Epidemia del traffico

Ogni grande città ha il suo problema (Roma più di tutte): il traffico non è più questione di semafori o di « sensi unici », ma di scelte sociali, economiche, urbanistiche.

CONFRONTO CON ROMA

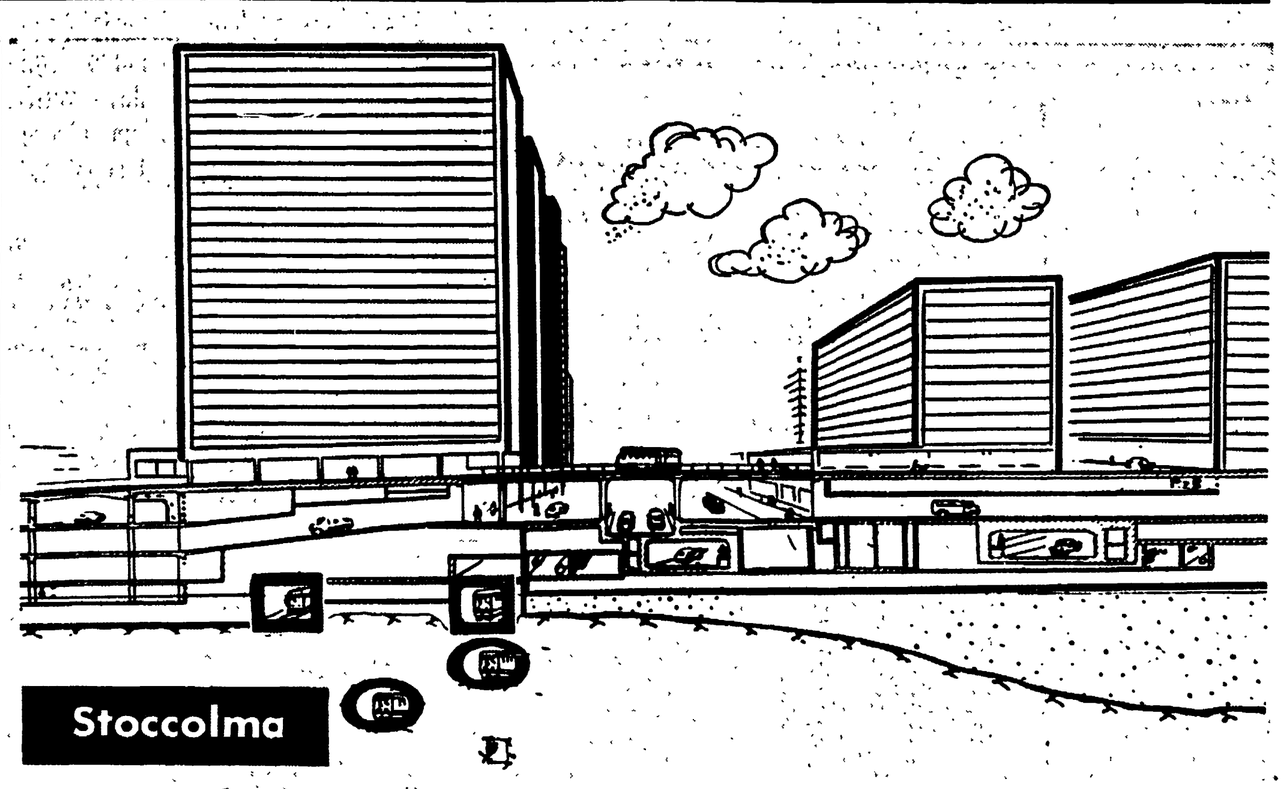
« Noi stiamo allevando con notevole dispendio di mezzi un mostro dotato di immenso potere distruttivo: l'automobile. Sebbene esso rappresenti la più seria minaccia per la nostra civiltà, l'amiamo teneramente e non possiamo più farne a meno. Ma se non vogliamo che ci divori, dobbiamo venire a patti con lui prima che sia troppo tardi ». Il giudizio lapidario dell'urbanista inglese Colin Buchanan ha fatto ormai il giro del mondo; il rapporto della sua commissione sui problemi del traffico è diventato un *best seller*, un libro più ricercato e più letto dell'ultima novità letteraria. Non c'è automobilista, oggi, che non sogni la « città a tre piani », la metropoli del futuro dove le strade di grande traffico non siano intersecate dai passaggi pedonali, dove la grande massa dei passeggeri sia assorbita dalla ferrovia sotterranea e dove — almeno nell'ambito di certi nuclei — sia possibile passeggiare tranquillamente con la famiglia senza correre il rischio di restare schiacciati sotto decine di ruote impazzite.

Sogni, per ora. Nelle grandi città italiane siamo appena agli albori di una impostazione nuova del problema: l'asfissia del traffico e la crisi dei trasporti si aggravano di giorno in giorno, inghiottendo miliardi su miliardi. Si è schiacciato per tanti anni l'acceleratore della motorizzazione privata, facendo dell'auto l'asse di un'economia e, addirittura, di una società. E non si è avuta altra preoccupazione. L'auto, così, si è ben presto scontrata non solo con i vecchi nuclei storici, ma con una crescita malsana della città, compiutasi sotto lo stimolo della speculazione sui suoli edificabili. Motorizzazione e rendita fondiaria sono i due colossi entrati violentemente in conflitto nel tessuto stesso di Roma e di tante altre città italiane. Il cittadino ne fa le spese. Sulle sue spalle cadono i sempre nuovi pesi dei disagi e dei costi crescenti. Non a caso a Stoccolma un assetto urbanistico moderno (che non soffoca l'antico centro, e che anzi lo salva) è stato raggiunto partendo da una condizione-base che in Italia deve ancora essere conquistata: la proprietà pubblica del suolo urbano. Senza questa condizione, resterà per sempre un sogno la visione di una città diversa.

Ecco ora un confronto con altre grandi città europee. Il quadro, pur eloquente, è certamente ancora ristretto. L'esame avrebbe potuto estendersi anche alle metropoli USA e a quelle dei paesi socialisti; ma la diversità delle situazioni avrebbe imposto un discorso forse troppo complesso, sicuramente tale da non poter essere esaurito nei limiti che ci siamo imposti.

Quali conclusioni trarne? Il traffico è ormai non più un male, ma un'epidemia: questo è certo. Ma nella politica del suolo urbano e dei trasporti pubblici (leggi, prima di tutto, metropolitana) in molti altri paesi sono stati compiuti passi tali da far apparire ancor più colpevoli l'inerzia e la cecità della classe dominante italiana.

c. f.



Stoccolma

Metropolitana, arterie sotterranee, strade normali, isole pedonali: ecco uno « spaccato » di Stoccolma, città a diversi piani

La città di oggi «pensata» 60 anni fa

Nostro servizio

STOCCOLMA, 8.

Tenete presente il sistema solare e avrete un'idea precisa di Stoccolma: il centro degli affari, gli uffici, le banche, i musei, i teatri principali al posto della stella e poi ben 17 satelliti, che fungono da quartieri residenziali. Ogni quartiere è, naturalmente, una vera e propria città, ma ciascuno di essi ha una caratteristica propria a seconda della posizione (collinare o insulare) che ha rispetto al vero centro. I cantieri navali sono ovviamente raccolti attorno al porto, attivissimo, nel quale confluiscono i prodotti delle industrie tessili e alimentari, che sorgono in pianura. A Nord sorge invece la città culturale, ricca di giardini, isole pedonali e veloci linee metropolitane. Ogni quartiere è, appunto, collegato con il resto della grande Stoccolma e gli altri satelliti da linee metropolitane.

Ma l'aspetto più saliente del sistema urbanistico di Stoccolma è fornito dalla metropoli vera e propria, che è costituita da cinque enormi grattacieli, contornati da un'unica isola pedonale, che è a sua volta servita da numerose stazioni delle quattro linee della ferrovia sotterranea, che si dipartono verso la periferia. In questo senso, il problema dei trasporti pendolari è risolto abbastanza felicemente. Tutti i servizi del grande centro (ristoranti, giardini pensili, sale di ricreazione, ecc.) sono situati all'altezza dei secondi piani dei grattacieli. Le persone che lavorano o che si riposano e i bambini sono così tenuti lontani dai rumori del traffico e dalle esalazioni dei tubi di scappamento.

Interessante è lo studio del nodo di Slussen, dove la selezione del traffico è effettuata su tre piani diversi: ancora isole pedonali, raccordi per i veicoli e, infine, metropolitana.

Questo nodo, tuttavia, sarà ben presto impraticabile perchè entro il 1967 tutte le rampe dei raccordi dovranno essere capovolte, dato che dalla mano sinistra si passerà alla circolazione veicolare a destra.

Il problema della sosta è stato risolto costruendo, al di sotto di ciascuna isola pedonale, ampi parcheggi. Così situate, le macchine non solo non occupano la parte superficiale del terreno, ma godono anche di una rimessa al coperto; il che, con il clima svedese, è un gran vantaggio per le carrozzerie, l'acqua del radiatore e le batterie.

Stoccolma, così come la vediamo noi con occhi di romani, sembra già la città del futuro. Ma per gli svedesi è, al contrario, una città di ieri. La municipalità di Stoccolma cominciò infatti a prevedere questo assetto urbanistico sin dal 1904, allorchè fu iniziato l'acquisto dai privati di aree agricole e forestali, destinate, appunto, all'espansione organizzata della Capitale.

p. b.

Referendum

Le proposte dei lettori

- *Hai l'automobile?*
- *Qual è la spesa mensile?*
- *Quanto tempo impieghi in media per andare e tornare dal lavoro? Qual è la distanza?*
- *I familiari quali mezzi usano? Si servono della macchina privata o dei trasporti pubblici? Qual è la spesa mensile?*
- *Quali proposte intendi formulare per il traffico? Come si possono migliorare i servizi dell'ATAC e della STEFER?*

NOME e COGNOME, INDIRIZZO, LUOGO DI LAVORO:

Ritagliare e spedire a: « l'Unità » Via dei Taurini, 19 - Roma

Londra — Nuove vie per la « city »

Dal nostro corrispondente

LONDRA, 8

Gli undici milioni e mezzo di autovetture attualmente in circolazione danno alla Gran Bretagna il primato mondiale della maggiore « densità » dei mezzi di trasporto privati rispetto alla superficie stradale totale. A Londra (dove negli ultimi due anni si è registrato un aumento del 5% del volume del traffico) gli autoveicoli sono quattro milioni e mezzo, vale a dire uno ogni due abitanti circa; le auto private sono due milioni. I problemi di circolazione sono enormi anche se il traffico è assai più ordinato che, ad esempio, a Roma. La sotterranea trasporta ogni giorno un milione e 200 mila passeggeri e contribuisce in notevole misura all'alleggerimento del traffico di superficie; autobus e ferrovia assorbono altre 700 mila persone al giorno, ma gli esperti consigliano da tempo un maggiore uso dei trasporti pubblici per ridurre in tal modo il numero delle auto private in circolazione. Dato l'attuale ritmo di sviluppo, fra venti anni il totale delle autovetture si sarà triplicato e (sono parole del recente rapporto Buchanan) l'automobile, lasciata a se stesso, finirà col distruggere la città. Nelle ore di punta, a Londra, è già evidente che l'auto ha annullato la sua stessa utilità perchè è impossibile per chiunque procedere a velocità superiori ai 15 chilometri orari Il fatto è che molti di quelli che abitano fuori città usano la propria auto da casa all'ufficio con conseguenze disastrose per il traffico metropolitano. Ecco perchè gli esperti consigliano un « ritorno alla ferrovia ». Le strade del centro sono già in gran parte a senso unico e negli ultimi tempi si sono costruiti numerosi sottopassaggi per agevolare il flusso automobilistico lungo le grandi direttrici di scorrimento. Gli inevitabili ingorghi che si creano alle estremità periferiche vengono tenuti sotto osservazione ed ad Hammersmith Bridge si sta sperimentando adesso un sistema di controllo automatico con rete televisiva a circuito chiuso. E' un'idea che può avere sviluppi, perchè si sta parlando di introdurre entro il 1965 un sistema generale di controllo del traffico della metropoli mediante una rete di rilevatori elettronici collegati ad un « cervello ».

Per il momento, mentre ancora si sta discutendo il piano per Piccadilly Circus, è stato varato un progetto di 21 milioni di sterline per la costruzione di due grandi strade di comunicazione attraverso la City, che dovrebbero risolvere i problemi del traffico nel quartiere degli affari.

Il rapporto Buchanan ha fatto grande impressione e ci si sta muovendo ora per attuarne i suggerimenti a lunga portata. Cioè: la creazione di una « costellazione » di aree di abitazione periferiche attorno alla metropoli, collegate da strade di « distribuzione » da usare solo per il traffico a lunga distanza. Per i nuovi quartieri della città, la soluzione ideale sarebbe proprio la costruzione di diversi piani stradali a varii livelli di cui il più alto riservato ai pedoni e gli inferiori ai trasporti commerciali e al traffico comunale.

Leo Vestri

Berlino — SOPRAELEVATA E SOTTERRANEA

Nostro servizio

BERLINO, 8

Per lo studioso dei problemi del traffico moderno nelle grandi città, Berlino è certamente un campo di indagine di particolare interesse. Nella metropoli tedesca il traffico non automobilistico si svolge su tre livelli distinti: sotterraneo, aereo e stradale, grazie a un grandioso complesso di servizi razionali ed efficienti, che tali caratteristiche hanno potuto mantenere anche dopo la divisione della città per le vicende politiche seguite alla catastrofe hitleriana.

Esistono a Berlino due metropolitane: la *S-Bahn* (Stadtbahn) e la *U-Bahn* (Untergrundbahn), la prima sopraelevata, la seconda sotterranea.

La *S-Bahn* sviluppa le sue linee in direzione nord-sud ed est-ovest, aprendole poi a ventaglio a partire dall'anello della periferia interna verso le città e i paesi vicini. Iniziata nel 1882 per iniziativa delle ferrovie statali tedesche — la « DR », oggi ferrovie statali della RDT che è tuttora proprietaria dell'intera rete della *S-Bahn* — essa era stata ideata con lo scopo di collegare al centro di Berlino le località dei dintorni e di favorirne prima lo sviluppo autonomo, indi la successiva trasformazione in elementi complementari e infine integranti della capitale tedesca, come infatti è avvenuto.

Con le sue circa 200 stazioni, i suoi lunghissimi treni elettrici, i suoi 100 chilometri di linee la *S-Bahn* assorbe gran parte del movimento viaggiatori urbano e consente spostamenti rapidi di masse ingenti, ad un prezzo bassissimo (20-30 pfennig, cioè 30-45 lire).

La *U-Bahn* nacque alla stessa epoca, cioè alla fine del secolo scorso, per iniziativa di una società privata e dell'amministrazione municipale che poco dopo ne divenne la sola proprietaria, gestendola, insieme con i servizi autofilo-tramviari, per mezzo dell'azienda municipalizzata « BVG ». La *U-Bahn* collega soprattutto i vari punti del centro urbano, con una fitta rete di tunnel e di stazioni (oltre cento).

Non è qui il luogo per addentrarsi nella descrizione di particolari: basterà dire che tutta la zona urbana di Berlino è percorsa dai convogli della *U-Bahn* e della *S-Bahn*, con una frequenza, in certe ore del giorno, di un treno ogni due minuti. Numerosi punti di incontro delle due metropolitane consentono trasbordi celeri dall'una all'altra. Questi servizi sono completati da una rete di autobus, filobus e tram (ma questi ultimi vanno scomparendo) nella quale gli autobus a due piani hanno gran parte da una quarantina d'anni.

Occorre sottolineare che essendo i servizi pubblici di proprietà dello Stato o del Comune, non esiste l'elemento dannoso della concorrenza privata. I servizi vengono regolati sulla base dell'interesse pubblico, così come i prezzi dei biglietti

Per quanto riguarda il traffico automobilistico (che a Berlino ovest in particolare è densissimo) non esistono per ora problemi drammatici, data l'ampiezza delle strade e la possibilità di soluzioni audaci, facilitate dalla mancanza di quartieri « intoccabili ».

g. c.

Kansas City — IL RICAMO-AUTOSTRADA

KANSAS CITY — Il paesaggio urbano ha cambiato volto. Ecco la grande autostrada di Kansas City, fornita di innumerevoli svincoli e soprapassaggi. La veduta aerea ne mostra uno scorcio che somiglia a un gigantesco ricamo.

Milano — PRESTO TARGA «MI 1.000.000»

Dalla nostra redazione

MILANO, 8.

Un *quiz* che appassiona in questi giorni: le cronache dei giornali milanesi è indovinare come sarà congegnata la ormai imminente targa automobilistica « MI 1.000.000 » (non c'è spazio per la nuova cifra). Meno appassionatamente, ma altrettanto tempestivamente, gli stessi giornali danno notizia che quest'anno il deficit della ATM (azienda tranviaria municipale) supererà — nelle previsioni, salvo aggiustamenti ulteriori — i 17 miliardi. Questo a tre mesi dall'entrata in vigore della nuova tariffa di 50 lire (contro le 35 lire di prima) che costerà agli utenti del pubblico servizio 10 miliardi in più all'anno. Tutti sono d'accordo nel protestare per le pessime condizioni della circolazione.

L'incremento spinto della motorizzazione privata ha provocato fenomeni di cui si incomincia a capire la gravità e la onerosità.

Gli amministratori degli anni cinquanta scelsero per Milano uno sviluppo di tipo « americano »: massimo di libertà all'iniziativa privata (dei monopoli) e incoraggiamento della « civiltà dei consumi ». A ciascuno una macchina: un obiettivo che è stato anche scritto sui giornali milanesi come superprova della vitalità economica della città.

Se si può comprendere l'infatuazione dei giornali, più o meno legati al monopolio automobilistico, non è scusabile invece la scelta dei responsabili dell'organizzazione della città, i quali sapevano molto bene che la motorizzazione privata è incapace di risolvere i problemi del trasporto in una città come Milano, che ha esigenze di mobilità tra le più alte d'Europa.

Si è invece voluto far strada il più possibile ai mezzi individuali: si sono divelti chilometri di linee tranviarie per sostituirle con autobus più costosi ma più facilmente inseribili in un sistema di circolazione mista: si sono costruiti cavalcavia riservati ai soli mezzi leggeri (come il sovrapasso di via Scarampo); in cerca di spazio per le automobili si è pensata e fatta una linea metropolitana che porta in sotterranea le più ricche linee urbane di superficie del trasporto pubblico. Quanti miliardi sono stati spesi per questa politica? centinaia, certamente. Ii risultati sono quelli che tutti sperimentano ogni giorno: mezzi pubblici collettivi lentissimi, intasati in lunghissime code promiscue con macchine e camion davanti ai semafori degli incroci; le vie cittadine per metà occupate da macchine in sosta, ridotte a smilzi corridoi per transiti a passo di uomo. La Giunta comunale, di fronte al male che stringe da presso la città, mette allo studio iniziative che « razionalizzano » il male, senza però salvare l'ammalata. Ecco comparire nuovi semafori sempre più moderni e sensibili; ecco le « strisce gialle » che pochi rispettano; ecco i nuovi dischi-orario. Tutti palliativi che non servono più a nulla.

Renata Bottarelli

Parigi — Divieti come grandine

Nostro servizio

PARIGI, 8

Messe in coda una dietro l'altra, il milione e 800 mila automobili dei 5.646.446 parigini e abitanti della banlieue della Senna, formerebbero un lungo nastro di 5.600 chilometri. Le strade di Parigi non hanno però che 1.157 chilometri di lunghezza. Tutte queste automobili occuperebbero insieme una superficie di 11 mila chilometri quadrati. Il male progredisce in maniera galoppante, al ritmo di 150 mila automobili in più ogni anno Se ne contavano soltanto 380 mila nel 1950'

Conseguenza: all'ora dell'uscita dagli uffici, tutto si aggroviglia. Occorrono allora 40 minuti, talvolta di più, per andare dall'Opéra alla République, vale a dire una distanza coperta da sei stazioni di metrò, vale a dire appena due chilometri e mezzo. E il più piccolo camion che scarichi merce in una delle innumerevoli strade strette del centro di Parigi, crea un « tappo » contro il quale si gettano immediatamente venti vetture. L'orario medio di un autobus è sceso su alcune linee a otto chilometri all'ora.

D'altra parte, a che serve circolare se stazionare è impossibile? Ora, non vi sono, ai bordi dei marciapiedi di Parigi che 210 mila posti. E 180 mila nei *garages* pubblici. Sabato, vicino ai « Grandi Magazzini » della Riva Destra, ho errato invano, fra migliaia di altri, per tre quarti d'ora, senza trovare tre metri di spazio per parcheggiare

Che fare? Occorrerebbe costruire parcheggi e altre attrezzature. Uno solo, a pagamento, è in costruzione sotto la spianata degli Invalidi: 722 posti; ridicolo...

Si parla di tanto in tanto di incominciare dei grandi lavori. Ma i progetti si accumulano nelle cartelle. In dieci anni, sono stati aperti alla circolazione quattro chilometri e 600 di viali periferici, sui 36 chilometri che debbono circondare Parigi nel 1970. La capitale non ha costruito che 144 chilometri di strade in 50 anni.

Allora, le autorità impiegano tutte le loro risorse nello scacciare le automobili dal cuore della capitale. Ogni mese, i pannelli di « stazionamento proibito » si fanno più numerosi. La « zona blu » si estende: proibito di stazionare più di un'ora.

Le contravvenzioni piovono (un milione e 800 mila nel 1962 per un totale di due miliardi di vecchi franchi; nel 1963 il 56 per cento in più, vale a dire un milione 193.605 contravvenzioni da gennaio a giugno).

André Couberz
dell'*Humanité*

Il giorno

Oggi, domenica 9 febbraio (40-326). Il sole sorge alle 7,36 e tramonta alle 17,39. Luna nuova il 13.

piccola cronaca

Le cifre della città

Ieri sono nati 67 maschi e 57 femmine. Sono morti 47 maschi e 25 femmine, dei quali 7 minori di sette anni. Sono stati celebrati 30 matrimoni. Le temperature: minima 0, massima 11. Per oggi i meteorologi non prevedono mutamenti atmosferici. Temperatura stazionaria.

Nozze

Silvia Arbicone e Gianni Grassi si sposano stamane in Campidoglio. Celebrerà la cerimonia Maria Michetti. Ai cari compagni gli auguri affettuosi di tutta la sezione Salario e dell'Unità.

Urge sangue

La compagna Anna Mirto, ricoverata al San Giovanni, ha un urgente bisogno di sangue. I donatori possono rivolgersi presso il reparto maternità dell'ospedale.

Provincia

Il consiglio provinciale si riunirà domani alle 21 per lo esame e l'approvazione degli argomenti iscritti all'o d g.

Farmacie

Acilia: via Matteo a Pipa 10. **Boccea** via Boccea 184. **Borgo-Aurelio:** largo Cavalieggeri 7. **Cello:** via S. Giov. Laterano 119. **Centocelle-Quarticciolo:** via dei Castani 253; via Ugento 44-46; via Prenestina 269 **Esquilino:** via Cavour 2; p zza Vitt Emanuele 45; via Napoleone III 42; via Merulana 186; via Foscolo 2. **Fiumicino:** via Torre Clementina 122. **Flaminio:** via Flaminia 7; via Pannini 37. **Garbatella-S. Paolo-Cristoforo Colombo:** via Circonv. Ostiense 291; via di Villa in Lucina 53; via Laurentina 591 A. **Magliana:** p.zza Madonna di Pompei 11. **Marconi (Staz. Trastevere):** via Ettore Rolli 19; via Filippi 11. **Mazzini:** via Paolucci de Calboli 10 **Medaglie d'Oro:** p le Medaglie d'Oro 73. **Monte Mario:** via Taverna 15. **Monte Sacro:** via Gargano 18; via Isole Curzolane 31; via Val di Cogne 4. **Monte Verde Vecchio:** via Barrili 1. **Monte Verde Nuovo:** piazza S. Giov. di Dio 14 **Monti:** via Nazionale 228; via dei Serpenti n. 127 **Ostia Lido:** via Vasco De Gama 42-44; via Pietro Rosa 42 **Ponte Milvio-Tordiquinto-Vigna Clara:** largo Vigna Stelluti 36; **Portuense:** v.le P. Colonna 6971; **Prati-Trionfale:** piazza Risorgimento 44; via Leone IV, 34; via Cola di Rienzo 124; via Scipioni 212; via Federico Cesi 9; via Carlo Passaglia 1; **Prenestino-Labicano:** via L'Aquila 37. **Primavalle:** piazza Capecelatro 7. **Quadraro-Cinecittà:** via Tuscolana 925. **Regola-Campitelli-Colonna:** via Banchi Vecchi 24; via Arenula 73; piazza Campo de' Fiori 44. **Salario-Nomentano:** via Nomentana 67; via Tagliamento 58; viale Rossini 34; viale delle Provincie 66; via Nemorense 166; corso Trieste 167; via Gramsci 1; piazza Massa Carrara 10; via Rocca Antica 20. **Sallustiano-Castro Pretorio-Ludovisi:** via Q. Sella 30; piazza Barberini 10; via Lombardia 23; via Piave 55; via Volturno 57 **S. Basilio:** via Recanati lotto 29 scala H. **S. Eustacchio:** corso Rinascimento 44. **Testaccio-Ostiense:** v. Marmorata 133; v. Ostiense 85. **Tiburtino:** via degli Equi 63. **Torpignattara:** via L. Bufalini 41-43; via Casilina 518. **Torre Spaccata e Torre Gaia:** via Giardinetti 21; via Casilina 977. **Trastevere:** piazza Della Rovere 103; via S. Gallicano 23. **Trevi-Campo Marzio-Colonna:** via Due Macelli 103; via di Pietra 91; via del Corso 418; p zza di Spagna 4. **Tuscolano - Appio Latino:** p.zza Finocchiaro Aprile 18; via Appia Nuova 53; via S. Maria Ausiliatrice 39; via Acaia 47; via Carlo Denina 14; via La Spezia 96-98.

Officine

Cellarosi (riparaz -elettrauto), Circonv. Nomentana 240, telef. 426 763; **Rolando** (riparaz. e ammortizzatori), viale delle Provincie 111, tel. 425 926; **Di Carlo** (riparaz - elettrauto), viale Libia 130, tel 834 668; **Piccolo** (riparaz.-elettrauto), via Vallericcia 9, tel. 7.990 674; **Ambrosi** (riparaz -elettrauto e carrozz.), via Giovanni Lanza 113, telef. 710.212. **Melchiorri** (riparazioni e carrozzeria), viale Tirreno 205, telefono 896 613. **Officina Porta Pia** (riparaz -elettr. e carrozzeria), via Messina 19, tel. 869.764; **Lucarelli** (riparaz.), viale Marconi 447, tel. 556.201; **Lollobrigida** (moto), via Aurelia 401 (Madonna del Riposo), tel. 6.223 095; **Mancinelli e Pagliaro** (riparazioni - elettrauto), via Anicio Gallo 87, Cinecittà; **Maggi** (elettr.), via Pistoia 1, tel. 778 707.

Soccorso stradale: segreteria telefonica N 116

Centro Soccorso A C R: via Cristoforo Colombo 261, telefono 510 510

Ostia Lido: Officina Lambertini A. - Staz. Servizio Agip - p.le della Posta - Tel. 6 020 909.

Pomezia: Officina De Lellis, via Roma 40; Officina S S S, n. 395, Morbinati, via Pontina, tel. 908.025.

partito

Commissione cittadina

Mercoledì 12, alle ore 18, si riunirà in Federazione la commissione cittadina. Ordine del giorno: « I lavori del Comitato Centrale e tesseramento » Relatore Renzo Trivelli.

Commercianti comunisti

Oggi, alle 9.30, in Federazione, assemblea dei commercianti comunisti

Convocazioni

PORTUENSE (Parrocchietta), ore 10.30, manifestazione sul 43. anniversario della fondazione del partito con Otello Nannuzzi; VALMELAINA, ore 11, assemblea con Ottaviano; MONTEFLAVIO, ore 13, comizio con Agostinelli; MONTEVERDE VECCHIO, ore 16, assemblea sul tema: « Il partito e le donne » introdotta da Simona Mafai; MARANO EQUO, ore 12, comizio con Adolfo Cecilia; VIGNOLA, ore 11,30, assemblea con Bianca Bracci Torsi; ALESSANDRINA, ore 10, congresso sezione con Picchetti; S. LORENZO, ore 9, congresso cellula Gate con Fredduzzi.

VILLINI
« COLLE DELLE MAGNOLIE »
APPARTAMENTI OGNI GRANDEZZA
DOPPI, TRIPLI SERVIZI - NEGOZI
MUTUO VENTENNALE - FACILITAZIONI
Orario: 8-12, telef. 6224488 - Ore 14-17, telef. 5360802
Ore 18-20, telef. 590604