



Sfuei d'information di D.P.
dal Friûl, da l'Udinès.
Foglio d'informazione di D.P.
del Friuli, dell'Udinese.

Sped. in abb. post. - 6r. III -
pubblicità inf. 70%.

Suppl. a "A sinistra in Friuli
e a Trieste" anno 4°
numero 2, aprile '89.

*bastian
contrari
numero 13*

PEDONALIZZIAMOCI!

idee e proposte per pedonalizzare il Centro, ma non solo...
libero dibattito su un tema obbligato

MARTEDI' 9 MAGGIO 1989
ore 20.30 - Sala Ajace

Piazza Liberta' - Udine

introduce: **Pierpaolo ZANCHETTA**
di D.P. del Friuli

conclude: **Emilio GOTTARDO**
di D.P. del Friuli

Sono previsti interventi di:
partiti, associazioni di categoria e ambientaliste,
sindacati, movimenti

... DAL CENTRO, OLTRE IL CENTRO ...

PEDONALIZZIAMOCI!

La pedonalizzazione è un processo, non un fatto; essa si svolge nel tempo e coinvolge tutti i cittadini e l'organizzazione della città.

Pedonalizzare non vuol dire semplicemente transennare le vie d'accesso al centro; non vuol neppure dire regolamentare il traffico.

Pedonalizzare vuol dire principalmente stabilire un nuovo, diverso rapporto con l'automobile in quanto oggetto inquinante e fortemente condizionante la nostra vita.

Perciò la pedonalizzazione non può essere scelta facile, né a vantaggio o su misura di alcuni; essa è oggi una via obbligata per una città che ricerca il suo volto fra le strade, le case e le piazze che la storia ha disegnato e che l'inquinamento e i parcheggi stanno insidiando. La pedonalizzazione, quindi, non è solo un fatto tecnico, né una scelta di moda; è un modo nuovo di essere della città che guarda al suo futuro. Per questo essa riguarda tutti, anche chi a Udine non abita.

Tuttavia, troppi segnali ci indicano che la pedonalizzazione del Centro può arrivare solo oggi, dopo che terziario pubblico e privato, commercianti e amministrazione comunale ne hanno ridisegnato il volto, dopo che i vecchi residenti sono stati espulsi e sono state eliminate le funzioni di servizio essenziali alla residenza (piccolo artigianato e commercio) e mentre stenta ad avviarsi l'inserimento di nuovi servizi sociali (cultura, ricreazione, scuola, ecc.); segnali che dicono che "ormai è fatta", che sottolineano come la rendita immobiliare conserva il potere e lo scambia solo al suo interno; che le classi popolari, quelle più deboli, sono definitivamente allontanate dai luoghi che gli appartenevano per titolo, attività e ruolo.

In questo contesto, la pedonalizzazione è anche una battaglia per recuperare il centro, i borghi e la città agli interessi sociali, collettivi; essa è quindi anche un impegno per le istituzioni cittadine ad un governo paritario e democratico dei diversi bisogni, che esalti i fini pubblici ed eviti vantaggi corporativi e privatistici delle categorie più forti.

L'impegno di D.P.d.F. è in questa direzione, come sempre dalla parte dei più deboli, per una città dal volto umano, luogo fruibile da tutti.

LA PROPOSTA DI D.P. DEL FRIULI

Quelle che seguono sono note di illustrazione degli elementi politico-amministrativi ed urbanistici su cui crediamo debba fondarsi il processo di pedonalizzazione.

Al di là dell'enfasi con cui alcuni partiti cittadini (PSI in particolare) pigiano oggi sull'acceleratore della pedonalizzazione a puro scopo elettorale, crediamo che sia certamente giunto il momento di cominciare.

Per quanto ci riguarda proponiamo cinque linee di intervento: alcune le definiremo politiche, altre delle strutture di gestione, altre strutturali.

A - LA PEDONALIZZAZIONE HA SENSO SE SERVE A DIMINUIRE L'INQUINAMENTO TOTALE.

Oggi, l'unico vero obiettivo è la riduzione assoluta dei mezzi circolanti, data la gravità generale assunta dal problema dell'inquinamento cui gli scarichi automobilistici contribuiscono per 1/3.

Pertanto, crediamo che sia assolutamente prioritario che il Comune avvii delle politiche mirate alle persone piuttosto che pagare politiche mirate alle macchine. Infatti, quello cui oggi assistiamo è, né più né meno, alla spesa di miliardi per trovare un posto, sottoterra o nei silos, alle nostre macchine; ma le statistiche del traffico ci dimostrano che ciò è impossibile per tutti (oltre 90.000 auto circolano ogni giorno per Udine) e i preventivi di spesa ci dicono che è anche molto costoso (20 milioni per posto macchina in garage sotterraneo).

Sarebbe molto più sensato e benefico spendere le nostre risorse per organizzare dei progetti mirati che si rivolgano, invece, alle persone: campagne pubblicitarie e promozionali contro l'auto che puzza e costa; iniziative nelle scuole cittadine che spieghino svantaggi

del mezzo privato e vantaggi di quello pubblico; messa a disposizione gratuita di *biciclette comunali*; realizzazione di un sistema semaforico di invito a spegnere il motore durante le soste al rosso (*semaforo azzurro*).

Costo ipotizzabile del punto A: £ 1.000.000.000

B - CONCENTRAZIONE NELL'ATM DI TUTTA LA POLITICA DEL TRAFFICO E DEL MOVIMENTO

Esiste oggi una forte frammentazione delle competenze comunali in materia di traffico: il Comando dei VV.UU. e l'assessore al traffico pensano alle strade (chiusura, apertura, sensi unici, scudo, ecc.); l'AMGA (!) ha in gestione la manutenzione ed installazione dei semafori; l'ACI e i privati gestiscono alcuni parcheggi a silos (v. Crispi e l.go dei Pecile) e su suolo pubblico (p.za Duomo, p.za Garibaldi, l.go Ospedale Vecchio, p.za XX Settembre, ecc.) Infine, ancora a privati si affiderà la gestione dei parcheggi sotterranei che realizzeranno per i mondiali; *ciononostante l'unico vero regolatore del traffico resta ancora il caos e l'affollamento.*

TUTTI PENSANO AL TRAFFICO ED ALLA SUA GESTIONE, ECCETTO L'ATM!

D.P.d.F. propone che tutte queste competenze passino all'ATM, come si fa in molte altre città serie; l'azienda municipalizzata potrebbe così ridisegnare il proprio ruolo da azienda in preda ad una crisi irrimediabile ad *azienda multiservizi, dinamica, in grado di controllare il traffico ed incidere su di esso con politiche coordinate ed univoche.*

La sua natura, infine, di azienda pubblica costituirebbe garanzia di rappresentanza degli interessi collettivi, anche se sarebbe possibile una sua natura mista, ovvero la compartecipazione privata a singole iniziative.

Occorre oggi togliere l'ATM dal torpore e dalla mancanza di iniziativa che la riducono a gestire il movimento di 38 (!) autobus.

La convergenza delle competenze sul traffico e sul movimento nell'ATM consentirebbe ancora l'attivazione di politiche tariffarie differenziate e di politiche del trasporto coordinate (es. park and ride) che oggi le sono negate.

C - REALIZZAZIONE DI UN PARCHEGGIO SOTTERRANEO IN PIAZZA I°MAGGIO

P.za I°Maggio, così com'è oggi, è una schifezza! La più grande piazza cittadina è ridotta ad un misero parcheggio per 800 veicoli; la piazza, una volta luogo di manifestazioni collettive e di svago, oggi è privata di qualsiasi funzione che non sia il traffico e il parcheggio.

D.P.d.F. propone che si provveda urgentemente alla ridefinizione del ruolo e dell'organizzazione della piazza con l'obiettivo di A) eliminare il traffico e i parcheggi in superficie; B) renderla il polmone verde della città, luogo ritrovato di serenità e ricreazione.

Vi sono progetti esistenti in tal senso e v'erano proposte di iniziativa concrete: solo la mancanza di una volontà prefigurata e gli scontri interni alla DC hanno impedito che si avviasse tale iniziativa.

Che cosa proponiamo dunque?

a) il trasferimento del traffico, da v.le della Vittoria a p.ta Manin, in galleria;
b) la costruzione di un parcheggio sotterraneo per 2000 auto, automatizzato, accessibile dalla strada in galleria, con uscite pedonali, in sotterraneo, su p.za Libertà, p.za Patriarcato, v.Portanuova e l.go delle Grazie;

c) la realizzazione, in superficie, di un grande giardino (il Giardin Grande, appunto, il Parco Urbano di Udine) che riunisca l'attuale piazza ai giardini di v.Liruti, a quello della Banca d'Italia, alla riva del Castello, al vecchio rifugio antiaereo antistante il

Conservatorio;

d) la eliminazione del traffico in superficie, consentendolo solo a piccoli mezzi pubblici ed ai residenti.

Questa proposta deriva dalla consapevolezza della centralità della piazza, della sua appetibilità, della sua vicinanza al centro e al cuore dei friulani.

Costo ipotizzabile del punto C: £ 50.000.000.000

D - REALIZZAZIONE DI GRANDI PARCHEGGI PERIFERICI

La pedonalizzazione del Centro passa attraverso l'eliminazione delle soste di lunga durata che, con alcune migliaia di vetture di lavoratori e residenti, oggi rappresenta il nodo del problema. L'esperienza quasi biennale dello scudo mattutino ha dimostrato tutta la sua inutilità in mancanza di un miglioramento del servizio pubblico.

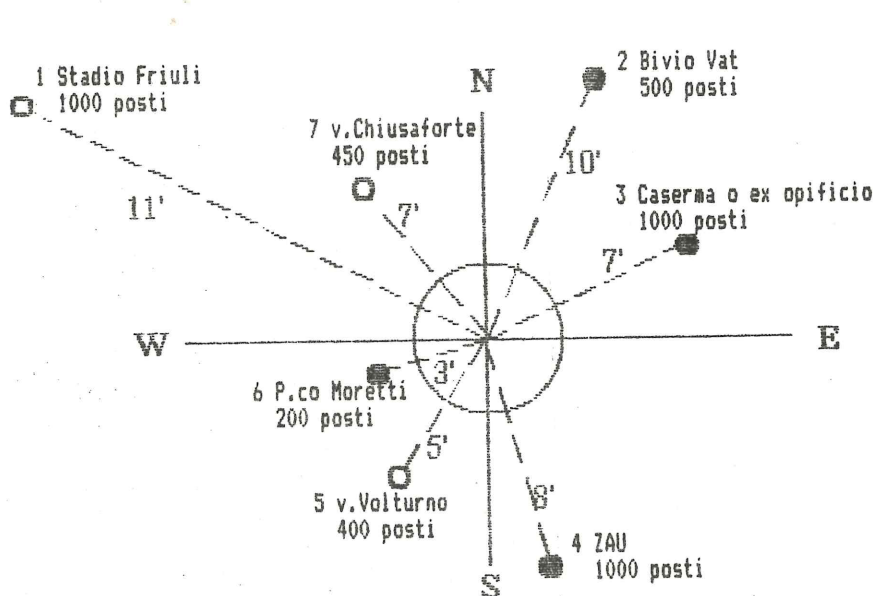
Tuttavia, la presenza di decine di uffici pubblici e servizi in pieno centro che impiegano alcune migliaia di persone, molte delle quali provenienti da fuori, impone una soluzione drastica a questa situazione.

Proponiamo la realizzazione di alcuni grandi parcheggi periferici scambiatori in cui obbligatoriamente il lavoratore dovrebbe depositare l'auto e trovare un autobus navetta che, gratuitamente, lo porti al posto di lavoro.

Di tali parcheggi, due sono già esistenti (lo scambiatore di v. Chiusaforte con 350 posti e quelli dello Stadio Friuli con 4500 posti di cui almeno 1000 fruibili quotidianamente dai lavoratori), altri sono in programma (v. Volturmo e Parco Moretti) nella zona ovest, altri possono essere programmati (una caserma da "svuotare" o un ex stabilimento da riutilizzare, nella zona est; parte della ZAU nella zona sud; l'area di Vat, nella zona nord); 4550 posti macchina, di cui 2700 da costruire ex novo e 1850 da utilizzare fra i parcheggi esistenti, distribuiti adeguatamente nelle aree suddette (vedi schema), possono essere sufficienti per la domanda rappresentata dai lavoratori pubblici e privati dell'area centrale della città.

I parcheggi dovrebbero essere pagati dagli utenti ed essere considerati come un servizio a domanda individuale, computando, nella formazione delle tariffe, anche le agevolazioni di legge per la loro costruzione ed i gettiti obbligatori provenienti dalle multe; c'è da presumere che il totale potrebbe consentire tariffe contenute in termini ragionevoli (vedi tabella sotto).

Costo presunto: £ 5.400.000.000 per 2700 nuovi posti macchina.



Schema: parcheggi scambiatori esistenti [○] e da farsi [●] e percorrenze in minuti approssimati per arrivare in centro con autobus navetta.

Parcheggiatori occupabili

1 - Stadio Friuli	3
2 - Bivio Vat	2
3 - Caserma o ex officio	3
4 - ZAU	3
5 - via Volturmo	1
6 - Parco Moretti	1
7 - via Chiusaforte	1

TOTALE

14

IPOTESI DI TARIFFA GIORNALIERA PER LAVORATORI PRESSO PARCHEGGI SCAMBIATORI COMUNALI

A - COSTO DI INVESTIMENTO			
1	Costo d'investimento di un posto macchina	£	2.000.000
2	Periodo di ammortamento		20 anni
3	Tasso d'ammortamento		7%
4	Costo totale d'investimento	£	3.775.715 ca
5	Valore annuale d'ammortamento	£	189.000 ca
6	Quota d'utilizzazione		270 giorni/anno
7	Coefficiente di occupazione medio annuo dei posti disponibili		0,6
8	Costo giornaliero riferito al puro costo d'ammortamento (5:6:7)	£	1166
B - COSTO MANUTENZIONE			
9	Costo manutenzione calcolato sul 20% di 1	£	1.548.000
10	Periodo di ammortamento		10 anni
11	Tasso di ammortamento		7%
12	Costo totale della manutenzione	£	569.510
13	Valore annuale di ammortamento della manutenzione	£	56.950 ca
14	Costo giornaliero della manutenzione (13:6:7)	£	351
C - COSTO VIGILANZA			
15	Costo calcolato su 14 addetti totali per anno	£	420.000.000
16	Costo giornaliero/ posto auto (15:18:6:7)	£	570 ca
D - TARIFFA			
17	(8+14+16)	£	2064 ca 2100
18	Numero totale posti disponibili in parcheggi scambiatori	ng	4.550

NOTA: questi dati sono calcolati per eccesso e dimostrano quanto le tariffe attualmente praticate dai parcheggiatori siano sovrabbondanti. (Consulenza E.K.U.I. S.d.f.)

E - INIZIATIVE COLLATERALI ALLA PEDONALIZZAZIONE

- Blocco della costruzione dei tre parcheggi sotterranei pagati dai Mondiali del '90 (v. Magrini, P.za Venerio, v. Andreuzzi);
- Ampliamento dei servizi di trasporto per gli handicappati, con sviluppo del servizio taxi convenzionato e adeguamento dei mezzi ATM;
- Costruzione di servizi presso i parcheggi scambiatori (bar, servizi igienici, giornalai, ecc.);
- Definizione della destinazione complessiva della zona ferroviaria di v.le Europa Unita;
- Metanizzazione ed elettrificazione degli autobus;
- Eliminazione dei divieti di sosta nelle strade del centro pedonalizzato;

- Pedonalizzazione graduale di alcuni borghi storici (B.go Grazzano, B.go Pracchiuso, B.go Villalta, B.go Poscolle), in concomitanza di azioni connesse di rivitalizzazione e riorganizzazione della loro vita sociale;
- Realizzazione di strade parcheggio con auto in sosta a spina di pesce e sensi unici: è il modo più economico per realizzare parcheggi, che al contempo rende le vie più adatte al traffico pedonale e ciclistico;
- Aumento delle multe per chi sta in divieto di sosta, occupa i marciapiedi, parcheggia in seconda fila...

F - AREE DA PEDONALIZZARE

Centro Storico (confini esterni transitabili): v. Borghi - v. Crispi - p.za Garibaldi - v. del Gelso - v. Poscolle - v. M. Volpe - v. Girardini - v. Marinoni - v. Gen. Baldissera - v. Villalta - v. Nicesio - v. A.L. Moro - v. Deciani - v. G. da Udine - v. Liruti - p.za Iq Maggio - v. Verdi - v. Piave.



AUTO o CITTA' ?

Presentiamo alcuni dati relativi alla presenza delle auto in città, del loro uso e dei loro "effetti" sulla popolazione e sull'ambiente.

Sono dati calcolati sempre per difetto, quindi rappresentano la più ottimistica delle situazioni, in mancanza di dati aggiornati elaborati dall'amministrazione comunale. Essi sono stati elaborati in modo originale da un gruppo di lavoro organizzato dalla sezione cittadina di D.P. del Friuli e partono da dati ufficiali e verificabili.

Il presente lavoro, oltre ad essere un complemento conoscitivo al discorso sulla pedonalizzazione, vuole essere un contributo semplice e schematico, ma efficace su un aspetto della vita cittadina che abbisogna di ulteriori approfondimenti, di controinformazione e, soprattutto, di promozione di nuovi atteggiamenti verso l'auto quale mezzo indispensabile (?) di trasporto che, al punto in cui stanno le cose, è invece sempre più determinante del peggioramento della qualità della vita a Udine.

1. L'AUTO OCCUPA MOLTO SPAZIO

Ci siamo mai chiesti: quanto spazio occupano le macchine presenti in città? Facciamo un semplice calcolo.

1.1 NUMERO D'AUTO PRESENTI a Udine in una media giornata feriale invernale:

provenienti da fuori:	73500 (dato ATM 1983)
dei residenti:	38846 (2,6 residenti/auto - calcolo sui residenti 1983)
TOTALE	112346

1.2 LUNGHEZZA OCCUPATA se tutte le auto fossero in strada:

ml 449.384 = circa ml 450.000 = 450 chilometri pari alla distanza tra Udine e Novara.

La lunghezza delle strade comunali è di ml 315.000 = 315 km.

ovvero: 33.750 AUTO DOVREBBERO SOSTARE IN DOPPIA FILA.

Calcoliamo ora la *superficie occupata* dalle auto, dividendola tra quella occupata dalle auto dei residenti nel 1987 e quella occupata dalle auto dei provenienti da fuori.

1.3 <u>SUPERFICIE OCCUPATA DALLE AUTO DEI RESIDENTI:</u>	<u>460.000 MQ</u> pari al 2% della superficie urbana
<u>SUPERFICIE OCCUPATA DALLE AUTO ESTERNE:</u>	<u>882.000 MQ</u> pari al 3,9% della superficie urbana
TOTALE	1.342.000 MQ pari al 5,9% della superficie urbana

Questo è un dato di prima approssimazione; dobbiamo ora fare un calcolo più realistico. Delle 73.500 auto che entrano in un giorno (dalle 6 alle 21) a Udine, possiamo ragionevolmente ritenere che, dalle 6 alle 12 ne entrino almeno il 50%, cioè 36.750. Di queste, almeno 4.000 appartengono a lavoratori esterni con sede di lavoro nel Centro Storico che si fermano, dunque,

RIASSUNTO

A Udine ci sono 38.800 auto, pari a 2,6 abitanti per auto.
 Escludendo i minorenni, ci sono 2,1 guidatori potenziali per auto.
 In altri termini, ci sono 1,1 famiglie per auto, cioè 0,93 auto per famiglia.
 A Udine ci sono 38.800 auto contro 39.500 alloggi.

3. L' AUTO INQUINA

Per ogni chilometro di percorso un'auto consuma 0,175 kg di Ossigeno (O₂) e produce 0,154 kg di Anidride Carbonica (CO₂); produce, inoltre, una serie di inquinanti molto pericolosi per l'uomo e per l'ambiente (vedi tabella).

COEFFICIENTI PONDERATI DI EMISSIONE DI DIVERSI TIPI DI VEICOLI
 RIFERITI ALLA SVIZZERA (1985)

MONOSSIDO DI CARBONIO (g/km)

Tipo di veicolo	Velocità media (km/h)						
	10	30	50	70	90	110	130
Auto	27.19	15.45	8.11	4.49	3.90	6.00	10.79
Furgoni	33.98	19.25	10.09	5.63	4.99	-	-
Camion	26.03	9.36	4.97	3.52	4.42	-	-
Moto	36.82	20.92	10.98	6.09	5.26	8.10	14.58

IDROCARBURI (g/km)

Auto	3.30	1.78	1.05	0.75	0.71	0.73	0.80
Furgoni	4.62	2.44	1.41	1.00	0.96	-	-
Camion	19.84	5.54	3.23	2.42	2.46	-	-
Moto	18.66	10.11	5.97	4.24	4.02	4.16	4.52

OSSIDI DI CARBONIO (g/km)

Auto	1.58	1.76	1.86	2.34	3.27	4.29	4.77
Furgoni	2.26	2.40	2.49	3.11	4.32	-	-
Camion	18.63	13.76	13.27	15.25	20.19	-	-
Moto	0.09	0.10	0.10	0.13	0.18	0.24	0.27

PIOMBO (mg/km)

Auto	20.8	11.8	7.9	7.1	7.6	9.1	11.9
Furgoni	25.5	14.5	9.7	8.6	9.3	-	-
Camion	1.3	0.7	0.5	0.4	0.4	-	-
Moto	9.5	5.4	3.6	3.2	3.4	4.1	5.4

ANIDRIDE SOLFOROSA (mg/km)

Auto	76.0	43.0	30.0	27.0	29.0	35.0	45.0
Furgoni	186.0	112.0	86.0	81.0	88.0	-	-
Camion	1761.0	1213.0	1075.0	1095.0	1446.0	-	-
Moto	32.0	18.0	12.0	11.0	12.0	14.0	18.0

Quindi il totale delle macchine in movimento a Udine, per ogni chilometro percorso, consumano:

$$0.175 \text{ kg O}_2 \times 92.900 = 16.257 \text{ kg/km}$$

producono:

$$0,154 \text{ kg CO}_2 \times 92.900 = 14.307 \text{ kg/km}$$

(92.900 sono calcolate sommando 73.500 auto provenienti da fuori con il 50% delle auto residenti).

Moltiplicate questi dati per il numero di chilometri che percorrete in media con la vostra macchina ogni giorno e avrete un'idea della quantità di ossigeno bruciato e di anidride carbonica prodotta.

Tenete conto, infine, che un *albero adulto* può produrre 12,5 kg di O₂ al giorno e consumare, per la fotosintesi clorofilliana, 17 kg di CO₂ al giorno.

Questi valori significano che, mentre voi viaggiate comodamente a 20 km/h nella vostra auto, consumate tanto ossigeno quanto ne producono 7 alberi adulti e producezete tanta anidride carbonica quanto ne possono utilizzare 4,5 alberi adulti!!!

Se pensiamo che a Udine ci sono circa 35.000 alberi (sommando quelli privati e quelli pubblici, compresi i cimiteri!) e 92.900 auto circolanti, possiamo avere un'idea dello squilibrio locale prodotto dalle auto. *Senza contare le altre fonti di combustione ed inquinamento!!!*

Facciamo, infine, un altro calcolo:

Un flusso di 1.000 auto in moto a 20 km/h producono:

21 kg di ossido di carbonio (CO) all'ora per km di strada

2,5 kg di idrocarburi incombusti (HC)

1,7 kg di ossidi di azoto (NOx)

Tutte queste sostanze sono nocive. →

A SINISTRA

Iscrizione n. 13 Trib. di Udine del 15.04.1986

Dir. responsabile: Giorgio Cavallo

Consiglio Regionale P. Oberdan 6 Trieste

SE VUOI RICEVERE COSTANTEMENTE

"BASTIAN CONTRARI" scrivi o telefona a:

Democrazia Proletaria del Friuli

via G. Galilei 46 - 33100 Udine

tel. 295471

DATI DI INQUINAMENTO RILEVATI IN VARIE ZONE DI UDINE - DATI PUBBLICATI DAL COMUNE NEL MARZO 1988

	p.za Chiavris	p.za Osoppo	p.za Libertà	p.za Venerio	via Caccia	incrocio v. Zanon v. Poscolle	incrocio v. Marinoni v. Poscolle	incrocio v. Martignac v.le L.Vinci	valori limite DPR 30/83
O ₃ ppm	0.04	0.03	0.04	0.03	0.05	0.03	0.05	0.07	0.20
SO ₂ ppm	0.17	0.04	0.03	0.03	0.10	0.05	0.06	0.02	0.08
NO ppm	0.13	0.16	0.04	0.05	0.35	0.06	0.10	0.09	0.25
NO _x ppm	0.17	0.21	0.08	0.11	0.38	0.09	0.15	0.13	0.20
CO ppm	7.4	3.0	1.2	4.5	5.3	0.6	3.4	1.5	10.00
Pb .g/mc	2.4	2.3	0.9	1.8	6.2	0.5	2.5	1.2	2.0
Rumore db	73.5	72.6	70.0	69.6	77.5	70.6	71.0	72.8	65.00

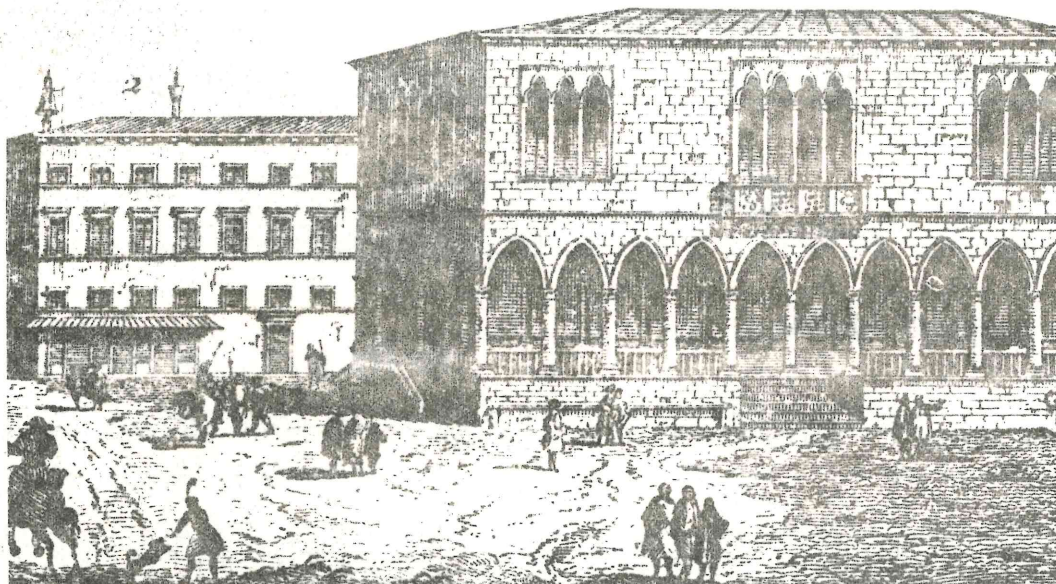
4. L'AUTO UCCIDE

A Udine dal 1978 al 1987 vi sono stati:

*162 morti (una media di 16,2 all'anno)
e 6079 feriti (una media di 608 all'anno)*

5. CONCLUSIONE

Se è vero che l'auto resta comunque indispensabile, essa va usata meglio: di meno in città per mobilità pendolare e a corto raggio, e in modo diverso fuori città, nel tempo libero, a 110 - 130 km/h di velocità massima (lo dice una legge troppo spesso dimenticata).



FIRMA ANCHE TU

TRE REFERENDUM DALLA PARTE DELLA GENTE

NESSUN LICENZIAMENTO SENZA GIUSTA CAUSA
PIÙ DIGNITÀ AI LAVORATORI, PIÙ GIUSTIZIA NELLA SOCIETÀ

INQUINARE DEVE ESSERE VIETATO
COSTRINGIAMO GLI INQUINATORI A RISANARE

ABOLIRE IL FINANZIAMENTO PUBBLICO AI PARTITI
RESTITUIRE LA POLITICA ALLA GENTE



FIRMA ANCHE TU !!

MUNITO DI UN DOCUMENTO DI RICONOSCIMENTO VALIDO

- Nel tuo comune di residenza presso il segretario comunale

- a UDINE :

ogni sabato presso la galleria del Lavoratore

oppure dai seguenti Notai:

Dott. PANELLA Bruno nelle ore d'ufficio
via Carducci 16

Dott. RUBINI Giovanni dalle 15 alle 18
via Aquileia 4

A TARCENTO:

Dott. RICCIONI Roberto nelle ore d'ufficio
via dante 16

Dott. PICCININI Enrico dalle 10 alle 12
via Gorgi 16 dalle 16 alle 19

Dott. DIMITA VITO E. dalle 15 alle 19
via Rialto 6

(gli orari sono indicativi)

D.P. SOLLECITA LA D.C. A FAVORE DELL'O.L.P.

Dopo che il Consiglio Comunale nella seduta dell'11.02.88 aveva approvato all'unanimità un ordine del giorno a favore del dialogo arabo-israeliano per consentire un reciproco riconoscimento tra Israele e uno stato palestinese da insediarsi, nella seduta del 25.11.88, su iniziativa del nostro Consiglio Comunale, veniva depositato un altro ordine del giorno, sottoscritto da consiglieri ed assessori PSI, PCI, Sinistra Indipendente

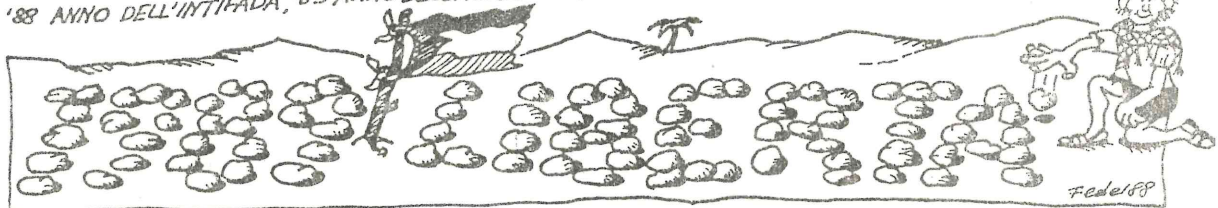
e Verdi che chiedeva al Governo, tramite la Giunta Comunale, di riconoscere il nuovo Stato palestinese, di cui era stata proclamata la nascita pochi giorni prima e di attivarsi perchè tale riconoscimento avvenga anche da parte degli altri paesi CEE (vedi Bastian Contrari n. 10). Il consigliere Gottardo ha inviato, a Natale, una lettera al capogruppo DC Missera per sollecitarlo a prendere posizione. Visto come proseguono le cose anche in questi

giorni nei territori occupati, riteniamo che l'appello rivolto alla DC sia più che mai attuale ed urgente.

Speriamo che almeno la scadenza pasquale, dopo quella lettera andata a vuoto, induca la DC ad un piccolo atto di coraggio dovuto verso chi la propria resurrezione la soffre, giorno per giorno, tra morti e lacrime.

Emilio Gottardo

'88 ANNO DELL'INTIFADA, '89 ANNO DELLA LIBERTÀ? AUGURI FRATELLI PALESTINESI!



UNA TESSERA PER D.P.

Care compagne e compagni, simpatizzanti e tutti voi che gravate intorno a Democrazia Proletaria e dintorni.

Ci rivolgiamo a voi per questa nuova campagna di tesseramento per il 1989.

A voi e a chi vi sta vicino per affetto, per militanza politica, per vicinanza di lavoro e di dibattito, coi numeri alla mano ci ritroviamo come sempre esigui, ma saldi sulle nostre posizioni.

Sentiamo l'esigenza di ricercare nuove persone che vogliano condividere con noi le battaglie politiche, sociali, umanitarie, con sempre nuovo slancio, vigore e coerenza come da sempre D.P. ha fatto e vuole fare.

Le correnti interne ultimamente formatesi non devono essere recepite come un segnale di forze disgreganti all'interno del partito, ma come nuova linfa per poter allargare la nostra area di dibattito e confronto in Italia e in Europa.

Abbiamo come sempre da offrirvi un partito al cui interno la completezza dei programmi è unica. Non c'è terreno di lotta e di discussione in cui manchi la nostra presenza.

Nell'area sindacale, nell'area ambientale e alternativa, nei problemi sociali che toccano direttamente i diritti fondamentali della persona e del popolo, noi ci siamo.

In tutte queste aree di scontro la nostra presenza c'è; sì, forse una presenza scomoda, ma lo è sempre stata ed è un nostro merito.

Tutte queste tematiche non ci fanno dimenticare che la nostra matrice politica è rivoluzionaria, è insomma una matrice politica che crede in un cambiamento sociale vero e radicale e per questo cerca di avvicinarsi a quei giovani che ancora "sentono" le problematiche e desiderano un

nuovo corso della società.

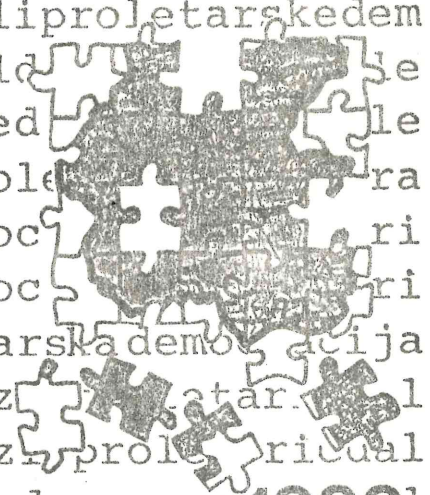
Nella certezza che il nostro messaggio ti giunga e ti colpisca, ti aspettiamo perchè tu possa contribuire con la tua iscrizione al partito.

La tua, crediamo, non sarà una tessera simbolica, ma una tessera che rappresenterà il tuo impegno assieme a noi nella società.

A presto

La Segreteria

proletariadel friuliproletarskedem
proletariedal friula
mocracijafurlanijed
etariadal friuliprolet
etariadeldemocr
acijademocr
iadelfriuliproletarskademo
iedalfriulidemocrac
afurlanijedemocrac
lfriuliproletarskademocrac
lfriulidemocracziaproletariadelfriu



1989