TEATRO

Il romanzo-saggio di Ripellino sul teatro russo del Novecento

Il trucco e l'anima

Non uno studio freddamente scientifico, ma una ricreazione partecipe e passionale del clima di un'epoca - Una discutibile interpretazione dell'avanguardia

Il trucco e l'anima con questo titolo ispirato a versi di Pasternak, Angelo Maria Ripellino ci propone il suo copioso volume sui «maestri della regia nel teatro russo del Novecento» (Einaudi editore pagg 124 L 4 500) sorta di romanzo saggio un po nello stile dell'altra opera dello stesso autore, Majakovski e il teatro russo d'avanguardia, non studio freddamente scientifico ma ricreazione partecipe e passionale del clima di un epoca Di tale vicenda che abbraccia il periodo fra gli ultimi anni del secolo e il drammatico decennio 40 50 sono protagonisti Stanislavski Meyerhold Vachtangov Tairov ma altri personaggi prendono rilievo accanto a loro come quello della famosa attrice Vera Komissargevskaia la cui morte da lo spunto a Ripellino per un breve «racconto lirico»

«L'arte di Stanislavski è costruita sulle iperboli Si pensi al suo modo ossessivo di comporre le scene di massa determinando le caratteristiche e i tratti di ogni singola immagine Con animo ottocentesco egli amava i panorami animati, l'ostentazione tanto sa del tableau vivant Bastava un esile didascalia a fornirgli il pretesto per imbastire una figurazione pullulante una sistole diastole di conversioni e manovre» «Febbraio 22 Turandot Partito dai lidi del naturalismo Vachtangov era giunto a un teatro di astratte trame gestuali un teatro alieno da intenti etici e riproduttivi, fiducioso soltanto nella propria magia» «Nella sua ostinata evasività Tairov affrancò il dialogo dalla dannazione del descrittivismo da ogni nesso col reale E quasi ispirandosi alla strategia letteraria d'un Mandelstam che da alle parole densità cézanniana e struttura cristallica volle che la dizione nel tragico avesse peso e spessezza» Nel definire i momenti tipici dell'esperienza dei diversi registi Ripellino non si comporta come un controllato osservatore ma come un emozionato cronista diretto uno spettatore che s'immedesimi un interprete egli stesso sulla scena di quel mondo

Fatica tanto più singolare in quanto nessun documento critico nessuna testimonianza giornalistica nessun dato iconografico ne suna ricostruzione filologica per attentamente esplorati ed elaborati che siano potranno mai restituire purtroppo il senso compiuto di un lontano evento teatrale Il fascino (e se vogliamo il limite) del libro è del resto proprio in ciò nel tentativo di una sublimazione e di una «teatralizzazione» globale di quella che poteva essere una più circoscritta e problematica ricerca Il meglio del Trucco e l'anima non è dunque nell'analisi dei rapporti e dei contrasti tra le varie tendenze e personalità del teatro russo prima e dopo la rivoluzione — argomento già non poco sceneggiato — ma piuttosto nei ritratti umani e artistici che Ripellino fornisce Tra i quali spicca evidentemente quello di Vsevolod Meyerhold

E anche qui non son tanto la contraddittoria carriera del regista la difficoltà e l'audacia delle sue sperimentazioni la costanza laboriosa della sua polemica antinaturalistica a prender maggiormente corpo quanto un suo supposto carattere demonico una sua ipotizzata propensione funerea Parlando della celebre messinscena del Revisore Ripellino scrive che «dietro la fulgidità dei riquadri e delle minuzie sembrava incrudelirsi aridezza d'animo amore di segregazione e di morte un continuo controcanto luttuoso Quasi Meyerhold intendesse ormai lo spettacolo come struttura cimiteriale rassegna di immagini pente di particolari impietrite alle corte come assenza di vita»

Paradossalmente l'autore finisce qui e altrove per offrire qualche obliquo supporto «ideologico» a quegli sterminatori dell'avanguardia burocrati stalinisti contro i quali pur si levano le sue giuste e violente invettive Giacché Meyerhold non crediamo sia stato nel cruento epilogo della sua vita la vittima di una perenne ostilità fra l'artista e il potere (all'incirca nella maniera di Vigny) di un insanabile scissura tra poesia e politica ma il tragico protagonista di un dramma nel quale la rivoluzione — non soltanto quella teatrale — era dalla sua parte

E indicativo che Ripellino sbrighi con alla testa nel Trucco e l'anima il sodalizio Meyerhold Majakovski cui del resto aveva dedicato largamente l'altro suo saggio citato al l'inizio Non sarebbe agevole infatti far rientrare nel quadro dell'«immimato» del «non essere» nella cornice insomma di una cupidigia autodissolutrice la protesta virile e vitale (ed anche sì dolorosa) del Bagno zero testamento dell'autore e del regista In sostanza l'immagine di Meyerhold che Ripellino costruisce pur con tanta ricchezza e finezza di riferimenti è intinta d'un tardo e abbastanza mimetico romanticismo

D'altronde si potrebbe considerare Il trucco e l'anima prescindendo dalle sue implicazioni storico critiche come un testo letterario la scrittura turgida e risentita d'una piacevolezza che alla lunga e un tantino tucchevole se evoca i fasti (e i nefasti) della «prosa d'arte» certifica anche di quel ripiegamento soggettivistico di quell'ansiosa auscultazione di sè di quel momento viscerale dell'intelligenza che sono un po il segno dei tempi nella cultura italiana ed in tutti i suoi campi Ma questo è già un altro discorso

Aggeo Savioli

Una scena del primo atto de «La principessa Turandot» (1922), per la regia di Vachtàngov

Nelle foto in alto (da sinistra a destra) Stanislavski, Meyerhold, Vachtàngov

SCIENZA E TECNICA

Traffico pesante sotto accusa negli Stati Uniti e in Germania

Un camion con assi da 8 tonnellate logora la strada sessantamila volte di più di un'autovettura di media cilindrata - Rilancio degli investimenti nel campo dei trasporti su rotaia - In Italia si continua invece a favorire l'aumento della motorizzazione privata e a trascurare la rete ferroviaria

Proprio in questo periodo durante il quale in Italia si varano intensi programmi di costruzione di autostrade mentre il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie segna il passo o addirittura si varano programmi di decurtazione delle reti e dei relativi investimenti all'estero si mettono in corso massicci investimenti proprio nel campo dei trasporti su rotaia e lungo distanze che si sono sotto accusa sul piano tecnico ed economico i trasporti su strada in particolare i trasporti di merci su vecchie e lunghe distanze media te autocarri pesanti Ed è così assunto un rilievo tanto maggiore se si pensa che i paesi che si spingono più avanti su questa linea di azione sono i due paesi nei quali la motorizzazione civile ha raggiunto il massimo sviluppo in America gli Stati Uniti in Europa la Germania Federale

In America di molto tempo gli specialisti hanno rivelato che i trasporti pesanti recassero danni alle strade rapidamente crescenti col crescere del peso dei veicoli e imputavano quindi gran parte delle elevatissime spese per la manutenzione e il rifacimento di strade ponti viadotti al sempre più intenso traffico di mezzi stradali pesanti Mancava però una base quantitativa precisa per valutare con una certa esattezza in cifre tale fenomeno Per questo negli Stati Uniti d'America fu varato un programma sperimentale di primo ordine a livello nazionale per realizzare una serie di rilievi sperimentali allo scopo di valutare in termini quantitativi precisi la usura i cedimenti le fratture delle strade e dei relativi manufatti ottoposti al traffico di veicoli di varie caratteristiche

Un completo programma di rilievi sperimentali venne varato dalla AASHO (American Association of State Highway Officials) con la supervisione del settore della Accademia Nazionale delle Scienze che si occupa delle ricerche tecnico economiche concernenti le vie di grande comunicazione Vennero selezionati un certo numero di tratti di strada costruiti secondo i diversi criteri oggi in uso un certo numero di ponti terrapieni massicciate ed altri manufatti anche essi costruiti secondo i criteri normalmente in uso

Su tali tratti vennero fatti correre successivamente e per lunghi periodi veicoli di diverse caratteristiche dalle autovetture di tipo convenzionale fino ai camion più pesanti e vennero controllati corrispondentemente tutti i danni riscontrati sul manto stradale e in profondità nel corpo dei manufatti classificandoli in base alle loro caratteristiche qualitative e all'entità del danno

La messa a punto del programma e il complesso dei rilievi sperimentali richiesero quattro anni dal 1956 al 1960 quasi due anni furono impiegati per l'elaborazione dei dati sperimentali raccolti e per la stesura del rapporto definitivo che venne pubblicato nel gennaio 1962 (pubblicazione n 1061 della National Academy of Sciences con il titolo «The AASHO Road Test»)

Tale rapporto di varie centinaia di pagine denso di diagrammi e di grafici e di cifre è stato riassunto in un sommario di 60 pagine che costituisce da allora un riferimento fondamentale sull'argomento

Ne riportiamo ora solamente la essenziale sorprendente conclusione e cioè che i danni recati da un veicolo alla strada e ai relativi manufatti crescono con la quarta potenza del peso che grava su ogni asse in parole povere un camion con assi da 8 tonnellate logora la strada percorsa sessantamila volte di più di una autovettura di media cilindrata

Se ne deduce quindi che la massima aliquota delle spese sostenute per la manutenzione della rete stradale dovrebbe gravare sugli automezzi pesanti il che invece non avviene Se ne deduce pure che il confronto dei costi del trasporto merci su medie e lunghe distanze per ferrovia e su strada è viziato in partenza dal fatto che la ferrovia paga integralmente il costo di impianto e manutenzione della via di corsa (il che grava naturalmente sulle tariffe di trasporto) mentre il camion paga solo parzialmente la sua via di corsa

Sotto questo punto di vista la situazione americana è un po differente da quella europea per la diversa incidenza delle tasse di circolazione dei pedaggi e delle tasse sui carburanti tra l'altro comunque il fatto che le amministrazioni delle grandi strade pagano in realtà una forte aliquota dei costi del trasporto ferroviario mediante autovezzi favorendo così fortemente i trasportatori su strada La questione è allo studio a livello nazionale ed è uno degli elementi per cui proprio negli Stati Uniti d'America stato dove la motorizzazione ha raggiunto i livelli più alti si stanno facendo massicci investimenti nella rete ferroviaria

In Germania Federale la cui situazione fiscale e su questo terreno assai più vicina a quella italiana ha compiuto uno studio approfondito della questione che ha fatto oggetto di un completo rapporto presentato alla Dieta Federale e poi pubblicato sotto il titolo «Il traffico automobilistico pesante paga solo il 15% dei costi stradali che provoca»

In particolare i rilievi tedeschi dicono che mentre i camion da 10 tonnellate pagano circa il 42% dei costi (ma per la diversa incidenza delle tasse di circolazione dei pedaggi e delle tasse sui carburanti) tra l'altro comunque il fatto che le amministrazioni delle grandi strade pagano in realtà una forte aliquota dei costi del trasporto ferroviario mediante autovezzi favorendo così fortemente i trasportatori su strada La questione è allo studio a livello nazionale ed è uno degli elementi per cui proprio negli Stati Uniti d'America stato dove la motorizzazione ha raggiunto i livelli più alti si stanno facendo massicci investimenti nella rete ferroviaria

In Germania Federale la cui situazione fiscale e su questo terreno assai più vicina a quella italiana ha compiuto uno studio approfondito della questione che ha fatto oggetto di un completo rapporto presentato alla Dieta Federale e poi pubblicato sotto il titolo «Il traffico automobilistico pesante paga solo il 15% dei costi stradali che provoca»

In particolare i rilievi tedeschi dicono che mentre i camion da 10 tonnellate pagano circa il 42% dei costi (ma per la diversa incidenza delle tasse di circolazione dei pedaggi e delle tasse sui carburanti) tra l'altro comunque il fatto che le amministrazioni delle grandi strade pagano in realtà una forte aliquota dei costi del trasporto ferroviario mediante autovezzi favorendo così fortemente i trasportatori su strada La questione è allo studio a livello nazionale ed è uno degli elementi per cui proprio negli Stati Uniti d'America stato dove la motorizzazione ha raggiunto i livelli più alti si stanno facendo massicci investimenti nella rete ferroviaria

In Germania Federale la cui situazione fiscale e su questo terreno assai più vicina a quella italiana ha compiuto uno studio approfondito della questione che ha fatto oggetto di un completo rapporto presentato alla Dieta Federale e poi pubblicato sotto il titolo «Il traffico automobilistico pesante paga solo il 15% dei costi stradali che provoca»

In particolare i rilievi tedeschi dicono che mentre i camion da 10 tonnellate pagano circa il 42% dei costi (ma per la diversa incidenza delle tasse di circolazione dei pedaggi e delle tasse sui carburanti) tra l'altro comunque il fatto che le amministrazioni delle grandi strade pagano in realtà una forte aliquota dei costi del trasporto ferroviario mediante autovezzi favorendo così fortemente i trasportatori su strada La questione è allo studio a livello nazionale ed è uno degli elementi per cui proprio negli Stati Uniti d'America stato dove la motorizzazione ha raggiunto i livelli più alti si stanno facendo massicci investimenti nella rete ferroviaria

In Germania Federale la cui situazione fiscale e su questo terreno assai più vicina a quella italiana ha compiuto uno studio approfondito della questione che ha fatto oggetto di un completo rapporto presentato alla Dieta Federale e poi pubblicato sotto il titolo «Il traffico automobilistico pesante paga solo il 15% dei costi stradali che provoca»

In particolare i rilievi tedeschi dicono che mentre i camion da 10 tonnellate pagano circa il 42% dei costi (ma

autovetture per consumo e di un carico) che provocano i camion più pesanti dalle 16 alle 32 tonnellate pagano solamente dal 14 al 15% dei costi stradali che provocano In cifre il bilancio della rete stradale tedesca ha accusato un deficit dell'ordine dei 2 miliardi e mezzo di marchi all'anno (pari a circa 100 miliardi di lire) ebbene in base alle statistiche molto precise dei chilometri aggi complessivi percorsi da diversi tipi di automezzi sulla rete stradale tedesca gli esperti germanici hanno potuto concludere ed hanno pubblicamente affermato e documentato che tale deficit corrisponde quasi esattamente ai costi provocati e non pagati dagli automezzi pesanti Tale situazione ha suggerito anche in Germania una revisione della politica fiscale nei confronti dei trasporti dei trasportatori e dei carburanti e ha favorito direttamente il rilancio di una politica di potenziamento della rete ferroviaria attualmente in pieno svolgimento

In Italia non sono stati fatti rilievi di questo tipo e il famoso rapporto AASHO è noto solamente in pochi ambienti specializzati Eppure nel nostro paese ancor più che all'estero il trasporto di merci su strada è favorito rispetto a quello su ferrovia

Questa situazione viene assolutamente ignorata Né il solo rimedio concepibile può essere quello di un «raggiustamento» fiscale

In realtà la responsabilità di tale situazione nel campo dei trasporti è decisamente politica essa si inserisce in una linea di sviluppo economico che favorisce l'indiscriminato aumento della motorizzazione privata e in questo quadro privilegia sempre più risolutamente il trasporto di massa su strada Correlativamente la rete ferroviaria viene condannata ad una progressiva obsolescenza il che si traduce in ultima analisi in un pesante aggravio per il bilancio statale nell'immobilizzo di ingenti capitali in utilizzazioni poco controllate e discutibili in sostanza in un grave danno dell'economia nazionale

Paolo Sassi

MILANO — Un esempio di deformazione del manto stradale, provocata dal caldo e dal peso degli autoveicoli, alla fermata di un filobus

STORIA POLITICA IDEOLOGIA

Tradotto l'importante testo di G. Freyre

Padroni e schiavi nella società brasiliana

L'analisi di una società di qualsiasi tipo implica la conoscenza di tutti gli elementi che hanno concorso alla sua formazione e che vanno dagli aspetti culturali alle componenti biologiche degli individui

Un lavoro quindi arduo e complesso se si vuole affrontare il problema nella totalità dei suoi aspetti Gilberto Freyre nel suo ormai famoso Padroni e schiavi *(ed Einaudi 1965 pagg 520 L 4000) studia la formazione della società brasiliana dopo la colonizzazione portoghese a partire dal XVI secolo*

Il piano dell'opera comprende l'analisi di queste componenti la formazione di una società agraria e schiavistica gli antecedenti e le predisposizioni del colonizzatore portoghese l'importanza dello schiavo negro nella vita del brasiliano Naturalmente non è possibile prescindere dal la situazione economica e dal momento storico e lo stesso Freyre pur ammettendo nel 1931 di essere poco propenso al materialismo storico riconosce la massima importanza di questi due fattori nella formazione e nello sviluppo di questo gruppo umano

Lo scopo principale dell'opera consiste soprattutto nel cercare di analizzare le trasformazioni subite ed operate da un gruppo europeo in una area tropicale e per questo era necessario anzitutto vedere quale tipo di uomo fosse quello che subì e operò questi mutamenti Il portoghese giunta in Brasile nel 1500 aveva dietro di sè un secolo di esperienza in India e in Africa e poteva stabilire su solide basi una condizione economico sociale le cui fondamenta poggiavano sull'agricoltura e che era rafforzata da un rapporto familiare basato sul patriarcato dall'istituzione della schiavitù degli indigeni per assicurare la continuità di produzione lavorativa e infine ammetteva l'unione con la donna india Il portoghese più facilmente adattabile a differenti condizioni di vita che non gli anglosassoni proprio per le sue caratteristiche etniche non solo riuscì a vincere le difficoltà di terreno e climatiche ma supplì anche alla scarsità del numero mediante il rapporto con la donna indigena rapporto esente dai pregiudizi religiosi dell'epoca e che gli permise una vera opera di colonizzazione

In Brasile le relazioni tra i bianchi e gli indigeni furono sempre d'altronde condizionate dal sistema di produzione economica (coltura dello zucchero a sfondo latifondistico) per cui si tennero a formare delle élites di padroni terrieri costituenti società semifeudali i quali dominarono «come patriarchi poligami» dall'alto delle grandi ville tutta la grande famiglia degli schiavi abitanti nelle capanne e i vassalli associati Queste grandi ville rappresentano tutto un sistema di vita subordinato al pater familias erano nello stesso tempo dimora padronale fortezza banca ed inter chiesa (avevano tutte la cappella con cappellano privato) scuola fabbrica (includevano anche gli edifici delle raffinerie)

La parte dell'opera di Freyre che analizza a fondo con dovizia minuziosa di documenti a ne la vita che si svolgeva in questi nuclei di abitazione è forse quella che più chiarifica il processo di colonizzazione portoghese e nello stesso tempo i rapporti e gli scambi di elementi culturali intercorsi tra le popolazioni indigene e i bianchi Ci scorre sotto gli occhi un mondo multicolore di padroni bianchi di indios di schiavi negri i quali si scambiano reciprocamente idee atteggiamenti utensili vediamo il mondo religioso dominato dai gesuiti e dall'Inquisizione il cristianesimo applicato a forza e ben presto trasfigurato nelle antiche costumanze indigene non molto diverso invero dal superstizioso cristianesimo bianco per cui non era difficile trovare punti di contatto tra i vari gruppi

Vediamo da un lato la poligamia del padrone e dall'altro la segregazione delle donne bianche per cui si viene a formare un piccolo mondo segreto di padrone domestiche pratiche magiche gelosie e vendette sanguinose

Ma fu proprio la vita comune che si svolgeva in queste case a far sì che il portoghese riuscisse a sua volta influenzato e «ricreato» da genti adatte ai tropici cioè indios e negri fino a formare un «terzo uomo» combinazione di elementi europei e tropicali sia dal punto di vista fisico che da quello sociale

Il volume del Freyre ha indubbiamente una enorme importanza sia per l'impostazione del lavoro che per la massa di dati di ogni genere da quelli etnografici a quelli storici alle fonti e al folklore forse è da notare una certa eccessiva minuzia nell'elenco di questo materiale per cui l'autore sembra illuminare su molte di importanza relativa ma ciò non toglie che si tratti di uno studio ammirevole in questo campo

r. g.

MEDICINA

ARRIVA LA «POLVERE DI PELLE»

La «gentamicina» è il nuovo antibiotico per gli ustionati gravi — I trapianti — La pelle liofilizzata

Molti casi più o meno recenti (quello di Humicino quello della petroliera Luisa ed altri) hanno attualizzato la gravità delle grandi ustioni Di solito la area di distruzione cutanea non supera il 40 50 per cento della superficie corporea permangono possibilità di sopravvivenza purchè l'intervento soccorritore sia immediato e si ricorra fin dalle primissime ore a tutte le risorse disponibili Ma la gravità dipende anche dall'età del paziente essendo maggiore nei bambini e nei vecchi e oltre ch dalla estensione dalla profondità della superficie colpita

A parte i numerosi rimedi da mettere subito in opera fondamentale è l'uso di antibiotici per prevenire o combattere sia le possibili infezioni locali sia quelle di organi interni o addirittura l'instaurarsi di una setticemia E a questo proposito vi è la prima novità Si era dovuto constatare che spesso malgrado il ricorso ad antibiotici di provata efficacia non si riusciva a dominare i suddetti stati infettivi e la ragione fu trovata in un fatto molto semplice nel fatto che ad alimentare codeste infezioni non erano i comuni germi patogeni conosciuti come tali ma altri tipi di germi che sono ospiti abituali del nostro organismo senza danno perchè innocui

Accade in altre parole che la intenzionata minorazione organica rende virulenta anche la flora batterica di solito inoffensiva e contro la quale servono poco gli antibiotici in uso Appariva necessario pertanto trovarne qualcuno nuovo che fosse in grado di agire contro un tale insospettato nemico che si rivela aggressivo proprio per il crollo delle resistenze organiche E lo si è effettivamente trovato da pochi mesi l'antibiotico per gli ustionati gravi e per tutti i casi in genere di fortemente minorata capacità difensiva è la cosidetta *gentamicina*

* * *

Un altro problema serio si pone al chirurgo quando superate le prime settimane drammatiche ed avvito l'infermo è guarigione si deve ricoprire la grande superficie scoperta si deve cioè ricostruire gli strati cutanei distrutti *Entriamo così nel campo* della chirurgia plastica la quale è notissimo si serve in tali casi dei trapianti cutanei specialmente necessari laddove la distruzione è stata più profonda e ciò allo scopo di evitare rigenerazioni spontanee dei tessuti epidermici che risulterebbero difettose con formazione di cicatrici rigonfie le quali vanno soggette spesso anche per piccoli urti a rompersi ed ulcerarsi

D'altra parte si è già ripetuto varie volte in tema di trapianti di organi che a causa delle differenze biologiche individuali non si è ancora riusciti ad ottenerne l'attecchimento definitivo ed anche *quando in un primo tempo* sembrano attecchiti finiscono sempre con l'essere poi eliminati Anche per la pelle avviene la medesima cosa e quindi i pezzi di cute da innestare vanno presi dalle zone cutanee sane dello stesso paziente si fanno così gli *autotrapianti* Se la superficie da ricoprire è molto estesa si ricorre a pezzi di cute forniti dai familiari dell'infermo (omotrapianti) o *nei paesi in cui esistono le* «banche di tessuti» ci si rifornisce da quelle

Gli omotrapianti vengono successivamente espulsi come si è detto ma servono intanto come una specie di medicatura atta a favorire la rigenerazione spontanea del tessuto cutaneo del paziente Rimangono però due aspetti negativi Primo il fatto che da noi e in molti altri paesi mancano codeste «banche» e che spesso non si ha a portata di mano il familiare che si presti da donatore Secondo il fatto che anche nel migliore dei casi gli esiti della cura non sono mai perfetti

* * *

Si può essere soddisfatti dei risultati dal punto di vista medico ma non da quello estetico dato che sogliono residuare cicatrici pigmentazioni retrazioni che poco o molto deturpano e se si tratta del viso o di altre parti esposte (specie poi in soggetti femminili) sono motivo di sofferenza psichica

Ed ecco che si è trovato il modo di ottenere una rigenerazione ottimale regolare senza esiti inestetici coprendo la superficie ustionata con pelle umana prelevata da cadavere o liofilizzata cioè fortemente lissecata e ridotta in polvere Questa *polvere di pelle* ripetutamente applicata ostacola la crescita esuberante o disordinata del tessuto *rigeneratore ne regola e disciplina* l'attività riparatrice con l'effetto che gli strati epiteliali si riproducono gradatamente fino a sostituire l'intera parte distrutta nel modo più naturale e più simile allo stato di normalità

Con l'uso della cute liofilizzata ovvero della polvere di pelle si hanno vari vantaggi non occorre alcun tipo di trapianto e quindi nè bisogno di donatori ne atti chirurgici su questi o sul paziente stesso disponibilità della polvere sempre e dovunque appena se ne potrà realizzare la produzione su vasta scala risultati più estetici e soddisfacenti In definitiva la cura diventa molto più semplice e nello stesso tempo più efficace

Gaetano Lisi