresso nell'azionariato di soggetti più graditi all'attuale governo. Per tacere del fatto che qui il primo problema è stato creato dal decreto di dicembre 2019, che ha cambiato unilateralmente la concessione. L'intervento pubblico a sostegno delle imprese non è né buono

né cattivo e in questo periodo è inevitabile. Ma sicuramente diventa un problema quando non viene ispirato a criteri in qualche modo oggettivi e quando la discrezionalità interferisce con i legittimi obiettivi della politica economica. In quel momento la discrezionalità diviene arbitrio e si esce dall'economia di mercato, per quanto "mista" possa essere. E forse anche dalla stessa legittimità.

Quando la negoziazione di un prestito non segue criteri riscontrabili, e il fine dell'operazione risulta essere la ri-nazionalizzazione della vecchia "Società autostrade" attraverso la Cassa depositi e prestiti, allora mi chiedo se non siano saltati alcuni principi fondanti della nostra economia. La ratio della concessione di queste garanzie pubbliche non è di aggiustare le concessioni autostradali o di spingere delle imprese a portare la sede fiscale in Italia. La politica economica di un paese civile non si deve basare su liste di proscrizione. Forse nel passato la nostra politica commise errori nello stare troppo vicina a certe famiglie industriali. Additarle oggi come nemici del popolo e usare il denaro pubblico per interferire nell'azionariato di un'impresa rappresenta un errore di segno opposto, e di non minore gravità.

---

**Pesaro. Arretramento ferrovia  
e al suo posti pista  
ciclabile fino a Termoli**



Pesaro, palazzo comunale

Arretramento ferrovia e al suo posti pista ciclabile fino a Termoli...

Il sindaco Matteo Ricci: "Rilanceremo la battaglia, sarebbe pista più lunga d'Europa con incredibile rilancio turistico; il progetto è già nel nostro piano strategico 'Pesaro 2030'"

«Alta velocità adriatica e arretramento della ferrovia lungo l'autostrada per lasciar posto alla ciclabile più lunga d'Europa». Per Matteo Ricci, l'idea di Dario Franceschini è «da sostenere con forza». Si tratta tra l'altro di un punto inserito nel piano strategico 'Pesaro 2030' su cui Ricci si dice «pronto, come sindaco, a riprendere e rilanciare la battaglia. Coinvolgendo tutti i Comuni dell'Adriatico interessati». Il ministro ha parlato così al 'Corriere della Sera': «Da Pesaro a Termoli c'è una vecchia linea ferroviaria che danneggia 500 chilometri di costa passando a pochi metri dal mare. Proviamo a pensare a un'alta velocità spostata all'interno, a fianco dell'autostrada. E alla vecchia linea che diventa la più lunga e incredibile ciclabile d'Europa sul mare, cucendo tra loro decine di località balneari». Dice Matteo Ricci: «Arriveranno miliardi con il Recovery Fund dall'Europa e dobbiamo investirli in progetti strategici. L'alta velocità Bologna-Bari cambierebbe il Paese per il trasporto merci e persone, verso i porti del sud e verso l'oriente. Al tempo stesso libererebbe un lunghissimo tratto di litorale da Pesaro a Termoli (Marche, Abruzzo e Molise) dalla ferrovia,

creando un rilancio turistico inimmaginabile, con la possibilità di allungare la ciclabile Pesaro-Fano su tutto il litorale adriatico. A Pesaro abbiamo inserito questo progetto nel nostro piano strategico 'Pesaro 2030'».

---

## **Pesaro. Musei Civici riaperti, per un mese ingresso gratuito**



Il sindaco Matteo Ricci nel museo

Musei Civici riaperti il 30 maggio, un mese ingresso gratuito

«Da oggi riaprono tutti i musei della città, per un mese saranno gratuiti, come segno di volontà di rinascita». Lo dice Matteo Ricci al museo nazionale Rossini, a un anno dalla sua inaugurazione. «Sappiamo che dobbiamo essere ancora molto prudenti nella fase due. Per questo la città sta dando un grande valore allo spazio». Il sindaco cita «le spiagge libere, i cento parchi, le bici e i monopattini, la strada Panoramica chiusa, l'entroterra, le aree pedonali. Stiamo davvero cercando di riorganizzarci e questo avviene anche nei musei. Dove gli ingressi saranno contingentati e la cultura

sarà fruibile nella massima sicurezza possibile. A iniziare dal 14 giugno, con un grande pic-nic rossiniano ottocentesco lungo tutta via Passeri, fino agli Orti Giulii», evidenzia Ricci.

---

## **Provincia di Rimini. Coronavirus, nel Riminese nessun positivo (2.154 il totale). Decessi: 2**



Rimini, l'ospedale Infermi

Aggiornamento del 31 maggio 2020

Coronavirus, nel Riminese nessun positivo (2.154 il totale).  
Decessi: 2

27.790 i positivi in Emilia-Romagna dall'inizio della crisi, 31 in più rispetto al giorno precedente: 23 sono persone asintomatiche individuate a seguito degli screening regionali. Nessuno a Imola, Forlì e nella provincia di Rimini. 20.513 i guariti (+140), oltre il 73% dei contagiati dall'inizio dell'epidemia

Effettuati 4.109 tamponi, per un totale di 325.482, oltre a 2.300 test sierologici. Continua il calo dei casi attivi, cioè i malati effettivi: -116. I casi lievi in isolamento a

domicilio sono 2.713 (-103), l'86% dei malati. I ricoverati nei reparti Covid scendono sotto a 393 (-5) e quelli nelle terapie intensive a 57 (-8). Sette nuovi decessi, nessuno tra i residenti nelle province di Piacenza, Reggio Emilia, Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena

REGIONE: POSITIVI

4.487 a Piacenza (+10),

3.521 a Parma (+7),

4.948 a Reggio Emilia (+1),

3.916 a Modena (+5),

4.627 a Bologna (+5);

394 le positività registrate a Imola (nessun caso in più),

993 a Ferrara (+1).

In Romagna i casi di positività hanno raggiunto quota 4.904 (+2), di cui 1.028 a Ravenna (+1), 943 a Forlì (nessun caso in più), 779 a Cesena (+1), 2.154 a Rimini (nessun caso in più).

REGIONE: DECESSI

7 nuovi decessi: 5 donne 2 uomini.

Complessivamente, in Emilia-Romagna sono arrivati a 4.114.

I nuovi:

1 residente nella provincia di Parma,

1 in provincia di Modena,

3 in provincia di Bologna (nessuno nell'Imolese),

2 in quella di Rimini.

Nessun decesso tra i residenti nelle province di Piacenza, Reggio Emilia, Ferrara, Ravenna, Forlì-Cesena e da fuori regione.

---

**Rimini. Coronavirus. Calcio, Rimini retrocesso: il sindaco Gnassi scrive al ministro Spadafora**



La monumentale facciata del  
Neri

Coronavirus. Calcio, Rimini retrocesso: il sindaco scrive al ministro

Lettera aperta del sindaco Andrea Gnassi e dell'assessore allo Sport Gian Luca Brasini al ministro dello Sport Vincenzo Spadafora, al presidente del Coni Giovanni Malagò, ai presidenti della Figc Gabriele Gravina e della Lega Pro, Francesco Ghirelli. "Ripartiamo dallo sport? Quale? Se così è una vergogna. Siamo alla fase meno di zero, non fase 2"

Abbiamo appreso in queste ore l'intenzione del Consiglio direttivo della Lega Pro di comunicare al Consiglio Federale l'impossibilità di completare i campionati nel termine fissato dallo stesso consiglio al 20 agosto, procedendo quindi ad una "cristallizzazione" delle classifiche così come composte prima dello stop dettato dall'emergenza Covid. Il quadro configurato dalla Lega Pro, se confermato, comporterebbe la retrocessione a tavolino della Rimini calcio sulla base di una logica ben lontana dai principi di buon senso, onestà, trasparenza, rispetto delle regole che dovrebbero disciplinare il mondo dello sport.

Usiamo il condizionale perché ci aspettiamo che il prossimo Consiglio Federale, chiamato a deliberare sul futuro di questa anomala stagione stravolta dall'emergenza sanitaria, riveda una decisione inaccettabile, dove la competizione sportiva viene ridotta a calcolo di variabili numeriche e cavilli. La Rimini Calcio, con undici partite di campionato non disputate, si ritroverebbe nel calcio dilettantistico non per demerito sportivo, né per mancanze sotto il profilo economico-amministrativo, ma solo perché così è stato deciso sulla base di una classifica virtuale. Non è accettabile che la prima squadra di calcio della nostra città sia 'vittima' di un modo di interpretare lo sport ormai snaturato nella sua essenza, che si regge solo su logiche commerciali, su "cordate" di



potere che oramai non tengono nemmeno in considerazione i principi basilari: il merito e il rispetto degli sportivi, del lavoro degli atleti, della piena osservanza dei bilanci societari e, non da ultimo, della passione di quel pubblico di cui lo sport non può fare a meno.

Al di là della posizione in classifica e del fatto che ognuno può avere una personale considerazione sulla gestione sportiva e i risultati, la decisione presa a tavolino con accordi e accordicchi di far retrocedere una squadra – che con 11 partite di campionato di fatto sarebbe ancora in piena corsa – un non senso, che snatura il campionato, i valori dello sport e del calcio. A pagare sarebbe una città intera e una società che in questi anni ha oltretutto rispettato norme, bilanci e pagamenti, elemento questo purtroppo non frequente nel mondo del calcio, dove si affacciano spesso personaggi improbabili e faccendieri. Va ricordato infine che si tratta dell'unica realtà calcistica professionistica dell'intera provincia: far retrocedere il Rimini significherebbe dunque penalizzare l'intero movimento calcistico, compreso il settore giovanile che coinvolge circa novemila ragazzi e ragazze.

Sappiamo delle difficoltà legate alla gestione di una fase di emergenza e di ripartenza fa covid 19. Lo sappiamo perché come sindaci e amministratori tutti i giorni, più di altri, viviamo le difficoltà di far conciliare l'esigenza improrogabile di spingere la ripresa di ogni settore della vita economica e sociale della comunità con la necessità di allontanare lo spettro di un ritorno dell'emergenza epidemiologica che comprometterebbe il futuro del nostro Paese. La ripartenza dello sport – tutto lo sport, e non solo la Serie A di calcio che accentra la discussione pubblica – assume in questo senso un valore simbolico ulteriore, il segno di un Paese che riconquista una 'normalità' dopo mesi passati in stand by. Ma davvero quello che si sta via via definendo in questa fase di transizione avete il coraggio di definirlo sport? È un mondo sempre più virtuale, dove il pubblico sugli spalti si può rimpiazzare con i cartonati, dove una partita di calcio rischia di essere vissuta come una sfida alla playstation, dove sono gli interessi commerciali ad orientare, ancor più di quanto è stato finora, ogni decisione, fino a colpire una società sportiva fondata nel 1912 che tra alti e bassi è nella storia di una comunità; che dopo le vicissitudini degli ultimi

anni, fino al fallimento, si è rimessa in moto, con limiti certo, ma con onestà e nel rispetto delle regole. Un cammino che rischia con palesi forzature di colpire una società, la Rimini Calcio, a prescindere dai suoi meriti e demeriti sportivi sul campo. Se la decisione fosse confermata, sarebbe una vergogna tale che la nostra città, ospitale e aperta al mondo, la griderebbe a ministri e autorità sportive.

Se lo sport ai tempi del Covid deve essere questo, difficile da praticare e svuotato di motivi per cui goderne, tanto vale fermarsi, aspettare e ripartire quando ci saranno le condizioni per farlo senza tradire l'essenza stessa dell'agonismo.

Si dice che l'Italia sia nel pieno della fase 2: sul fronte dello sport, a tutti i livelli e in tutti i campi, possiamo dire di essere fermi alla fase zero. Anzi alla fase della peggiore tradizione italiana di gestione dello sport e del calcio. Ad oggi non ci sono le basi per la ripartenza della pratica sportiva vera.

Come Amministrazione Comunale, a nome della città e di tutti gli sportivi, sosterremo la Rimini calcio in ogni azione che intenderà portare avanti per tutelare quello che da oltre 100 anni, rappresenta un pezzo importante dell'identità e della comunità cittadina.