

# Crisi del traffico: Intervista col presidente della STEFER Luigi Pallottini



Il presidente della Stefer, Luigi Pallottini

STEFER: nuovi problemi e nuove difficoltà per il traffico. Ma anche un filo di speranza. La speranza che si allarghi alla svelta la rete della metropolitana. Questo il succo dell'intervista col presidente della STEFER, società per azioni di proprietà del Comune. Luigi Pallottini, dirigente della Federazione socialista, prima di essere nominato — lo scorso anno — presidente, è stato a lungo consigliere della STEFER. Sulle sorti del Metrò (chi dovrà assumersene la gestione?) la sua posizione è nettamente in contrasto con quella del presidente dell'ATAC, il dc La Morgia, che nella intervista rilasciata domenica scorsa al nostro giornale aveva invece prospettato una soluzione completamente diversa: gestione ATAC delle linee urbane e della metropolitana e gestione STEFER delle linee extraurbane. La risposta di Pallottini ci è giunta contemporaneamente a quella di La Morgia: non si tratta quindi di una replica, ma di una polemica che sta nelle cose. Il metrò ancora non c'è, ma il contrasto sulle sue sorti già è aperto. Tutti lo vogliono. I due personaggi principali dello scontro sono Pallottini e La Morgia, ma la discussione è penetrata intanto anche all'interno della Dc dove non tutti sono d'accordo sulle soluzioni da adottare nel campo dei trasporti (e specialmente per quel che riguarda la liquidazione delle concessioni private, scosse oggi da una crisi progressiva). Titoli e sottotitoli, come al solito, sono della nostra redazione.

### Referendum 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 possono essere migliorati i servizi dell'ATAC e della STEFER?

NOME e COGNOME, INDIRIZZO, LUOGO DI LAVORO:

Ritagliare e spedire a: «L'Unità» Via del Taurini, 19 - Roma

# Polemica sul metrò

## A chi la gestione? - Contrasto con l'ATAC - A marzo cominciano i lavori del tronco Stazione Termini-Cinecittà - L'azienda regionale dei trasporti

Anche la STEFER, naturalmente, è vittima delle difficoltà del traffico. In quale misura e in quale maniera si pone il problema per l'azienda?

Tutti coloro i quali per necessità di lavoro o di altro genere, si tratti di aziende pubbliche di trasporto o di privati cittadini, sono costretti ad inserirsi giornalmente nell'ingraungolo del traffico, non possono non lamentare un continuo e sensibile peggioramento della circolazione urbana e, in parte, extraurbana. In determinate ore del giorno, le cosiddette «ore di punta», in certi luoghi della città si ha la quasi totale paralisi del traffico. Il mezzo privato perde buona parte della sua utilità. Infatti, il tempo necessario per spostarsi da un luogo all'altro aumenta continuamente, con il risultato che il più delle volte si trovano a bordo di un'automobile un'automobile ferma, e per contro, non si ha neppure un rilevante risparmio di tempo, in modo che vengono a mancare i due presupposti per un vantaggioso uso dell'automobile: velocità e comfort. Anche per queste ragioni, noi, da tempo, andiamo sostenendo la necessità di dotare Roma, al più presto, di una vasta ed efficiente rete ferroviaria metropolitana, e di orientare la sistemazione del traffico secondo il principio della preferenza al mezzo pubblico rispetto a quello privato.

Infatti, i mezzi delle aziende pubbliche, immersi pur essi nel traffico, riescono in ugual misura di questo traffico che si traducono in maggiori spese, causa la rilevante usura delle parti meccaniche e, soprattutto, la ridotta velocità commerciale. E maggiori spese per le aziende pubbliche, significa maggiori spese per la cittadinanza stessa. Se si tiene presente che la velocità commerciale del mezzo privato in servizio pubblico a Venezia è oggi superiore a quella del mezzo pubblico di superficie in servizio nelle grandi città italiane, si comprende non solo quale sia l'onere che ne deriva ma come sia scaduta la qualità del servizio.

SACOP. Ed è altresì noto che la STEFER ha controfirmato il progetto della SACOP. Ora, per effetto di ciò, la nostra Società dà alla SACOP la più ampia collaborazione sia per la realizzazione della galleria che sul piano della tecnica ferroviaria. La STEFER si sta anche preparando per lo studio dei problemi concernenti l'attrezzaggio della linea, la rete di alimentazione e di segnalamento, il materiale rotabile, in quanto la predisposizione di queste opere deve seguire da vicino la costruzione della galleria se non si vuole rischiare una notevole perdita di tempo nell'entrata in funzione della linea. Le esperienze compiute in nove anni di esercizio saranno indispensabili a tal fine.

Quanto alle difficoltà che i lavori per realizzare questo secondo tronco comportano, esse sono in parte ineliminabili e in parte di natura tecnica. Si tratta pur sempre di costruire circa dieci chilometri di linea, l'ottanta per cento della quale a cielo aperto, con vasti sbancamenti e 16 stazioni. Quindi, necessità di deviare le reti di alimentazione del gas, dell'acqua, della energia elettrica e, soprattutto, degli attuali servizi di trasporto, in quanto, come si sa, il tracciato del nuovo tronco interessa zone già servite dalla STEFER.

Tutte queste operazioni sono state già a lungo studiate, e un dettagliato piano al riguardo è stato preparato da una speciale commissione composta da tecnici della SACOP, della STEFER e delle ripartizioni comunali interessate. Relativamente all'inizio, allo svolgimento e alle conclusioni dei lavori, la SACOP, dopo che la Gazzetta Ufficiale ha pubblicato, il 12 dicembre, il decreto relativo, ha tre mesi di tempo per dare il «vial» alla grossa operazione (cioè a dire fino al 12 marzo 1964), e tre anni da quest'ultima data per consegnarli. Secondo quanto ci risulta, la SACOP ha predisposto tutto affinché tali scadenze siano rigidamente rispettate, ed anche a questo fine la STEFER collabora nei limiti del possibile.

Per gli altri tronchi, ci sono buone prospettive. E' volontà comune di realizzare al più presto l'intera rete di ferrovia metropolitana studiata per Roma in ossequio alle norme del nuovo piano regolatore, ma è fuor di dubbio che ci vorranno ancora degli anni per veder realizzato l'intero progetto. Per intanto, alla vigilia dell'inizio dei lavori per il secondo tronco, possiamo prendere atto che per il terzo tronco, Termini-piazza Risorgimento, la somma occorrente è stata già stanziata, ed i progetti già presentati. Questi pro-

getti poi, dopo che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha deciso il sistema da seguire nell'attraversamento del Tevere all'altezza di piazzale Flaminio — attraversamento che avverrà per scavalcamento del fiume —, ed il preciso itinerario, questi progetti, dicevamo, sono stati restituiti ai vari estensori per le modifiche da apportarsi in base alle ultime decisioni ministeriali. Fra breve, tutti i progetti dovranno essere ripresentati all'esame del Ministero. Insomma, anche per questo tronco non credo che bisognerà aspettare molto. Il tronco via Cave-Torre Spaccata, deviazione della seconda linea, è anch'esso già finanziato. Si attende soltanto la gara di appalto.

Per gli altri tronchi, invece, è ancora tutto in alto mare e per adesso si può soltanto sollecitare l'emanazione dei provvedimenti relativi.

Nella gestione della ferrovia Termini-EUR quali esperienze tra quelle compiute giudici più proficue e interessanti? Qual è stato l'andamento della gestione?

La Metropolitana Termini-EUR ha caratteristiche particolari che la differenziano da tutte le altre esistenti. Le più evidenti sono: la galleria a sagoma ferroviaria normale, la grande larghezza delle vetture, in generale una disponibilità di spazio non riscontrabile in altri impianti e, finalmente, una linea di contatto aerea che si può trovare soltanto in altri due o tre impianti nel mondo.

Oltre a questo, la linea Termini-EUR, inaugurata nel 1955, serviva all'epoca una fascia non intensamente abitata e nella quale non esistevano grossi problemi di congestione del traffico di superficie. Ne è conseguito che la STEFER, incaricata di esercitare la linea, ha iniziato il servizio in condizioni favorevoli per la migliore osservazione e controllo del funzionamento degli impianti, in modo da poter anzitutto eliminare gli inconvenienti, che si usano chiamare «di dentizione», normali in qualunque nuova linea che si metta in funzione. Si è così potuta maturare nei nove anni trascorsi, una vastissima esperienza soprattutto tecnica (materiale rotabile, armamento, segnalamento, linea di contatto, sostituzioni, ecc.), di questa esperienza è stato fatto tesoro in primo luogo estendendo alcune applicazioni particolari delle metropolitane anche alle altre ferrovie esercitate dalla società, in un secondo luogo mettendo allo-

studio le soluzioni di particolari problemi (come quelli del segnalamento) al fine di trovare e adottare soluzioni semplificate e più economiche.

Senza entrare nel dettaglio tecnico, sono poi sorti grossi problemi che hanno confermato la necessità che nelle metropolitane la progettazione delle attrezzature sia quanto più omogenea possibile in quanto gli elementi costituenti sono fortemente interconnessi. L'esperienza fatta consente alla STEFER di poter esprimere oggi un parere qualificato e competente in materia di metropolitane, senza contare che i nove anni di esercizio hanno portato a necessità un contatto più stretto con le altre metropolitane: cosa che ha ulteriormente accresciuto il patrimonio tecnico e le conoscenze in materia.

Per quanto concerne la gestione vera e propria, va rilevato che all'inizio dell'esercizio pubblico non aveva una «mentalità metropolitana», anche perché «la situazione del traffico» in superficie e individuale non la imponeva. Nonostante queste premesse, si è verificato un costante aumento nel numero dei passeggeri trasportati.

### Termini-EUR: verso il pareggio

I viaggiatori trasportati sono passati dai 9 milioni annui circa dei primi tre anni di esercizio, ad 14 milioni all'anno dell'ultimo triennio, con un aumento perciò del 60% circa. Ciò è derivato, oltre che dall'incremento edilizio verificatosi nelle zone servite, anche dal fatto che il servizio offerto incontra presso l'utenza per le caratteristiche di confortevolezza, velocità e frequenza che lo fanno classificare senz'altro tra i migliori servizi urbani delle maggiori metropolitane. L'azienda di esercizio proprio della Metropolitana, presenta un leggero passivo che, tuttavia, è difficile attribuire al sistema, in quanto proprio in considerazione dell'esercizio provvisorio non è stato possibile fondere altri servizi della Società, in attesa della concessione definitiva che ancora non è stata data.

Naturalmente in una rete più vasta qual è quella che si prevede possa entrare in funzione entro il prossimo decennio a Roma, anche la linea Termini-EUR troverebbe un maggiore equilibrio di bilancio, in quanto l'utilizzazione del personale e dei mezzi a disposizione.

Qual è, infine, il suo pensiero sui rapporti tra ATAC e STEFER? Ritiene opportuna l'unificazione delle due aziende comunali?

E' chiaro che i rapporti fra ATAC e STEFER debbono trovare nel futuro una logica sistemazione, in quanto non è concepibile, in una grande città, una suddivisione del servizio di trasporto per zone geografiche.

E' noto a tutti che ormai da decenni lo spostamento del cittadino non è più un fatto occasionale, e la possibilità di spostamento delle massime condizioni di vita, sociale, culturale, urbanistica e industriale di una grande città e dell'area extraurbana economicamente legata ad essa.

Se una suddivisione dei compiti deve quindi esistere, è necessario che essa si basi su esigenze funzionali, di coordinamento e che metta a frutto le esperienze caratteristiche accumulate nel corso degli anni dalle aziende pubbliche di trasporto. Pertanto la STEFER dovrebbe conservare l'esercizio dei trasporti extraurbani, superando però l'attuale caratteristica zonale, e prendendo, via via, a servire tutte le zone legate a Roma da interessi permanenti, e le linee ferroviarie anche metropolitane.

Non è vero, infatti, che una rete metropolitana quale quella prevista dal piano regolatore di Roma — rete che purtroppo, sarà realizzata soltanto fra molti anni — finirà per togliere significato al trasporto di superficie. Vero è, invece, che esso non potrà ricevere, in conseguenza del miglioramento generale della rete del trasporto, un sensibile aumento di utenza. A seguito di ciò si renderà, quindi, indispensabile un esteso servizio di superficie a complemento della rete metropolitana. In conclusione, si tratta di un potenziamento reso possibile dalla soppressione di alcune linee non più necessarie.

Al di fuori di questa soluzione non è assolutamente concepibile una suddivisione dei compiti basata sulla circoscrizione territoriale del Comune di Roma. I problemi del coordinamento del traffico e del trasporto extraurbano con quello urbano, sono indubbiamente della massima importanza e debbono prevalere su ogni altra esigenza.

In conclusione, ove non si ritenesse opportuno giungere alla accennata suddivisione funzionale, è ovvio che l'unica soluzione sarebbe quella di una completa unificazione tra ATAC e STEFER con la creazione di un'unica Azienda esercente trasporti urbani ed extraurbani nell'area di Roma, la quale però si dovrebbe articolare in branche diverse per i diversi tipi di trasporto.

### In gara tram e autopullman

Il carattere sociale del servizio, la paralisi in alto mare, le debbono essere in ugual misura di questo traffico che si traducono in maggiori spese, causa la rilevante usura delle parti meccaniche e, soprattutto, la ridotta velocità commerciale. E maggiori spese per le aziende pubbliche, significa maggiori spese per la cittadinanza stessa. Se si tiene presente che la velocità commerciale del mezzo privato in servizio pubblico a Venezia è oggi superiore a quella del mezzo pubblico di superficie in servizio nelle grandi città italiane, si comprende non solo quale sia l'onere che ne deriva ma come sia scaduta la qualità del servizio.

Riguardo alle linee della STEFER, il problema esiste anche per le linee extraurbane, ma in termini così drammatici. Infatti, soltanto in alcuni tratti le linee tranviarie si trovano inserite nel vivo del traffico; per il resto agiscono in zone a loro riservate.

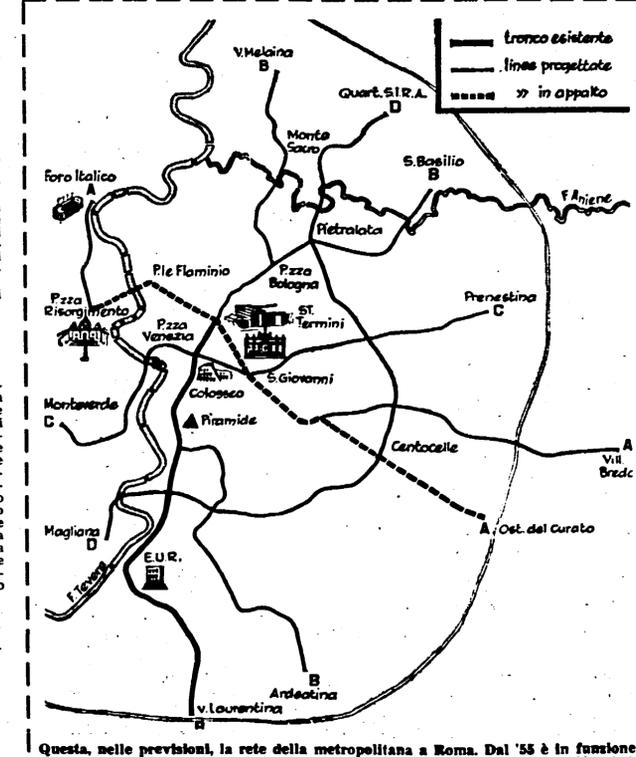
Certo, lo sviluppo disordinato della città, ad esempio lungo la Cassina, ha creato difficoltà anche alla ferrovia Roma-Fiuggi. Oggi, con il nuovo materiale rotabile e con l'intensificazione del traffico, una ditta specializzata STEFER può competere vantaggiosamente con i mezzi automobilistici fino alle porte di Roma. Ma giunto qui è costretto ad un notevole rallentamento dato che la linea ferroviaria non sono stati dotati delle necessarie opere di svincolo ed hanno creato sedi promiscue.

Lungo le linee extraurbane l'azienda è stata danneggiata dalla concorrenza delle imprese di trasporto private?

Certo, la concorrenza delle imprese di trasporto private, lungo le linee extraurbane, ha danneggiato l'azienda. E ciò non solo perché non tutte le imprese private si attengono ai principi di una leale concorrenza, ma soprattutto perché si verifica una spartizione fra le varie imprese, della mole di traffico gravante lungo le linee. E' chiaro che per una gestione economicamente sana del settore dei trasporti che consenta un servizio ad alto livello e al tempo stesso, un efficace coordinamento fra tutti i mezzi di trasporto, la soluzione migliore è costituita dalla creazione di una unica azienda esercente. Ovviamente, per una soluzione di questo tipo non può che essere prevista un'azienda pubblica a carattere regionale ed è su questo terreno che, a nostro parere, bisogna condurre la battaglia.

E' ormai prossimo l'inizio dei lavori della Metropolitana. Alla STEFER, che resterà da nove anni il primo tronco Termini-EUR, spettano compiti di notevole importanza in questa delicata fase. Ce li vuole indicare nei dettagli? Quali previsioni può formulare sulle difficoltà che i lavori comporteranno e sulla loro conclusione? Quali le prospettive per gli altri tronchi?

Come è noto, i prossimi lavori per la rete metropolitana di Roma, riguardano il tronco Termini-Osteria del Curato, la costruzione del quale è stata data in appalto alla ditta



# Muiono nel crollo della casa che si stavano costruendo

## Iniziato il processo Piccardi-Pannunzio

L'avvocato Leopoldo Piccardi e Mario Pannunzio, direttore del fondo, sono stati interrogati ieri mattina dai giudici della quarta sezione del Tribunale di Roma. L'avv. Piccardi, ha querelato Pannunzio per una serie di articoli pubblicati fra il luglio e il settembre 1962 sul settimanale da lui diretto.

Il primo articolo prendeva occasione dal fatto che l'avv. Piccardi era stato chiamato a far parte della presidenza del Consiglio nazionale della Resistenza, per accusare il legale, già presidente di sezione della Corte dei Conti, di aver partecipato in qualità di relatore a un congresso giuridico tenutosi a Vienna nel 1939. Secondo le accuse del Mondo, l'avv. Piccardi aveva svolto in quel congresso unitamente al professor Carlo Costamagna, una relazione dal titolo «razza e diritto».

L'articolo del Mondo concludeva affermando che mai il Piccardi avrebbe dovuto essere invitato a far parte del Consiglio della Resistenza, dati i suoi precedenti.

Nell'articolo successivo il settimanale insisteva su questa linea, polemicizzando con l'avv. Piccardi, che respingeva le accuse, e con Ferruccio Parrì, capo della Resistenza, che si era schierato a difesa del legale.

Ieri mattina, al processo, Mario Pannunzio ha dichiarato che gli articoli «esprimevano solo un giudizio politico su alcuni avvenimenti italiani ai quali Piccardi aveva preso parte e che non avevano nessun intento difamatorio».

L'avv. Piccardi, che si è costituito parte civile, ha affermato che la relazione su «razza e diritto» fu tenuta esclusivamente dal professor Costamagna. Il querelante ha aggiunto che fu invitato dal presidente della commissione italiana, dottor Messina, ad accettare l'incarico di correlatore, ma che si astenne volutamente dal prendere la parola sull'argomento in discussione, dal momento che non avrebbe potuto, a meno di cambiare il corso della sua vita, esprimere le proprie reali opinioni in proposito.

Al processo, che è stato rinviato al 18 febbraio ha assistito il senatore Ferruccio Parrì. Nel corso della prossima udienza saranno interrogati il professor Costamagna e Giuseppe Lambra, fu capo dell'Istituto di studi sulla razza nel 1939.

## Due donne vittime della sciagura - Tre loro parenti feriti Assistevano alla colata di cemento

BRINDISI, 25. Due persone sono morte e altre tre sono rimaste ferite in seguito al crollo di una abitazione in costruzione a Carovigno. La disgrazia è avvenuta in una strada ancora senza nome, la seconda traversa di via Damiano Chiesa.

La casa crollata era a tre piani. Ha ceduto dapprima il solaio dell'ultimo piano, travolgendo nel crollo i sovrappiani del secondo e del primo piano. Sul luogo sono accorsi in un attimo i Vigili del fuoco e i carabinieri. L'opera di recupero delle vittime e dei feriti è durata a lungo.

Dalle macerie sono state estratte in fin di vita Anna Camposeo, di 52 anni, e Pasquale Colella, di 31 anni. La Camposeo e la sua amica sono morte poco dopo. La Colella era moglie del padrone della casa, Vito Carlucci, di 40 anni, anch'egli rimasto travolto dalle macerie. Il crollo del solaio, secondo Antonio Colella, di 58 anni, e la signora Gemma Pagliara, di 75 anni, sono stati estratti dopo faticose ricerche e ricoverati in ospedale. Le loro condizioni non destano preoccupazioni.

Le due morte e i tre feriti sono stati sorpresi dal crollo mentre assistevano ai lavori di costruzione della abitazione, che, come si è detto, era di proprietà del Carlucci. Erano andati al terzo piano per assistere alla prima ascensione di cemento dell'ultimo solaio.

Sulla disgrazia è stata aperta un'inchiesta. A quanto si è appreso saranno interrogati il costruttore e il progettista della palazzina.

## IERI OGGI DOMANI

**Precoce prestigiatore**  
CHESTERFIELD — Dopo aver osservato attentamente durante una riunione di amici, il piccolo Alvin Walker di sei anni, ha voluto sperimentare con i suoi compagni di scuola un divertente gioco di prestigio: quello di ingoiare una pallina di legno e un pezzo di ortocello di uno dei suoi amichetti. Poiché la cosa non gli riusciva, ci ha provato per ben quattordici volte. Alla fine, in preda di violenti dolori al ventre, è stato portato d'urgenza all'ospedale, dove gli sono state estratte le 14 palline dallo stomaco.

**100.000 dediti al vizio**  
WASHINGTON — Negli Stati Uniti i tascocomani sarebbero circa centomila; lo afferma l'apposita commissione nominata un anno fa dal presidente Kennedy al termine delle sue indagini. La città ove esiste il maggior numero di persone dedite agli stupefacenti è New York: circa 50.000.

**Ballate in silenzio**  
GENOVA — Per non rappresentare un disturbo, il suono di una orchestra (o di un giradischi) non deve superare «in arrivo» i 55 decibel. Questo principio è stato affermato dalla prima sezione del Tribunale di Genova, chiamata a dirimere una vertenza intentata dal gestore di un albergo di Nervi nei confronti di un titolare di un locale ricreativo dove suonavano i solgioni feste da ballo.

## Vinto il Crozzo del Brenta Eccezionale notturna di Cesare Maestri

TRENTO, 25. Cesare Maestri, il popolare «Ragno delle Dolomiti» ha portato a termine stamane una delle più spettacolari delle sue imprese: in una notte ha compiuto la prima ascensione solitaria invernale notturna del Crozzo di Brenta.

Lo scalatore, dando prova di eccezionali doti d'acrobazia e di sportività, munito soltanto di una piccola luce fissata ad un casco, come usano i minatori in galleria, era partito alle otto della sera, dalla base del Crozzo di Brenta. Per tutta la notte si è arrampicato lungo l'aereo tracciato che segue la linea di cresta del Crozzo di Brenta, dalla base del Crozzo di Brenta superando oltre 1000 metri della via, con il costante pericolo di scivolare sul ghiaccio, di mancare data l'oscurità, i rari appigli per giungere in vetta.

Alla folla che seguiva momento per momento la straordinaria impresa dalla curva panoramica, alla periferia sud di Madonna di Campiglio, lo scalatore ha indicato il progredire dell'ascesa con un braccio alzato che illuminavano nella notte lo splendido scenario delle Dolomiti di Brenta.

Alle 21.30 il Ragno delle Dolomiti ha lanciato il primo razzo di colore verde, quando si trovava a circa 150 metri dalla base; gli ha immediatamente risposto dall'alto valle un altro razzo di identico colore. Successivamente sono stati sparati altri 5 razzi, confermando a quanti seguivano la sua impresa, che lo scalatore stava procedendo con sicurezza verso la vetta. Poco dopo la mezzanotte, come era stato precedentemente convenuto, due razzi, uno rosso e uno azzurro, hanno avvertito che Cesare Maestri era giunto a circa 400 metri dalla sommità del Cro-

zzo di Brenta, la cui altezza supera i 3.100 metri. Delle successive Dolomiti si è potuto sapere nulla in quanto la via seguita dallo scalatore era sul versante opposto a Madonna di Campiglio. Si è dovuto attendere fino a questa mattina per avere la conferma che lo spettacolare exploit del Ragno delle Dolomiti era riuscito.

Cesare Maestri è giunto a Vallesinella in condizioni piuttosto mezzanotte; sanguinava da un braccio dolente e probabili fratture alla mano sinistra. Maestri ha raccontato di essere precipitato, rimbalzando contro la parete, per una quindicina di metri, per recuperare il sacco.

## Una banca «Giuffrè» scoperta a Isernia

CAMPOBASSO, 35. Un'agenzia di credito clandestina è stata scoperta a Isernia dai carabinieri e dalla brigata volante della guardia di Finanza. Secondo i primi accertamenti, l'agenzia prestava danaro con tassi di interesse variabili dal 70 al 140 per cento, aveva come clienti persone di condizione economica disagiata, abitanti nelle zone del Molise. Sembra che il giro d'affari totale si aggiri sul miliardo di lire.

Sette persone sono state denunciate al procuratore della Repubblica di Isernia per usura continuata, falsità ideologica, truffa aggravata, appropriazione indebita aggravata, emissione di assegni a vuoto, concorso nel reato di falsità ideologica continuata ed altri minori.

I denunciati prestavano somme rilevanti; in alcuni pagamenti, poi, venivano impiegati assegni a vuoto o assegni rubati all'imprenditore edile Antonino Battista, del quale veniva contraffatta la firma. Gli organizzatori dell'agenzia avevano messo in circolazione altri assegni prelevati di nascosto dalla Banca Popolare di Castel di Sangro, con la complicità di due impiegati dell'istituto.

## Truffati miliardi

Interrogazione sui rapporti Messeri-Frank Coppola

I compagni on. Macaluso e Spicale hanno presentato ieri alla Camera una interrogazione per chiedere al Presidente del Consiglio dei ministri «se in riferimento alle gravi accuse mosse dallo scrittore Danilo Dolci e riferite dalla stampa al sottosegretario Girolamo Messeri i rapporti politici che questi avrebbe intrattenuto con il notaio gangster italo-americano Frank Coppola e con altri capimafia del Palermitano, non ritenga necessario rivolgersi alla Commissione parlamentare d'inchiesta sulla mafia».

**CAPRICCIO DEI BAMBINI**  
ROMA - VIA PIAVE, 25

**VENUTA STRAORDINARIA**  
a prezzi ridottissimi di tutto le calzature per BAMBINI E GIOVANETTI  
VASTO ASSORTIMENTO ABITINI E CAPPOTTI  
LA DITTA NON HA SUCCESSORI