

Precise indicazioni dalla iniziativa in svolgimento alla FLOG di Firenze

Un sistema integrato di trasporti delineato dalla conferenza regionale dei sindacati

La relazione introduttiva del compagno Virgilio Bendinelli - Premere per l'attuazione dei programmi previsti dallo stato - I risultati conseguiti dal piano regionale - Le proposte per i comparti marittimo, terrestre, ferroviario ed aeroportuale - La lotta per la vertenza nazionale del settore



Un aspetto del traffico a Firenze

I lavoratori della Breda

Un nuovo ruolo per le aziende a partecipazione statale

La fabbrica pistoiese deve divenire elemento portante per una organica riforma del settore

Al convegno sui trasporti partecipano rappresentanti del consiglio di fabbrica della Breda. I lavoratori della importante fabbrica pistoiese portano un contributo di esperienze e di proposte dall'interno del meccanismo produttivo direttamente collegato con il settore. Occorre innanzitutto affermare i rappresentanti dei lavoratori - rivendicare e conquistare anche in questo comparto un diverso ruolo delle partecipazioni statali. In questi anni le inadempienze della politica statale ed, esempio, il mancato avvio del piano autobus si sono ripercosse negativamente sulla intera economia della fabbrica. E' mancata in altre parole una possibilità di decollo produttivo e di stabile sviluppo, perché è mancata al livello nazionale una politica programmatica del trasporto. La fabbrica al contrario, e non soltanto la Breda, deve divenire un elemento portante della riforma complessiva del settore. Per questo i lavoratori della azienda pistoiese si riconoscono nelle proposte e nelle indicazioni del movimento sindacale per quanto riguarda l'organizzazione dei trasporti su tutto il territorio nazionale. In questa prospettiva un

nodo importante da sciogliere rimane la dipendenza della azienda a partecipazione statale dal grande monopolio privato. «Ribadiamo - dicono i lavoratori della Breda - che la filosofia dell'auto propria della FIAT, si oppone tutt'ora ad uno sviluppo programmato del trasporto pubblico». I condizionamenti della FIAT si sono espressi pesantemente negli ultimi tempi. Nei primi mesi del 1975 la mancata consegna degli autobus ha costretto la Breda ad applicare la cassa integrazione per un periodo di 3 mesi. Occorre dunque sviluppare come prioritario un discorso di autonomia della partecipazione statale, rispetto alle scelte privatistiche del grande capitale. L'autonomia passa anche attraverso un nuovo rapporto con il governo regionale e le sue scelte. I lavoratori della Breda sono pronti a dare il loro contributo di indicazioni e proposte; occorre trovare i modi e i canali di una collaborazione indispensabile. Questa la linea complessiva che anche i lavoratori della Breda indicano: un progetto di programmazione del trasporto pubblico non può fare a meno di un rapporto organico e costante con il mondo della produzione.

Le indicazioni della Regione

Essenziale l'obiettivo della pubblicizzazione

L'intervento dell'assessore Maccheroni - Impegno per la realizzazione del piano dei trasporti

«Il Piano toscano dei trasporti» - ha detto l'assessore regionale Maccheroni intervenendo al convegno - si pone e non da oggi come un esigenza e un punto di riferimento essenziale. Il governo regionale si appresta a delineare un piano direttamente operativo che deve essere elaborato e verificato attraverso un approfondito confronto con la società toscana, gli enti locali, le aziende, le organizzazioni dei lavoratori. In questa prospettiva si pone la nota illustrativa presentata dalla Regione, in cui viene tracciato il quadro della pubblicizzazione sul territorio e viene delineata una serie di linee d'intervento prioritario. L'obiettivo di fondo - ha continuato Maccheroni - resta quello del completamento del processo di pubblicizzazione, senza forzature e tenendo conto delle reali disponibilità finanziarie. I tempi sono forse lunghi e le difficoltà certo assai ardue; tuttavia la pubblicizzazione è una scelta obbligata che muove dalle considerazioni della inadeguatezza della iniziativa privata a soddisfare l'esigenza del trasporto come servizio sociale. In questo settore il bilancio regionale ha desti-

nato la cifra di 3 miliardi di cui deve essere aggiunto il contributo degli enti locali. Occorre saper bene impiegare questa disponibilità con una rigida selezione degli interventi sulla base di criteri realmente riformatori. E' chiaro infatti - ha insistito Maccheroni - che la pubblicizzazione non può essere solo un mutamento di gestione, ma anche un preciso disegno di ristrutturazione di tutto il servizio secondo un efficace modello alternativo. Alcune scelte di tale natura, presentate dal piano, sono la realizzazione di bilanci omogenei per tutte le aziende pubbliche e un costante potere di controllo e di vigilanza affidato agli enti locali e alle assemblee elettive». «Il Consiglio regionale si appresta a discutere e a votare la legge sul completamento del processo di pubblicizzazione, ma è necessario un impegno mentale per lo sviluppo futuro della società toscana, dovrà essere ricondotto a tutti i lavoratori della pubblica amministrazione e della rete dei trasporti. Una visione comprensoriale dunque che sarà estesa anche al trasporto marittimo e aereo con la realizzazione - in questo ultimo settore - di un piano di gestione del servizio per azioni di gestione dello scalo di Pisa».

FIRENZE, 22. Iniziativa per la positiva conclusione della vertenza nazionale dei trasporti, attuazione degli investimenti conquistati dalla lotta dei lavoratori, approfondimento delle linee del piano regionale: questi gli aspetti prioritari della conferenza regionale dei trasporti iniziata nella mattinata di ieri all'Auditorium della FLOG. L'iniziativa promossa dalla Federazione Toscana CGIL-CISL-UIL e dai sindacati di categoria ha inteso collocare le proprie proposte all'interno di una strategia a medio termine partendo dalle larghe aspettative di lotta e di movimento che si sono espresse nella nostra regione. I lavori della conferenza sono stati aperti dalla relazione del compagno Virgilio Bendinelli, della segreteria regionale della CGIL, alla presenza di delegazioni di tutti i sindacati lavoratori delle altre categorie, rappresentanti della Federazione regionale e delle federazioni provinciali CGIL-CISL-UIL. Ai lavori partecipano anche l'assessore regionale Maccheroni, l'assessore provinciale Dini, l'assessore comunale di Firenze Sbordani. Questa larga presenza, oltre a dimostrare l'importanza della iniziativa, è un presupposto fondamentale per dare luogo a sollecitazioni tese alla immediata erogazione della spesa pubblica prevista per i trasporti e strettamente collegata all'attività dei lavoratori. Per la Toscana questi investimenti assommano ad oltre 340 miliardi per i quali esistono progetti settoriali e territoriali che ancora non hanno dato luogo ad alcuna spesa. Essi sono così distribuiti: 327 miliardi per le Ferrovie statali, 600 milioni per l'aeroporto di Pisa, 16 miliardi per i porti e 30 per i trasporti collettivi su gomma. Altro elemento dibattuto della conferenza - che prosegue nella giornata di oggi, dopo il lavoro delle commissioni avviato nel pomeriggio di ieri - sono le iniziative da fornire per l'elaborazione del piano nazionale dei trasporti che dovrà essere presentato dal Governo entro il prossimo 15 maggio.

Per il settore portuale e dei trasporti marittimi ogni programma di intervento va correlato - a giudizio del convegno - alla collocazione geografica del nostro paese, alla realtà e al ruolo della nostra economia, alle esigenze di un costante potenziamento di criteri realmente riformatori. Per il sistema aeroportuale si richiede una nuova politica del settore che superando le parzialità del padronato, dia risposte precise quali l'attuazione della legge n. 755, il piano degli interventi di manutenzione delle strutture pubbliche con la partecipazione delle Regioni, degli Enti Locali ed economici. Queste scelte devono essere accompagnate da una reale e razionale linea di rinnovamento del trasporto personale su strada, incentivando la ricerca di servizi adeguati all'utenza, compatibili con l'assetto territoriale. Per questo risulta di primaria importanza la realizzazione di un piano autobus che metta in grado le regioni e gli Enti Locali di far fronte alla domanda crescente di trasporto merci su strada diventando qualificante rilanciare una linea di sviluppo e di integrazione con gli altri settori del trasporto. Quest'obiettivo si muove anche con il movimento sindacale avanzato ritrovando la loro coerenza nella richiesta di fondo di un sistema integrato dei trasporti.

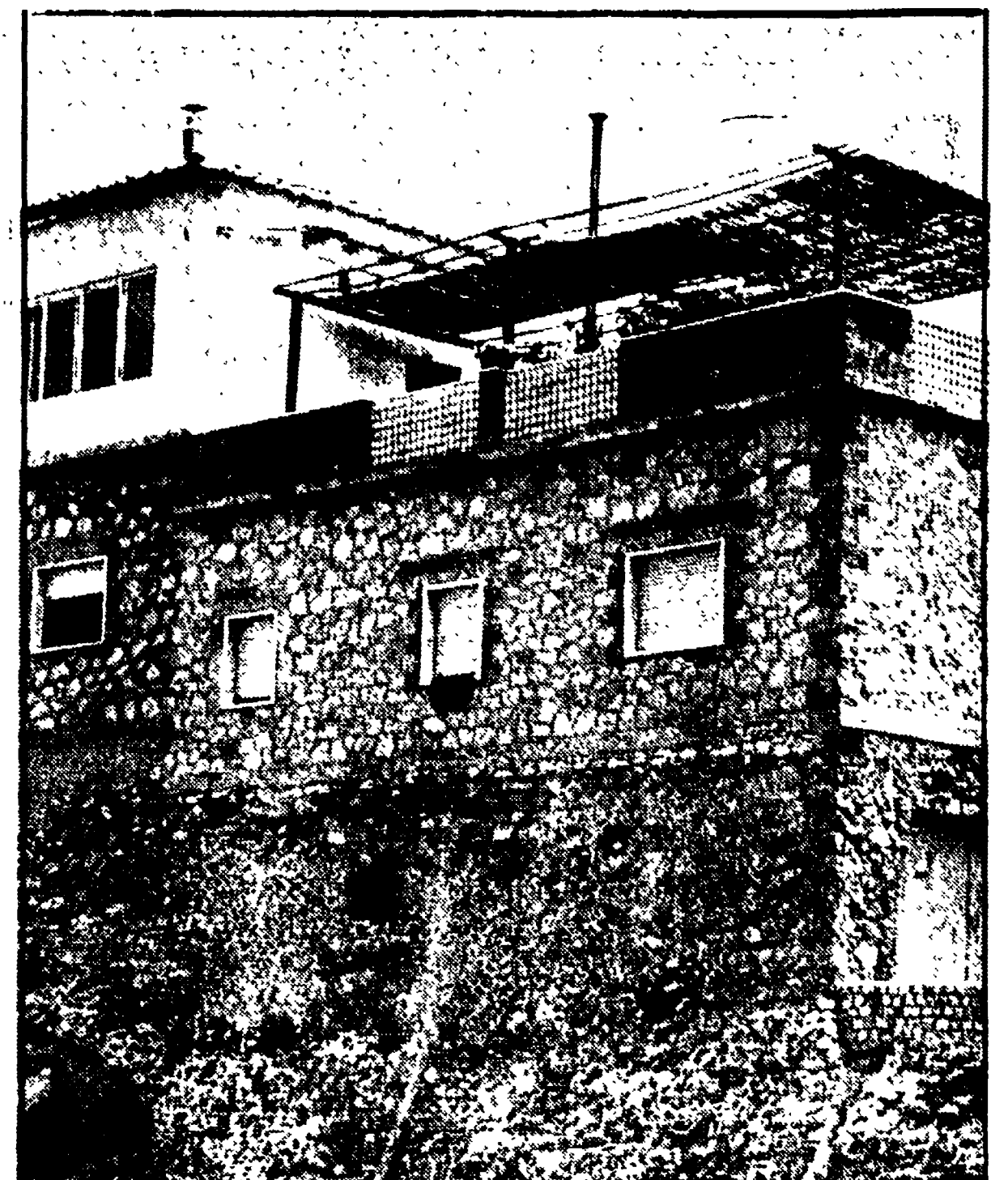
Il piano regionale dei trasporti - concordato nel marzo '74 - si salda con le iniziative di riforma che sono un contributo per il riassetto economico, secondo le linee programmatiche del Piano regionale Toscana. I risultati finora conseguiti hanno portato alla pubblicizzazione delle autostrade (passata dal 30 al 50%), alla acquisizione da parte della Regione di 300 autobus alla emanazione della legge regionale per la tariffa unica chilometrica, alla applicazione a tutti i lavoratori delle autostrade extraurbane del contratto FENIT; all'emanazione di contributi alle aziende per i passivi determinati dai costi di gestione. Al punto in cui siamo, un aspetto importante di carattere strategico - ha sottolineato il compagno Bendinelli - è rappresentato dal completamento della pubblicizzazione dei servizi delle autostrade in concessione privata, per realizzare un piano di ammodernamento e adeguamento dei servizi. La relazione è quindi passata ad elencare le proposte specifiche dei sindacati per le province toscane: LIVORNO - Rilevamento delle linee della Lazz, Pombino-Pollonica e Pombino-Livorno, utilizzazione rapida del contributo di 800 milioni dell'Italsider per l'adeguamento del trasporto dei lavoratori; PISA - Definitiva sistemazione della azienda ex CAT,

rilevamento delle linee tra Pisa e Livorno e tra Pisa e Pontedera e dei servizi che fanno capo a Pisa della SITA per permettere la razionalizzazione dei servizi e una loro razionale ristrutturazione nel quadro del consorzio ACIT. LUCCA - Rilevamento delle linee Nardini, Donati, Tambellini e successivamente delle linee Lazzi. SIENA - Rilevamento del gruppo SITA di Siena e Chianciano con conseguente sviluppo del Tra-in e relativo coordinamento di tutti i servizi. PISTOIA - Rilevamento delle linee Lazzi della Valdivevo e conseguente riorganizzazione dei servizi già prevista da parte della CO-PR. AREZZO e GROSSETO - Completamento della pubblicizzazione rilevando le residue piccole aziende ancora esistenti, che per ora non costituiscono un grosso problema. FIRENZE - Costituzione del consorzio intercomunale per la pubblicizzazione delle linee in concessione. Un esame a parte merita il CAP di Prato in rapporto alla sua funzione di collegamento tra varie città. Dalla relazione sono quindi emerse indicazioni per la politica delle sovvenzioni per i costi di gestione per il piano di potenziamento del potenziamento del trasporto pubblico collettivo. Il compagno Bendinelli, ha poi affrontato i problemi specifici dei vari comparti. TRASPORTI MARITTIMI - Importante è la costituzione della TORIS, le proposte e collegamenti con l'arcipelago toscano, tuttavia vi è necessità di mettere a disposizione un maggior numero di navi. TRASPORTI AEROPORTUALI - Occorre fare pressioni affinché ogni progetto riguardante il potenziamento dell'aeroporto (Galileo Galilei) di Pisa, quale scalo regionale, sia portato a termine nel più breve tempo possibile. PORTI - Ottenere l'inizio dei lavori per il potenziamento del porto di Livorno e di Livorno - le proposte complessive riguardano lo sviluppo delle attività e saranno oggetto di una successiva conferenza regionale sui porti. FERROVIE - Realizzazione del potenziamento della «Piemontese», rafforzamento del tratto La Spezia-Genova, razionalizzazione e ampliamento della Firenze-Pisa, potenziamento ed elettrificazione della rete toscana meridionale e di alcune linee minori. Altro problema fondamentale è la riattivazione della Faentina. TRASPORTO MERCI - Concordare programmi di intervento, superamento della situazione caotica del settore, competenze alle Regioni, costituzione di centri merci, allargamento delle forme cooperative, iniziative del Turismo. RISTRUTTURAZIONE delle aziende metalmeccaniche, siderurgiche, cantieristiche navali ed edili per razionale indirizzare le scelte alla programmazione. Qualificazione della Breda di Pistoia e della cantieristica. Legge che a suo tempo il ministro di Gino Manfron, segretario nazionale della Federazione CGIL-CISL-UIL, riferisce nella edizione di domani.

Il compagno Bendinelli, ha poi affrontato i problemi specifici dei vari comparti. TRASPORTI MARITTIMI - Importante è la costituzione della TORIS, le proposte e collegamenti con l'arcipelago toscano, tuttavia vi è necessità di mettere a disposizione un maggior numero di navi. TRASPORTI AEROPORTUALI - Occorre fare pressioni affinché ogni progetto riguardante il potenziamento dell'aeroporto (Galileo Galilei) di Pisa, quale scalo regionale, sia portato a termine nel più breve tempo possibile. PORTI - Ottenere l'inizio dei lavori per il potenziamento del porto di Livorno e di Livorno - le proposte complessive riguardano lo sviluppo delle attività e saranno oggetto di una successiva conferenza regionale sui porti. FERROVIE - Realizzazione del potenziamento della «Piemontese», rafforzamento del tratto La Spezia-Genova, razionalizzazione e ampliamento della Firenze-Pisa, potenziamento ed elettrificazione della rete toscana meridionale e di alcune linee minori. Altro problema fondamentale è la riattivazione della Faentina. TRASPORTO MERCI - Concordare programmi di intervento, superamento della situazione caotica del settore, competenze alle Regioni, costituzione di centri merci, allargamento delle forme cooperative, iniziative del Turismo. RISTRUTTURAZIONE delle aziende metalmeccaniche, siderurgiche, cantieristiche navali ed edili per razionale indirizzare le scelte alla programmazione. Qualificazione della Breda di Pistoia e della cantieristica. Legge che a suo tempo il ministro di Gino Manfron, segretario nazionale della Federazione CGIL-CISL-UIL, riferisce nella edizione di domani.

Il compagno Bendinelli, ha poi affrontato i problemi specifici dei vari comparti. TRASPORTI MARITTIMI - Importante è la costituzione della TORIS, le proposte e collegamenti con l'arcipelago toscano, tuttavia vi è necessità di mettere a disposizione un maggior numero di navi. TRASPORTI AEROPORTUALI - Occorre fare pressioni affinché ogni progetto riguardante il potenziamento dell'aeroporto (Galileo Galilei) di Pisa, quale scalo regionale, sia portato a termine nel più breve tempo possibile. PORTI - Ottenere l'inizio dei lavori per il potenziamento del porto di Livorno e di Livorno - le proposte complessive riguardano lo sviluppo delle attività e saranno oggetto di una successiva conferenza regionale sui porti. FERROVIE - Realizzazione del potenziamento della «Piemontese», rafforzamento del tratto La Spezia-Genova, razionalizzazione e ampliamento della Firenze-Pisa, potenziamento ed elettrificazione della rete toscana meridionale e di alcune linee minori. Altro problema fondamentale è la riattivazione della Faentina. TRASPORTO MERCI - Concordare programmi di intervento, superamento della situazione caotica del settore, competenze alle Regioni, costituzione di centri merci, allargamento delle forme cooperative, iniziative del Turismo. RISTRUTTURAZIONE delle aziende metalmeccaniche, siderurgiche, cantieristiche navali ed edili per razionale indirizzare le scelte alla programmazione. Qualificazione della Breda di Pistoia e della cantieristica. Legge che a suo tempo il ministro di Gino Manfron, segretario nazionale della Federazione CGIL-CISL-UIL, riferisce nella edizione di domani.

Marco Ferrari



Questa foto documenta con drammatica evidenza l'assalto della speculazione edilizia all'isola del Giglio. Sul resto delle mura di questa antica villa è stato edificato un albergo

Interrogazione dei parlamentari comunisti

Il Giglio: un'isola da difendere contro l'assalto del cemento

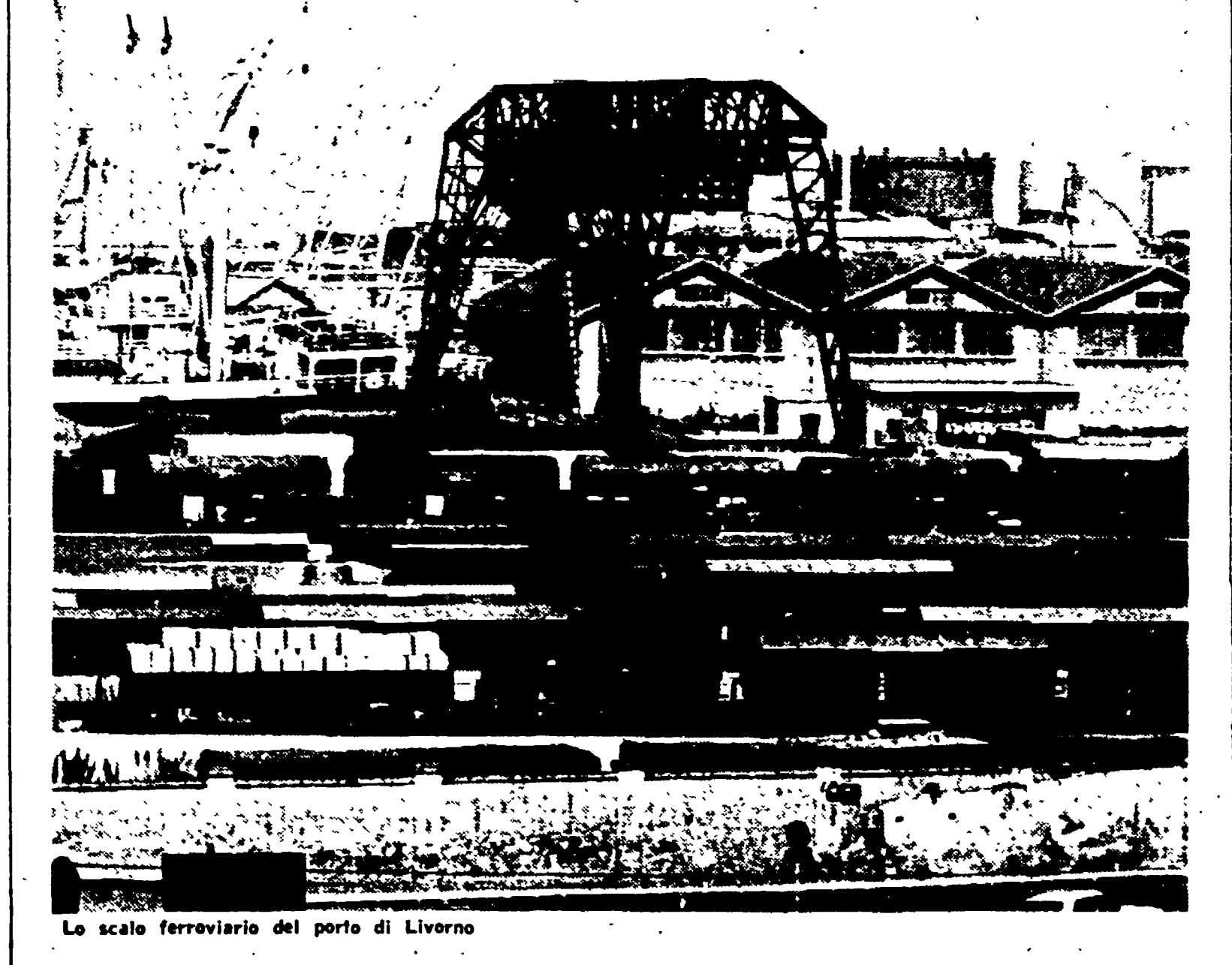
La società immobiliare «Marina Giglio» sta costruendo un complesso residenziale che deturpa il patrimonio ambientale - Le pesanti responsabilità dell'Amministrazione comunale democristiana

ISOLA DEL GIGLIO, 22. Abbiamo già denunciato il connubio tra DC e Montedison su un disegno speculativo che avrebbe irrimediabilmente deturpato il patrimonio naturale dell'isola del Giglio. Abbiamo messo in rilievo i guasti che avrebbe provocato un insediamento edilizio su 2000 metri cubi di località Campese, nella zona Stagliovera, nel territorio metallifero della vecchia miniera della Montecatini. Il progetto era redatto dalla Marina Giglio S.r.l., una immobiliare con sede in Roma in via dei Gracchi, 91. Esso prevedeva un complesso edilizio da trasformare in zona alberghiera, con un costo dell'operazione che si aggirava sui 5 miliardi di lire. Mentre i lavori per la realizzazione del progetto sono iniziati in Montecatini i comunisti Faenzi, D'Alessio, Pochetti e Tani, hanno presentato un'interrogazione parlamentare. L'iniziativa dei parlamentari comunisti chiama in causa i ministri dell'Industria, delle Partecipazioni Statali, dei Beni Culturali e del Turismo. Facendo esplicito riferimento alla questione in oggetto nell'interrogazione si legge che «a suo tempo la società Montedison (allora società Montecatini) acquistò quei terreni dai piccoli proprietari della zona, liquidando cifre irrisorie a prezzi espropriati, trattandosi di impresa mineraria. Ora quei terreni sono stati ceduti a cifre enormi sono sottoposti ad un piano specu-

lativo che prevede la costruzione di un centro residenziale per centinaia di posti letto, un centro commerciale e un insieme di bungalow. E' prevista anche la costruzione di una diga che «salderà» alcuni piloni di ferro che, a suo tempo, venivano utilizzati per il sostegno dei carichi addetti al trasporto dei minerali. La realizzazione di un simile complesso, oltre a compromettere definitivamente ogni ipotesi di ripresa dell'attività produttiva ed a consentire una speculazione da parte della Società Montedison e della società tuttzante, deturpa irrimediabilmente il più bel golfo dell'isola del Giglio e privativizza un ambiente che è di fondamentale interesse proprio anche ai fini di un equilibrio e corretto sviluppo turistico dell'isola stessa. Dopo queste motivazioni i parlamentari comunisti chiedono di sapere «chi ha autorizzato la società Montedison a vendere a speculatori i terreni a suo tempo acquistati dalla società tuttzante, ignorando l'altro i diritti di recessione spettanti in questo caso ai precedenti proprietari che furono costretti a cedere i propri patrimoni per superiori ragioni di interesse pubblico; chi ha autorizzato la società Montedison a liquidare a prezzi espropriati i terreni di zona, liquidando cifre irrisorie a prezzi espropriati, trattandosi di impresa mineraria. Ora quei terreni sono stati ceduti a cifre enormi sono sottoposti ad un piano specu-

lato, tutte le conseguenze che derivano dalla iniziativa suddetta». L'autorevole denuncia è presa di posizione dei deputati comunisti, si inserisce in quelle diffuse preoccupazioni che un sempre più vasto settore di opinione pubblica manifesta verso operazioni di tal genere. Attività speculative di cui la zona del Campese, per la sua meravigliosa spiaggia, già stata fatta oggetto, al limite della satura, dagli assalti del cemento. Una avanzata indiscriminata al limite dell'affogamento che trovano sintomatica manifestazione nel sorgere selvaggio degli insediamenti edilizi che per essere stati messi in opera hanno ingoiato e eroso notevolmente gli arenili, fino ad alcuni anni fa ricchezza unica per questa isola dell'arcipelago toscano. La responsabilità di questa situazione e delle conseguenze che ne derivano è da ricercarsi nella cattiva gestione della cosa pubblica da parte della DC. Una politica urbanistica disennata, che ha chiuso qualsiasi possibilità di sviluppo armonico e razionale del territorio determinando un'esplosione storica sul piano dei servizi sociali e civili. Assente idrico, e fognario, spazi verdi attrezzati, zone per gli studenti di campeggi pubblici; chi sa la possibilità di apertura di qualsiasi altro esercizio pubblico da parte del cittadino del luogo e soprattutto prezzi alti sia per tassa di soggiorno così come per il trasporto. Un problema molto serio quest'ultimo se consideriamo il prezzo - 700 lire - che occorre pagare per trasportare una Fiat 500 a bordo del privato Giglio Espresso. E' tutto per un'ora di traversata che occorre da P. S. Stefano a Giglio Porto. E' proprio il disegno urbanistico speculativo, il turismo di élite che si è voluto prevalere in questa piccola isola, che mostra oggi tutti i suoi effetti. Per i gigliesi, quelli, che non hanno voluto emigrare nel continente, le possibilità e le prospettive per un futuro migliore e diverso sono legate ad un livianio. La vocazione turistico-agricola del territorio è stata praticamente pregiudicata. Al posto di nuovi investimenti di terreno adatti alla viticoltura per la produzione di vino di alta qualità come quello «bianco alcaico» che è orgoglio dei pochi produttori, si sono instaurati insediamenti privati che hanno pregiudicato un corretto sviluppo di questa isola. Sono queste ragioni che suonano anche denunce verso la Cassa del Mezzogiorno in cui è inserito il comune dell'Isola del Giglio. Una presenza e una appartenenza solo nominale, in quanto da questo ente, posto sotto accusa da un vasto settore di forze democratiche, non si è mosso un dito per invertire la tendenza. Ma non è detta l'ultima parola. I gigliesi, non demordono. Dopo l'unitaria presa di posizione delle sezioni del PCI-PSI contro l'operazione Montedison e l'avviso dato dalla Giunta monocolore dalle mire speculative, ci risulta che un gruppo di cittadini ha esposto denuncia alla magistratura perché intervegna ad appurare la legittimità dell'operazione.

Paolo Liviani



Lo scalo ferroviario del porto di Livorno

Quando l'on. Spadolini, allora ministro dei Beni Culturali e Ambientali, venne a Siena nell'ottobre dello scorso anno per inaugurare il nuovo museo delle Etrusche restaurate presso l'Archivio di Stato, si aspettava una delle solite occasioni, fra l'ufficiale e il mondano. Il ministro, invece, dopo l'inaugurazione, fu richiamato alla realtà da un incontro con i lavoratori della Pnaocrazia Nazionale dello Spontendenzia e, soprattutto, da un documento, presentato dai dazi amministratori del Comune di Siena, che denunciava l'esaurimento di tutti i problemi delle strutture culturali della città, le questioni risolte e quelle da superare, le previsioni di spesa per quello che c'era da realizzare. Anche nello scorso dicembre, nel corso di una consultazione promossa dalla Regione Toscana fra tutti i Comuni delle province di Siena, Arezzo e Grosseto, nella catalogazione dei beni culturali, i rappresentanti del municipio senese non arrivarono a mani vuote ma presentarono un piano dettagliato delle cose che si apprestavano a programmare e a realizzare entro il 1976. Già da un po' di tempo, quindi, l'assetto alla cultura del Comune di Siena

SIENA - Intenso programma del Comune

UN IMPEGNO PER LA CULTURA

Il lavoro dell'assessorato alla Cultura - La collaborazione fra enti locali, Università e Regione - La catalogazione dei beni

sta cercando di lavorare in modo organico e programmatico, dandosi delle scadenze e degli obiettivi a termini più o meno lunghi. Sulla base di questa impostazione di lavoro e alla luce dei ottimi rapporti di collaborazione che intercorrono fra gli enti locali, l'Università, gli uffici decentrati dello Stato e la Regione, si è cominciato a realizzare anche certi obiettivi. D'accordo con l'Università degli studi e già cominciata la catalogazione dei beni artistici comunali; sono in corso dei lavori per rendere fruibile da parte dei turisti molte delle sale del Museo Civico che attualmente sono chiuse; si sta lavorando per rendere utilizzabili dei locali, fino a pochi mesi or sono deperdati a magazzino, che dovrebbero ospitare il museo della città per la storia urbanistica di Siena; si è già recuperata, ed è pienamente funzionante, l'aula per esposizioni che ha già ospitato le grandi mostre didattiche di Jacopo della Quercia e di Michelangelo. Ma una degli obiettivi più importanti che il Comune si è prefisso e attualmente il restauro della «Maestà» di Simone Martini. Il grande affresco è gravemente lesionato.

Per esaminare la situazione, anche sulla base di studi già effettuati, nello scorso mese di marzo si è svolta una riunione, presso il Comune, a cui hanno partecipato autorevoli tecnici e studiosi dell'Istituto Centrale del Restauro, del CNR, dell'Università di Siena, della Soprintendenza alle Gallerie, oltre a questo modo, raccogliere tutti i dati necessari ad una completa conoscenza dello stato attuale della «Maestà». Successivamente questo materiale informativo sarà verificato in un convegno internazionale nel corso del quale restauratori, tecnici, storici dell'arte di tutto il mondo potranno avanzare diverse ipotesi di restauro, fra le quali si dovrà scegliere quella più adatta a salvare un'opera unica, di assoluto rilievo nella storia dell'arte di ogni tempo e luogo.

Per esaminare la situazione, anche sulla base di studi già effettuati, nello scorso mese di marzo si è svolta una riunione, presso il Comune, a cui hanno partecipato autorevoli tecnici e studiosi dell'Istituto Centrale del Restauro, del CNR, dell'Università di Siena, della Soprintendenza alle Gallerie, oltre a questo modo, raccogliere tutti i dati necessari ad una completa conoscenza dello stato attuale della «Maestà». Successivamente questo materiale informativo sarà verificato in un convegno internazionale nel corso del quale restauratori, tecnici, storici dell'arte di tutto il mondo potranno avanzare diverse ipotesi di restauro, fra le quali si dovrà scegliere quella più adatta a salvare un'opera unica, di assoluto rilievo nella storia dell'arte di ogni tempo e luogo.

Per esaminare la situazione, anche sulla base di studi già effettuati, nello scorso mese di marzo si è svolta una riunione, presso il Comune, a cui hanno partecipato autorevoli tecnici e studiosi dell'Istituto Centrale del Restauro, del CNR, dell'Università di Siena, della Soprintendenza alle Gallerie, oltre a questo modo, raccogliere tutti i dati necessari ad una completa conoscenza dello stato attuale della «Maestà». Successivamente questo materiale informativo sarà verificato in un convegno internazionale nel corso del quale restauratori, tecnici, storici dell'arte di tutto il mondo potranno avanzare diverse ipotesi di restauro, fra le quali si dovrà scegliere quella più adatta a salvare un'opera unica, di assoluto rilievo nella storia dell'arte di ogni tempo e luogo.