

Frecise linee di sviluppo delineate dai sindacati alla conferenza di Livorno

Il futuro dei porti toscani

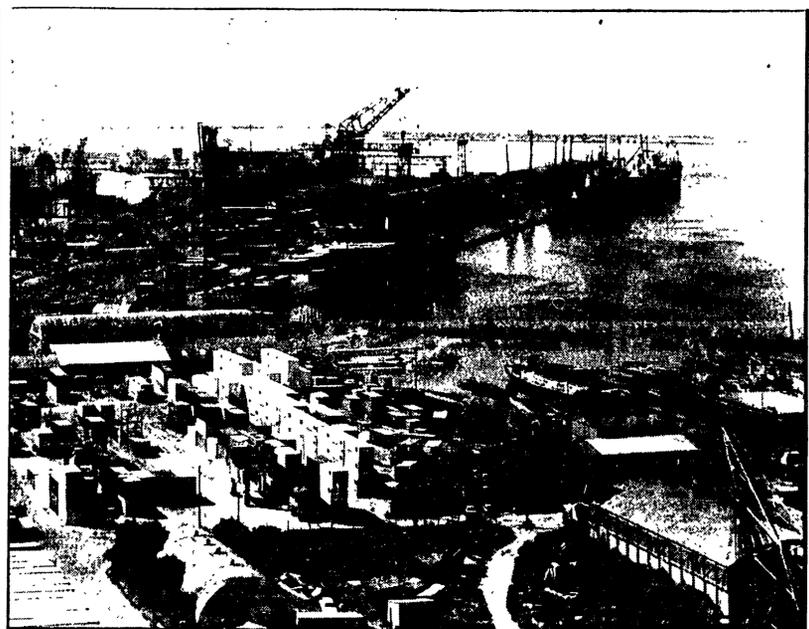
La situazione degli scali regionali - Un piano per l'integrazione delle varie strutture - Il problema degli approdi turistici - Il ruolo dei lavoratori portuali per la riforma - Gravi carenze del governo nel settore - Manca un quadro preciso di riferimento - Come ha agito la Regione

Dal nostro inviato

LIVORNO, dicembre. Quale sarà il futuro dei porti toscani? Sapranno essi organicamente e articolatamente organizzarsi e collegarsi maggiormente all'economia regionale? Quale ruolo avranno nel quadro di un sistema nazionale integrato di trasporti? A queste specifiche domande ha cercato di rispondere, nei due giorni del convegno regionale sui porti toscani svoltosi alla Casa del portuale di Livorno su iniziativa della Regione Toscana CGIL-CISL-UIL, e dei sindacati di categoria.

L'entità delle strutture attualmente esistenti nella nostra regione è tutt'altro che trascurabile: al grosso scalo di Livorno vanno aggiunti i porti di Marina di Campo, Piombino, Viareggio, Portoferrato, Porto S. Stefano e numerosi approdi turistici sparsi in ogni punto della costa tirrenica. Esaminano ogni particolare situazione così come ci è stata presentata all'inizio del convegno. Tra i maggiori in campo nazionale occupa l'11. posto con una notevole varietà di merci manovrate, con un traffico di visitatori pressoché costante. Le strutture necessitano delle seguenti innovazioni: l'acquisizione della Darsena, l'aggiornamento delle attrezzature, la gestione della Darsena, l'acquisto di un stanziamento di 10 miliardi; spesa immediata di 2 miliardi per opere di riassetto, per la manutenzione dei fondali, per il potenziamento delle attrezzature meccaniche e per la costruzione della stazione di un'imbarco-scargo di oltre 250 mila autoveicoli. Nel porto operano 119 lavoratori, circa 800 pescatori edili in gran parte al pesce azzurro.

Da Piombino, nel periodo natalizio, vengono organizzate le corse giornaliere per l'Isola d'Elba e corse giornaliere con la Sardegna con 3 navi traghetti. La possibilità di tale potenzialità è legata alla viabilità ordinaria (si attende la strada di scorrimento) e la possibilità di un raddoppio dell'Aurelia e della Colle Val d'Elsa-Piombino ed il miglioramento del col-



Una veduta parziale del porto di Livorno

legamenti ferroviari tra il porto e la stazione di Cambriglia Marittima. VIAREGGIO. Si attende la costruzione di una Darsena (già appaltata per un valore di 1700 milioni) con finanziamenti regionali e comunali per il potenziamento dell'attività peschiera e della industria collegata. PORTOFERRATO. Unico porto di mare, insediato statale per i traffici turistici, è oggetto di discussione per un eventuale sviluppo del porto e della lingua e di importazione per la lavorazione specializzata. Possiede potenzialità di espansione, soprattutto all'interno della Regione Toscana che, grazie ad uno stanziamento di 820 milioni, ha rafforzato lo sviluppo del porto. PIOMBINO. Nel '74 la Compagnia portuale ha manovrato 10 milioni di tonnellate ed ha provveduto all'imbarco-scargo di oltre 250 mila autoveicoli. Nel porto operano 119 lavoratori, circa 800 pescatori edili in gran parte al pesce azzurro.

Da Piombino, nel periodo natalizio, vengono organizzate le corse giornaliere per l'Isola d'Elba e corse giornaliere con la Sardegna con 3 navi traghetti. La possibilità di tale potenzialità è legata alla viabilità ordinaria (si attende la strada di scorrimento) e la possibilità di un raddoppio dell'Aurelia e della Colle Val d'Elsa-Piombino ed il miglioramento del col-

legamenti ferroviari tra il porto e la stazione di Cambriglia Marittima. VIAREGGIO. Si attende la costruzione di una Darsena (già appaltata per un valore di 1700 milioni) con finanziamenti regionali e comunali per il potenziamento dell'attività peschiera e della industria collegata. PORTOFERRATO. Unico porto di mare, insediato statale per i traffici turistici, è oggetto di discussione per un eventuale sviluppo del porto e della lingua e di importazione per la lavorazione specializzata. Possiede potenzialità di espansione, soprattutto all'interno della Regione Toscana che, grazie ad uno stanziamento di 820 milioni, ha rafforzato lo sviluppo del porto. PIOMBINO. Nel '74 la Compagnia portuale ha manovrato 10 milioni di tonnellate ed ha provveduto all'imbarco-scargo di oltre 250 mila autoveicoli. Nel porto operano 119 lavoratori, circa 800 pescatori edili in gran parte al pesce azzurro.

Da Piombino, nel periodo natalizio, vengono organizzate le corse giornaliere per l'Isola d'Elba e corse giornaliere con la Sardegna con 3 navi traghetti. La possibilità di tale potenzialità è legata alla viabilità ordinaria (si attende la strada di scorrimento) e la possibilità di un raddoppio dell'Aurelia e della Colle Val d'Elsa-Piombino ed il miglioramento del col-

legamenti ferroviari tra il porto e la stazione di Cambriglia Marittima. VIAREGGIO. Si attende la costruzione di una Darsena (già appaltata per un valore di 1700 milioni) con finanziamenti regionali e comunali per il potenziamento dell'attività peschiera e della industria collegata. PORTOFERRATO. Unico porto di mare, insediato statale per i traffici turistici, è oggetto di discussione per un eventuale sviluppo del porto e della lingua e di importazione per la lavorazione specializzata. Possiede potenzialità di espansione, soprattutto all'interno della Regione Toscana che, grazie ad uno stanziamento di 820 milioni, ha rafforzato lo sviluppo del porto. PIOMBINO. Nel '74 la Compagnia portuale ha manovrato 10 milioni di tonnellate ed ha provveduto all'imbarco-scargo di oltre 250 mila autoveicoli. Nel porto operano 119 lavoratori, circa 800 pescatori edili in gran parte al pesce azzurro.

Da Piombino, nel periodo natalizio, vengono organizzate le corse giornaliere per l'Isola d'Elba e corse giornaliere con la Sardegna con 3 navi traghetti. La possibilità di tale potenzialità è legata alla viabilità ordinaria (si attende la strada di scorrimento) e la possibilità di un raddoppio dell'Aurelia e della Colle Val d'Elsa-Piombino ed il miglioramento del col-

legamenti ferroviari tra il porto e la stazione di Cambriglia Marittima. VIAREGGIO. Si attende la costruzione di una Darsena (già appaltata per un valore di 1700 milioni) con finanziamenti regionali e comunali per il potenziamento dell'attività peschiera e della industria collegata. PORTOFERRATO. Unico porto di mare, insediato statale per i traffici turistici, è oggetto di discussione per un eventuale sviluppo del porto e della lingua e di importazione per la lavorazione specializzata. Possiede potenzialità di espansione, soprattutto all'interno della Regione Toscana che, grazie ad uno stanziamento di 820 milioni, ha rafforzato lo sviluppo del porto. PIOMBINO. Nel '74 la Compagnia portuale ha manovrato 10 milioni di tonnellate ed ha provveduto all'imbarco-scargo di oltre 250 mila autoveicoli. Nel porto operano 119 lavoratori, circa 800 pescatori edili in gran parte al pesce azzurro.

Da Piombino, nel periodo natalizio, vengono organizzate le corse giornaliere per l'Isola d'Elba e corse giornaliere con la Sardegna con 3 navi traghetti. La possibilità di tale potenzialità è legata alla viabilità ordinaria (si attende la strada di scorrimento) e la possibilità di un raddoppio dell'Aurelia e della Colle Val d'Elsa-Piombino ed il miglioramento del col-

ti, della compagnia portuali di Livorno, ci ricorda per giunta che le varie compagnie facevano a gara, restando, per giungere prima sui carichi e scaricarli) la consapevolezza di una razionalizzazione dell'intero sistema portuale è più marcata. Abbiamo sentito anche il console dello scalo livornese, Pierini, parlare dell'abbandono in cui sono stati lasciati i porti. E, proprio lui, e con lui altri portuali che hanno preso la parola — tra cui Nenci, segretario FILP livornese — hanno rimarcato come spetta ai lavoratori portuali il compito di avere reagito a questo persistente disegno di degradazione.

Francesco Covelli, segretario regionale della FIST, in un intervento unitario a nome delle tre organizzazioni portuali, ha insistito sulla integrazione tra porti e sistema viario e ferroviario. «Nella preparazione del piano triennale della Regione Toscana», ha detto — l'esigenza di accordi con i porti deve essere determinante come pure importante diviene quel che il potenziamento e l'andamento delle linee dorsali tirrenica ed adriatica, delle tratte costiere e del sistema viario (per assicurare il traffico con l'Alta Italia) e la Facoltà (per collegamenti tra i porti marini)».

Il compagno On. Tamburini, della commissione parlamentare Trasporti, a nome del PCI, ha rimarcato come il compito di studiare e proporre per il riordino dell'intero sistema portuale italiano e per la realizzazione degli investimenti, fu volta nel '65 dalla giunta di sinistra presieduta dal sindaco compagno Fabbri e nonostante fosse allora parziale e sperimentale, si rivela presto non solo una coraggiosa misura amministrativa, ma soprattutto un fatto culturale di rilevanza eccezionale che segnò l'inizio di una tendenza fatta propria da quasi tutte le città italiane.

Da allora, si sono formati gruppi di lavoro designati dalle federazioni provinciali del PCI e PSI incaricati di elaborare un progetto di ristrutturazione del traffico veicolare pubblico e privato nell'area urbana di Siena. L'ultimo lavoro è stato quello di aggiungere alla «Cittadella» già gelosamente custodita nella sua integrità, una fascia di «zona blu», un'urbano circostante, che è poi quello dove gran parte dei servizi vive e lavora, da liberare dal traffico privato.

«Lotta contro l'inquinamento, restituzione ai cittadini di zone urbane vivibili sempre più ampie», è il motto di una politica di sviluppo urbano e monumentale, e scorgiamone il ruolo delle organizzazioni sindacali di lavoro sottinteso. E' comunque certo che strutture portuali moderne, impianti ben utilizzati e ampliamenti di spazi ed attrezzature basati per migliorare le condizioni di lavoro e l'intervento dei lavoratori per lo sviluppo delle attività produttive, dunque, per i porti italiani è «non calare a picco».

Mario Ferrari

Il 23 sarà allargata l'area di delimitazione

La zona blu di Siena non sarà più riservata solo alla «cittadella»

Un'esperienza pilota che dura da dieci anni — Un progetto di ristrutturazione di tutto il traffico nella città



Scompariranno a Siena le immagini come questa

SIENA, 2. Le fila di un discorso iniziato oltre 10 anni fa a Siena, in mezzo a polemiche livornesi, si sono riavvicinate in questi giorni intorno ad un progetto di ristrutturazione del traffico in tutta l'area urbana, che prenderà il via il 23 dicembre.

La rimozione del traffico dal centro storico, la prima novità del progetto, prevede la creazione di una «zona blu», un'urbano circostante, che è poi quello dove gran parte dei servizi vive e lavora, da liberare dal traffico privato.

«Lotta contro l'inquinamento, restituzione ai cittadini di zone urbane vivibili sempre più ampie», è il motto di una politica di sviluppo urbano e monumentale, e scorgiamone il ruolo delle organizzazioni sindacali di lavoro sottinteso. E' comunque certo che strutture portuali moderne, impianti ben utilizzati e ampliamenti di spazi ed attrezzature basati per migliorare le condizioni di lavoro e l'intervento dei lavoratori per lo sviluppo delle attività produttive, dunque, per i porti italiani è «non calare a picco».

Mario Ferrari

notò subito che gli obiettivi che la giunta Fabbri si era prefissa rischiavano di rimanere irrealizzabili soprattutto per due motivi: sia per il rilascio indiscriminato di permessi di libera circolazione a privato, che per l'intensificazione degli attraversamenti del mezzo pubblico, con le conseguenze più disastrose e appariscenti per il pavim-

«Una esclusione del mezzo privato da un'area urbana sempre più vasta, come contava Sampieri, potrebbe far pensare ad una serie di grossi disagi per il cittadino. Ma questo periodo non esiste in realtà, perché il Tra-in sta organizzando i trasporti con linee e percorsi diverse da quelle tradizionali, e può colmare razionalmente le zone lontane dal centro storico (che sono quelle dove i senesi vanno sempre più ad abitare) con i centri direzionali amministrativi che ancora stanno nella zona monumentale e soprattutto nella parte sud-est e cioè la Prefettura, la questura, l'ospedale, l'amministrazione provinciale».

Bisogna poi considerare che molti servizi non sono più nel centro storico, e tendono ad allontanarsi sempre più (nuovo Policlinico, le nuove sedi del palazzo di giustizia e dell'INPS e gli uffici delle tasse). In sostanza il progetto delle nuove linee prevede un potenziamento dei servizi soprattutto dal nord verso gli attracci del centro storico. Infatti il progetto oltre ad un spostamento sempre più all'esterno dal centro storico dei parcheggi e la creazione di corsie preferenziali per i mezzi di «avanzata tecnologia» che dai 4 lati della città lambiranno con «attracci» la zona monumentale, «si tratta comunque di un progetto di sperimentazione, tenuto conto di suggerimenti e istanze delle forze vive della città, e usato in razionalità e fantasia senza parsonomia».

Vincenzo Coli

Dopo le elezioni nel Livornese

Ancora un passo avanti per rinnovare la scuola

Dopo l'intervento di Fiorella Gasperini, responsabile degli studenti della FGCI, sui risultati delle elezioni nelle scuole livornesi, interviste oggi Roberto Barilli, responsabile della scuola nella federazione del PCI.

LIVORNO, 2. E' realistico pensare un giudizio positivo sul risultato delle elezioni parziali per il rinnovo degli organi collegiali svoltosi domenica 28 novembre in quasi tutte le scuole della provincia di Livorno, positivo perché, nonostante la persistenza di una cultura scolastica assai estesa, non si è verificato il crollo di partecipazione dal voto che molti prevedevano. Anzi, al contrario, si sono avvertite le tendenze elementari e alle medie inferiori, in generale, abbiamo un aumento dell'interesse da parte dei genitori e, alle superiori, buone sono state la partecipazione e la scelta unanime di una cultura moderna e per contribuire a portare il paese fuori dalla grave crisi economica, culturale, morale e culturale che attraversa. Una scuola nuova che sia luogo di studio e di lavoro serio rigoroso e organico non è un lusso ma una necessità impellente.

Per questo la lotta e l'impegno devono continuare. Non servono né fiduciosi, né la rassegnazione. Il 13 marzo ci saranno le elezioni per l'istituzione dei consigli distrettuali, dei consigli provinciali, del consiglio nazionale scolastico attraverso i quali si completa l'impulso di gestione democratica della scuola previsto dai decreti.

Finalmente con il diretto all'interno del quale saranno presenti anche forze sociali, culturali, associative e istituzionali «esterne» al mondo della scuola, sarà possibile affermare un nuovo e più fecondo rapporto tra scuola, territorio e società. E un passo in avanti che però deve essere preparato sin da ora con l'arrivo di una larga discussione sui programmi, e più in generale sulla scuola, capace di estendere e rafforzare l'unità e la collaborazione all'interno e fra le varie componenti, innescate alle elezioni e da una politica di rinnovamento.

Roberto Barilli

Responsabile Provinciale Scuola Federazione PCI

Ampie consultazioni a Pistoia sulle linee programmatiche del Comune

Un piano che non è un «libro dei sogni»

A colloquio con il compagno Luciano Pallini, assessore alle Finanze e allo sviluppo economico — Scelte rigorose e programmate con priorità ben stabilite — Importanti interventi per l'assetto del territorio, la scuola, la cultura e la sicurezza sociale — Un forte coordinamento

PISTOIA, 2. «Le linee programmatiche per l'attività del comune per il quinquennio 1976-80», leggiamo sulla copertina di un opuscolo di informazione comunale di Pistoia.

Il titolo, con il vento che tira per le finanze locali, potrebbe far pensare che si tratti di un «futuribile». Se la crisi è giunta a tal punto che è diventato arduo mettere insieme un bilancio di previsione annuale vale la pena di guardare alle grandi prospettive? Non sarebbe più opportuno limitarsi a ricognizioni ravvicinate, in luogo di escursioni ad ampio raggio?

«Niente di più errato. Proprio quando i vincoli della realtà si fanno più rigidi, come in questo momento di gravissima crisi economica del paese e si impongono per gli enti locali imperativi di massima rigore, è che si deve intervenire con scelte prioritarie di interventi selezionati, disporre di un quadro organico di medio termine dei problemi da risolvere, e degli obiettivi da perseguire si rende indispensabile. Come potremmo valutare altrimenti le priorità, applicare criteri di selettività, operare scelte? Come potremmo fare ciò, soprattutto, in modo partecipativo, con la collaborazione delle forze politiche e dei cittadini? Il metodo della programmazione è una scelta di fondo dell'amministrazione comunale di Pistoia. L'obiettivo è di razionalizzare non solo l'attività del comune ma anche tutti gli interventi da qualsiasi ente pubblico attuati per lo svi-

luppo del nostro territorio». «Chi parla è il compagno Luciano Pallini, assessore alle Finanze e allo Sviluppo economico. Occasione dello incontro è l'arrivo di un ciclo di consultazioni proprio sul tema delle «linee programmatiche». L'opuscolo che abbiamo comperato è 213 pagine, con un'appendice di un calendario delle consultazioni e di un calendario delle consultazioni che è aperto con tre assemblee pubbliche. Per approfondire maggiormente i problemi la materia è stata divisa in altrettanti gruppi. Martedì sera si è discusso delle linee programmatiche sull'assetto del territorio; mercoledì sera è stata la volta di quelle relative alla sicurezza sociale e infine, lunedì 6, si affrontarono i temi della scuola e della cultura. Sede degli incontri: con la città, e nella sede della giunta comunale. Questa aveva infatti steso le linee programmatiche recependo il lavoro, non certo facile, svolto da un'apposita commissione consultiva, composta di rappresentanti di tutti i partiti politici e democratiche (nuovi rapporti unitari) si erano esauriti tra i gruppi consiliari dopo le politiche del 1976. «Così al confronto fra i diversi orientamenti sui singoli problemi si sostituì un confronto su ciò che le linee programmatiche avrebbero dovuto essere. Naturalmente non mancarono abbagli, come ad esempio il considerare un strumento di «guerra» dell'attività dell'ente, quale vogliamo essere le «linee» per un piano pluriennale della spesa che sarebbe difficile formulare con la situazione finanziaria che conosciamo. Al-

berghiere ricettive, di uno sviluppo delle potenzialità turistiche delle località montane, di una attività promozionale per inserire la città nei circuiti turistici regionali. Per il commercio gli interventi sono quelli definiti dal relativo piano: incentivazione delle attività produttive, acquisti e vendite; realizzazione di centri commerciali di quartiere (con la partecipazione dell'ente pubblico); sviluppo quantitativo e qualitativo del mercato della «Salà»; centro annuario, ma con funzioni e dimensioni ridotte rispetto ai progetti ordinari.

Sempre nell'ambito dei problemi dell'assetto del territorio, il documento prosegue con gli orientamenti per i settori inerenti alle risorse naturali ed energetiche (ampliamento delle reti distributive del metano; costruzione del bacino dell'alto Reno per dotare l'acquedotto pistoiese di una fonte di attingimento risolutiva), alle comunicazioni stradali e ferroviarie (quattro interventi di ristrutturazione della linea di Pistoia), all'edilizia abitativa (sono in esecuzione due piani di edilizia popolare Scorcio Ovest per 1000 alloggi, e Fornaci per 200 alloggi; sarà esteso l'intervento pubblico nella zona est della città e recuperato il patrimonio edilizio esistente nel centro storico e nelle campagne).

I settori d'intervento

A) Assetto del territorio. Importanti strumenti urbanistici si affiancheranno presto a quelli già da tempo in esecuzione: piano intercomunale pistoiese, la variante al piano regolatore generale per la collina e la montagna, il piano del centro storico, il regolamento edilizio e il piano delle zone visitative. In quanto agli interventi settoriali, per l'agricoltura si impone l'esigenza di recuperare le terre incolte e mal coltivate, attraverso la promozione di forme associative e cooperative, l'erogazione dei contributi, la realizzazione di strutture a servizio della zootecnia e della forestazione) e di una sollecita realizzazione di un centro sperimentale per il vivaio. Per le attività industriali e artigiane l'intervento fondamentale costituito dal piano per gli insediamenti produttivi nella zona di Sant'Agostino; sono già stati assegnati lotti di terreno alle ditte interessate e iniziati i lavori di urbanizzazione primaria. Quanto al turismo, Pistoia necessita di idonee strutture

esperienze del tempo pieno nelle scuole dell'obbligo. Importanti le iniziative tese a configurare nel territorio un tempo educativo pieno, circoscritto in cinema, animazione teatrale, escursioni, ecc.) ed allargare la gestione sociale delle scuole comunali. Bibliotecarie, musei civici di quartiere, centri di quartiere, lo sviluppo quantitativo e qualitativo dei centri di quartiere, il piano di interventi di quartiere, il piano di interventi di quartiere, il piano di interventi di quartiere.

La biblioteca comunale subirà trasformazioni per qualificarsi maggiormente come centro sociale e culturale moderno; si prevede l'istituzione di posti di lettura decentrali e il coordinamento con le biblioteche scolastiche per un unico museo civico di cui è prossima la riapertura, dopo molti mesi di chiusura per lavori di restauro e ordinamento delle opere, si aprirà una attività didattica, artistica, di allestimento di mostre e di impianto di una galleria di arte contemporanea.

Un centro sociale moderno

La biblioteca comunale subirà trasformazioni per qualificarsi maggiormente come centro sociale e culturale moderno; si prevede l'istituzione di posti di lettura decentrali e il coordinamento con le biblioteche scolastiche per un unico museo civico di cui è prossima la riapertura, dopo molti mesi di chiusura per lavori di restauro e ordinamento delle opere, si aprirà una attività didattica, artistica, di allestimento di mostre e di impianto di una galleria di arte contemporanea.

Ampie consultazioni a Pistoia sulle linee programmatiche del Comune

Un piano che non è un «libro dei sogni»

A colloquio con il compagno Luciano Pallini, assessore alle Finanze e allo sviluppo economico — Scelte rigorose e programmate con priorità ben stabilite — Importanti interventi per l'assetto del territorio, la scuola, la cultura e la sicurezza sociale — Un forte coordinamento

PISTOIA, 2. «Le linee programmatiche per l'attività del comune per il quinquennio 1976-80», leggiamo sulla copertina di un opuscolo di informazione comunale di Pistoia.

Il titolo, con il vento che tira per le finanze locali, potrebbe far pensare che si tratti di un «futuribile». Se la crisi è giunta a tal punto che è diventato arduo mettere insieme un bilancio di previsione annuale vale la pena di guardare alle grandi prospettive? Non sarebbe più opportuno limitarsi a ricognizioni ravvicinate, in luogo di escursioni ad ampio raggio?

«Niente di più errato. Proprio quando i vincoli della realtà si fanno più rigidi, come in questo momento di gravissima crisi economica del paese e si impongono per gli enti locali imperativi di massima rigore, è che si deve intervenire con scelte prioritarie di interventi selezionati, disporre di un quadro organico di medio termine dei problemi da risolvere, e degli obiettivi da perseguire si rende indispensabile. Come potremmo valutare altrimenti le priorità, applicare criteri di selettività, operare scelte? Come potremmo fare ciò, soprattutto, in modo partecipativo, con la collaborazione delle forze politiche e dei cittadini? Il metodo della programmazione è una scelta di fondo dell'amministrazione comunale di Pistoia. L'obiettivo è di razionalizzare non solo l'attività del comune ma anche tutti gli interventi da qualsiasi ente pubblico attuati per lo svi-

luppo del nostro territorio». «Chi parla è il compagno Luciano Pallini, assessore alle Finanze e allo Sviluppo economico. Occasione dello incontro è l'arrivo di un ciclo di consultazioni proprio sul tema delle «linee programmatiche». L'opuscolo che abbiamo comperato è 213 pagine, con un'appendice di un calendario delle consultazioni e di un calendario delle consultazioni che è aperto con tre assemblee pubbliche. Per approfondire maggiormente i problemi la materia è stata divisa in altrettanti gruppi. Martedì sera si è discusso delle linee programmatiche sull'assetto del territorio; mercoledì sera è stata la volta di quelle relative alla sicurezza sociale e infine, lunedì 6, si affrontarono i temi della scuola e della cultura. Sede degli incontri: con la città, e nella sede della giunta comunale. Questa aveva infatti steso le linee programmatiche recependo il lavoro, non certo facile, svolto da un'apposita commissione consultiva, composta di rappresentanti di tutti i partiti politici e democratiche (nuovi rapporti unitari) si erano esauriti tra i gruppi consiliari dopo le politiche del 1976. «Così al confronto fra i diversi orientamenti sui singoli problemi si sostituì un confronto su ciò che le linee programmatiche avrebbero dovuto essere. Naturalmente non mancarono abbagli, come ad esempio il considerare un strumento di «guerra» dell'attività dell'ente, quale vogliamo essere le «linee» per un piano pluriennale della spesa che sarebbe difficile formulare con la situazione finanziaria che conosciamo. Al-

berghiere ricettive, di uno sviluppo delle potenzialità turistiche delle località montane, di una attività promozionale per inserire la città nei circuiti turistici regionali. Per il commercio gli interventi sono quelli definiti dal relativo piano: incentivazione delle attività produttive, acquisti e vendite; realizzazione di centri commerciali di quartiere (con la partecipazione dell'ente pubblico); sviluppo quantitativo e qualitativo del mercato della «Salà»; centro annuario, ma con funzioni e dimensioni ridotte rispetto ai progetti ordinari.

Roberto Barilli

Responsabile Provinciale Scuola Federazione PCI