

5,24-6,50: un'ora a colloquio su una «tradotta operaia» con gli edili che vanno a lavorare a Roma

# 200.000 nomadi al giorno



La stazione di Valmontone alle 5 del mattino



Due istantanee scattate su una «tradotta operaia»

Questa breve inchiesta avremmo voluto affidarla alla macchina da presa. Solo il cinema, o la TV, con la forza delle immagini in movimento, delle voci, dei suoni, dei rumori, potrebbero

rendere in pieno, con la giusta evidenza, il duro dramma quotidiano di questi operai-contadini che con le loro mani costruiscono, giorno per giorno, la Capitale d'Italia

Trecentomila ore perdute ogni giorno

## Consumano in treno una parte della vita

Un'ora stanzone imbiancata a calce, luci fioche, una stufa di terracotta, appena tiepida. Odore di sigarette a buon mercato, di pioggia, di scarponi infangati, di lana umida. Stazione di Valmontone, ore cinque del mattino. Sulle panche sonnecchiano uomini di «attaccare» il lavoro (ricordate la secca, fulminante battuta del muratore sul tram nel film «Umberto D»)? «Ci ho un sonno, la mattina...».

**Arriva il primo treno: 15 vetture di seconda, vecchie, trascinate a carbone**

Siamo a Valmontone, perché 24 ore prima c'è stata proprio qui — e non altrove — una protesta. Una protesta contro cosa? Contro la lentezza dei treni, contro i ritardi abituali, che rubano ore di sonno e di lavoro e di salario. Ce lo dice con aria risentita un manovale dal profilo tagliente, dai gesti eccitati: ce l'ha con un giornale del pomeriggio che avrebbe — dice lui — trasvolato gli scopi della manifestazione. Ma poi, parlando con gli altri operai in attesa del treno, scopriamo che la collera che li agita ha tanti bersagli: lo aumento delle tariffe ferroviarie, i salari ancora troppo bassi nonostante gli aumenti conquistati in un anno di lotte, il caro-case che vieta di vivere a Roma, la scarsità di scuole superiori e professionali, il caro della piccola proprietà ed ha costretto loro, contadini, figli e nipoti di contadini, ad abbandonare la terra (quella terra dura e ingrata, a cui sono però ancora legati da sentimenti profondi, tenaci, rabbiosi, come un amore senza speranza). Siamo a Valmontone, ma potremmo stare a Lariano, a Roccaseca, a Ceccano, a Sezze, a Priverno, a Velletri... I problemi sono gli stessi, la gente è la stessa

sa: un esercito nomade di lavoratori dell'edilizia (e più tardi, con treni meno scomodi, solo come orario, intendiamoci, di impiegati e di studenti), che ogni giorno emigra nella Capitale da tutto il retroterra, da tutte le province: dalla Ciociaria, dal Viterbese, dalla piana di Latina, e perfino dal Reatino e dall'Abruzzo. Un esercito affamato, scontento, malvestito, che lascia le case molle, prima dell'alba, e vi ritorna la sera tardi. Buio la mattina e buio la sera, e i bambini lasciati a letto sono di nuovo a letto, dormono, e le mogli sono stanche e nervose, e la famiglia esiste per modo di dire, si riunisce a tavola sì e no una volta alla settimana, la domenica, e i padri non sanno niente dei figli e i figli dei loro padri, e si scambiano poche parole, in fretta, non riuscirono mai ad avviare un discorso...

**Dormono con gli occhi bendati dalle sciarpe, dagli impermeabili sottili di napon...**

Bisognerà viaggiare in piedi. I posti sono quasi tutti occupati da operai che abitano ancora più a Sud: a Roccaseca, a Castro dei Volsci, a Spugola, a Ceccano. Dormono con gli occhi bendati da sciarpe di lana, da fazzolettoni, dagli impermeabili sottili di plastica (fa freddo, fuori, ma cappotti non se ne vedono). I più stanchi giacciono riversi, con la bocca aperta e gli occhi chiusi, che nemmeno la luce sfacciata, bianchissima delle lampadine sempre accese riesce a ferire (non si potrebbero schermare i lumi, o mettere delle lampadine azzurre, o verdi? Troppo lusso, per i treni «operai»). Al massimo, con un pezzo di giornale e uno spago si può improvvisare un rustico abat-jour, per fare un po' di buio... C'è un caldo malsano, nei vagoni. Il vapore dei

fati si condensa sulle pareti di ferro e sui vetri, e cola come pioggia. Stanotte non dormirà nessuno. La nostra presenza, e soprattutto quella del fotografo col suo flash lampeggiante, riaccende gli animi alla protesta e suscita una discussione che si allarga, rimbalza da una vettura all'altra, coinvolge tutto e tutti.

**«Devo alzarmi alle 4 e fare 3 chilometri a piedi per arrivare alla stazione»**

Due ragazzotti, dai volti ancora freschi e imberbi, in mezzo a tante facce segnate di rughe e nere di barba non tagliata da due o tre giorni. Si chiamano Primo Salvatori e Silvano Rossi. Hanno fatto solo le elementari e poi, via, al lavoro: garzoni barbieri, baristi. Da otto mesi, l'uno, l'altro da dieci, fanno gli edili. Si alzano alle 5, «attaccano» a lavorare alle 7,30 e la sera, alle 19,30, sono di nuovo a casa. «Siete fortunati, voi due — grida una voce concitata. — Io abito a Spugola, e devo alzarmi alle quattro, e fare tre chilometri a piedi, per arrivare alla stazione!...»

Un altro intervento per protestare contro i costruttori romani (specialmente gli appaltatori di opere pubbliche) che si rifiutano di pagare gli ultimi aumenti conquistati dalle maestranze con i recenti scioperi. Un terzo protesta contro la scarsità di scuole industriali e tecniche, in poco più di mezz'ora, ha investito tutto il groviglio delle contraddizioni che esplodono nella società italiana. In fretta e furia (il treno è alle porte di Roma), un operario cerca di affidarsi obiettivi magari un po' più limitati, ma concreti: «Scrivete che vogliamo treni più comodi e più veloci. Ci hanno promesso da maggio locomotive Diesel... quando arrivano? E vogliamo abbonamenti a riduzione. Ora paghiamo sotto, otto, diecimila lire al mese, con aumenti di mille, millicento lire. Stati e studenti hanno tariffe ridotte. E noi perché no? E poi la riduzione dell'orario di lavoro... Potremmo tornare a casa un po' prima, dormire di più, o guadagnare di più con gli straordinari. Scriveteci questo. Le altre questioni, scuole, case, beh, non possiamo risolverle da soli...»

**«Perché non ci costruiscono case vicino Roma? In campagna non si può più vivere»**

Lo interrompono: «Macché manovali! Ci pagano come manovali, ma non è giusto! Lavoriamo al "tirò", alla betoniera, al martello pneumatico. Siamo operai qualificati, non manovali!» «E perché non ci costruiscono case a buon mercato, vicino a Roma? Perché ci costringono a vivere così lontani dal posto di lavoro? Tanto, or-

mai, non ci conviene più, vivere in campagna. Lavorare quel poco di terra che abbiamo, da soli, è impossibile. I pochi braccianti rimasti al paese vogliono paghe alte, e hanno ragione. L'agricoltura, per noi, è finita. Solo i grandi proprietari, con trattori, macchine, stalle, bestiame, possono andare avanti e arricchirsi. E i prezzi, al paese, qualche volta sono più alti che a Roma. Certo, generi si conviene comprarsi in città. L'olio, da 700 lire è salito a 850, la pasta più ordinaria a 180, lo zucchero a 220. Perfino gli ortaggi arrivano da Roma, dai mercati generali, ormai, e costano cari...»

**Il treno arriva a Trastevere; piove: «Un'altra giornata perduta senza lavoro»**

Nonostante il suo aspetto contadino, questa che abbiamo di fronte non è affatto una folla «arretrata». La coscienza dei grandi problemi, dei nuovi problemi ha messo radici profonde. La discussione, in poco più di mezz'ora, ha investito tutto il groviglio delle contraddizioni che esplodono nella società italiana. In fretta e furia (il treno è alle porte di Roma), un operario cerca di affidarsi obiettivi magari un po' più limitati, ma concreti: «Scrivete che vogliamo treni più comodi e più veloci. Ci hanno promesso da maggio locomotive Diesel... quando arrivano? E vogliamo abbonamenti a riduzione. Ora paghiamo sotto, otto, diecimila lire al mese, con aumenti di mille, millicento lire. Stati e studenti hanno tariffe ridotte. E noi perché no? E poi la riduzione dell'orario di lavoro... Potremmo tornare a casa un po' prima, dormire di più, o guadagnare di più con gli straordinari. Scriveteci questo. Le altre questioni, scuole, case, beh, non possiamo risolverle da soli...»

Il pullman, i tram, i treni antiludoviani delle linee locali del Lazio assomigliano sempre di più a un campo di battaglia. Non passa settimana senza che nella guerra non dichiarata tra viaggiatori e padroni dei mezzi di trasporto non scoppi almeno qualche scararmucchio. La tensione è costante; basta una scintilla a provocare l'esplosione; allora il tram o l'autobus si trasformano in una linea di frontiera. Cinquantina, cento, duecento persone si sdraiano in terra davanti alle ruote, rifiutando di ammassarsi in cento dove c'è appena posto per cinquanta.

Un'ora di battaglia con gli aumenti decisi dalla STEFER (l'azienda comunale che gestisce le linee interurbane che ogni giorno portano nella Capitale gran parte della manodopera proveniente dai comuni dei vicini Castelli) e di una larga fetta del Frusinate) a provocare una catena di proteste che paralizzarono l'intera rete dei servizi per alcune giornate. I processi contro i manifestanti si sono trascinati a poco tempo fa. Nei mesi scorsi sono stati bloccati ripetutamente i pullman di Zepieri, Lazzi, SITA (Fiat) e altre centocinquanta di piccolo calibro — riescono a guadagnare. Si sono impadroniti della «polnopa» della rete regionale dei trasporti, e la spremono come un limone da sugo, pretendendo dagli autisti orari pazzereschi, mettendo gli automezzi alla frusta. Come uscire? La crisi attuale è in realtà il punto di arrivo di una serie di scelte compiute all'insegna di una certa politica. Le linee di trasporti hanno seguito passo passo la crescita a macchia d'olio della città, docili servitrici della speculazione fondiaria. E mancata anche la più piccola iniziativa autonoma, è mancato un piano territoriale o anche soltanto cittadino. Roma resta l'ultima grande metropoli del mondo senza metropoli: le discussioni sono ancora in corso ed i lavori, nel migliore dei casi, potranno essere portati a termine solo tra qualche anno.

La regione, che successivamente si è tentato di valutare in oltre cento miliardi annui, forse peccando per difetto. Chi paga? Non si tratta solo dell'emigrazione pendolare. Muoversi da certe borgate, nate a decine in questi anni sui terreni dell'Agro nel momento più «spontaneo» e «casuale», e raggiungere il posto di lavoro all'altro estremo della città, è talvolta impresa più difficile che un viaggio da Civitavecchia o da Latina. Una persona o un'ora e mezzo di viaggio, ormai, non sono più un fatto eccezionale: sono, anzi, come dicono i tecnici, tempi di percorrenza perfettamente normali. Il traffico cittadino, complicata progressivamente le cose, rende sempre più lenti i giganteschi mezzi pubblici e facendo saltare alle stelle i costi di esercizio. La società pubblica — ANAC e STEFER — sono indubbiamente sopra i capelli. Al consumo, cioè al contribuente, tocca poi saldare via via la voragine del deficit che ogni anno si ingrossa. E' impossibile, oggi, spezzare la spirale del caro dei servizi? Solo le autoindustrie private — Zepieri, Lazzi, SITA (Fiat) e altre centocinquanta di piccolo calibro — riescono a guadagnare. Si sono impadroniti della «polnopa» della rete regionale dei trasporti, e la spremono come un limone da sugo, pretendendo dagli autisti orari pazzereschi, mettendo gli automezzi alla frusta. Come uscire? La crisi attuale è in realtà il punto di arrivo di una serie di scelte compiute all'insegna di una certa politica. Le linee di trasporti hanno seguito passo passo la crescita a macchia d'olio della città, docili servitrici della speculazione fondiaria. E mancata anche la più piccola iniziativa autonoma, è mancato un piano territoriale o anche soltanto cittadino. Roma resta l'ultima grande metropoli del mondo senza metropoli: le discussioni sono ancora in corso ed i lavori, nel migliore dei casi, potranno essere portati a termine solo tra qualche anno.

Nel Lazio, intanto, stanno sorgendo nuove fabbriche. E' difficile prevedere fin da oggi quel che potranno diventare tra qualche anno i «poli industriali» sorti a sud (Pomezia, Aprilia e Latina) e a nord (la valle del Sacco, in provincia di Frosinone) della Capitale; forse l'ottimismo di certi ambienti è esagerato. Reclamare l'assistenza di strutture pubbliche e servizi pubblici anche lo sviluppo industriale si troverà ben presto di fronte a un muro difficilmente valicabile. Chi trasporterà in modo rapido e a buon prezzo gli operai e i tecnici? In alcuni centri della provincia di Latina questa carenza si fa già sentire. Ma chi dovrà programmare lo sviluppo delle reti dei trasporti? Zepieri? La FIAT? Ecco un enorme vuoto nella vita del Lazio, che solo l'Ente Regione e una programmazione economica democratica potranno riempire.

La guerra dei trasporti ha anche un aspetto più immediato. La questione, ormai, è entrata di forza nella contrattazione e nella lotta sindacale, e non poteva essere altrimenti dal momento che centinaia di migliaia di operai — tenuti lontani dal cantiere o dalla fabbrica dai fitti proibitivi — debbono sottostare al calvario giornaliero del pullman, del treno e del tram. Lo operai si rifiuta di sopportare, oltre al sacrificio, anche l'onere finanziario del viaggio; i settantamila edili della Capitale sono già scesi più di una volta in sciopero per strappare il riconoscimento che a pagare deve essere l'industria. In molti cantieri ci sono riusciti, almeno in parte. Anche ai dipendenti del Comune di Roma è stato accordato un aumento per i maggiori disagi dovuti ai trasporti. La battaglia rimane comunque aperta per tutti. L'obiettivo è quello di un completo rinnovamento, non solo tecnico, del settore. Autisti in sciopero e viaggiatori in perpetuo stato di tensione sono impegnati in una comune battaglia di civiltà.

**Accordo commerciale cino-pakistano**

KARACI. 5. Il Pakistan e la Cina hanno firmato oggi a Karachi un accordo commerciale fra i due paesi. Le trattative sono state condotte dal ministro del commercio pakistano Wazeduzzaman e dal ministro del commercio cinese Lin Hai-jun. In base all'accordo la Cina esporterà verso il Pakistan metalli, prodotti chimici, prodotti petroliferi, carboni, materie prime chimiche e cereali; le esportazioni del Pakistan verso la Cina comprenderanno, tra l'altro, juta, cotone, tessuti, cuoio, carta da giornali e strumenti chirurgici. E' prevista l'ulteriore espansione dei rapporti commerciali tra i due paesi, specie con l'applicazione reciproca della clausola della nazione più favorita. Oggi la rivista teorica *Baudier* pubblica un nuovo articolo di un revisionista moderno respingendo le accuse rivolte ai cosiddetti dogmatici di avere auspicato una guerra durante la crisi di Cuba.

### Il Pakistan potrebbe uscire dalla SEATO

Conferenza stampa a Roma dell'invitato del governo di Karachi

Il Pakistan non esiterà ad abbandonare il patto della SEATO se ciò sarà necessario per la salvaguardia della sua sicurezza. Di resto, questa richiesta viene avanzata da una frazione sempre più importante dell'opinione pubblica pakistana. Siamo in grado di rivelare che fin dal 1951, cioè tre anni prima che il Pakistan aderisse al suddetto patto militare occidentale, l'India — smentendo nei fatti la sua asserita fede neutralista — ha stretto un patto militare segreto con gli Stati Uniti, non soltanto in funzione antipesantistica ma anche antipakistana. Tale patto, che dimostra il doppio gioco condotto dagli occidentali nei confronti del Pakistan, non solo fu confermato nel 1954 e nel 1958 e nel 1962. Non solo, ma l'India ha rifiutato il Patto di non aggressione e mutua assistenza proposto dal Pakistan nel 1959.

Il Pakistan, mentre si rallegra del cessate il fuoco alla frontiera cino-indiana, dissente dalle interpretazioni date in Occidente sul carattere del conflitto tra India e Cina. Non abbiamo mai creduto nella possibilità di un attacco massiccio della Cina né ad una vertenza di carattere ideologico. I fatti ci hanno dato ragione. Si tratta di un conflitto di frontiera che può e deve essere risolto attraverso negoziati. Come pure deve essere risolta la questione del Casceher che esige dal Pakistan un confine equo.

Purtoppo i recenti incontri svoltisi nella capitale pakistana tra negoziatori indiani e pakistani non hanno approdato a nessun accordo. Speriamo che i prossimi incontri che avranno luogo a Nuova Delhi saranno più fruttuosi.

Questi gli aspetti più importanti della conferenza stampa che il signor Samiulla Khan, ambasciatore pakistano a Roma, e inviato speciale del Presidente pakistano in Europa, ha tenuto ieri a mezzogiorno presso la sede della stampa pakistana. Il signor Dehnavi, il quale era accompagnato dall'ambasciatore a Roma, signora Liouqat Ali Khan, ha detto di essere in Europa per una missione di buona volontà, di cui ha il compito di informare i governanti e i leaders politici dei Paesi da lui visitati, della grave situazione creatasi nel subcontinente asiatico. In effetti, l'inviato speciale pakistano in Europa, accompagnato dal Presidente del Consiglio Fanfani, al quale ha recato un invito a visitare il Pakistan (invito che è stato accettato), e altri leaders pakistani, ha detto di essere in Europa per una missione di buona volontà, di cui ha il compito di informare i governanti e i leaders politici dei Paesi da lui visitati, della grave situazione creatasi nel subcontinente asiatico. In effetti, l'inviato speciale pakistano in Europa, accompagnato dal Presidente del Consiglio Fanfani, al quale ha recato un invito a visitare il Pakistan (invito che è stato accettato), e altri leaders pakistani, ha detto di essere in Europa per una missione di buona volontà, di cui ha il compito di informare i governanti e i leaders politici dei Paesi da lui visitati, della grave situazione creatasi nel subcontinente asiatico.