

COLLOQUIO A MOSCA CON
EVGHENIA GINZBURG

Il viaggio nella vertigine

Un libro « trovato per caso » — Una storia morale, tragica e umana vissuta con la fiducia di una comunista

Dalla nostra redazione

MOSCA, maggio

Sul grosso viso di maestra contadina, Evghenia Ginzburg ha un sorriso forte e fermo, conquistato una volta per sempre. Parliamo con lei del suo libro « Viaggio nella vertigine », che ha avuto un così grosso successo in Italia. E' come i lettori sanno — la storia di una comunista sovietica inghiottita nella tragedia delle repressioni. Arrivata nel 1937 con accuse false — così come tanti e tanti comunisti — la Ginzburg ha conosciuto i « campi di lavoro » di Magadan e di Elgen, ed è stata liberata soltanto dieci anni dopo ma per essere arrestata, poco dopo, una seconda volta. Passarono così altri lunghi anni d'esilio fiacchi, nella coscienza del paese, incominciò a maturare il XX congresso e nel 1955 Evghenia Ginzburg poté tornare a Mosca e ricevere, in libertà, la tessera del partito.

Il libro uscito in Italia — che è, come vedremo, solo la prima parte di un'opera molto vasta — è dunque una « cronaca degli anni del culto », una testimonianza diretta sul clima, gli eventi, le situazioni che hanno potuto imprimere una ferita così profonda al paese dell'Oltreoceano. E' la testimonianza di una donna che ha avuto fiducia negli uomini, nel partito, nei compagni, nella loro capacità di individuare gli errori, nella forza travolgente della verità. Il volume uscito in Italia è ancora inedito nell'Unione Sovietica. E' stato lo stesso editore a spiegare la circostanza in un opuscolo intitolato « Viaggio nella vertigine », opera dell'abile mano di un « persuasore editoriale », che punta a far colpire, a creare attorno all'opera e alla sua autrice un'atmosfera di mistero e di suspense. Scrive dunque l'editore che il lavoro è giunto in occidente « quasi per caso ». « Diciamo pure — aggiunge — che è stato trovato » e che « l'autrice vive e lavora a Mosca ». Siamo, appunto a Mosca, nell'appartamento, della scrittrice, in una delle case degli scrittori sulla destra della Leningradskij Prospekt, davanti al nuovissimo ar terminal. Pochi, ancora, i mobili perché la Ginzburg, che fino a ieri viveva col figlio — il romanziere Aksionov — ha avuto il nuovo alloggio dell'Unione degli scrittori soltanto da poche settimane. Sul tavolo, accanto alla macchina da scrivere, le cartelle dell'ultimo capitolo della seconda parte del libro. Stipate negli scaffali le opere degli autori più amati: Pusckin, Blok, Pasternak, Achmatova, Tolstoj, Dostoevskij e anche Bulgakov, Voronskij. C'è anche l'edizione italiana del « Viaggio nella vertigine ».

Come agisce la gente onesta

Affrontiamo subito la questione del « libro trovato per caso ». Come agisce la gente onesta — dice la Ginzburg — quando s'imbocca per strada in un oggetto che non è suo? Be! In una società civile una regola elementare impone di restituire l'oggetto al legittimo proprietario, specie se questo è noto. Come dobbiamo dunque definire l'atto di chi, venuto in possesso di una cosa di altri, la utilizza nel proprio interesse? Evghenia Ginzburg continua a sfogliare il libro e i suoi occhi hanno subito un altro guizzo vivace. « Qui — dice — nelle prime pagine è scritto solennemente che « tutti i diritti sono riservati per tutti i paesi del mondo » per il signor Mondadori. Forse sarà un po' ingenua, ma questa frase mi ha colpita. Come è potuto succedere che tutti i miei dolori, le mie sofferenze, le mie meditazioni, in ultima analisi tutto il mio lavoro, siano diventati, di punto in bianco, una « proprietà privata » di Mondadori, di un signore che non ha neppure l'onore di « nome »?

Difficile, lavoro, darle torto. Il caso è forse unico e la relativa libertà ai cui godono gli editori di tutto il mondo per la pubblicazione delle opere sovietiche (in seguito alla mancata adesione da parte dell'URSS alla convenzione internazionale sui diritti

d'autore) qui non c'entra, giacché Mondadori ha pubblicato non un'opera edita, ma un manoscritto « trovato per caso » e di autore non « Va aggiunto — sul quale l'autore stava e sta ancora lavorando. « Ciò che ha pubblicato Mondadori — ci dice l'autrice — è solo una parte del mio « romanzo », « o naca », e ci vorrà più di un anno, almeno, perché in possa portare a termine il mio lavoro. Voglio aggiungere ancora che io scrivo, in primo luogo, per i lettori sovietici e quando l'avrò finito consegnerò il libro a una casa editrice del mio paese ».

Militante piena di slancio

Parliamo ora con la Ginzburg della sua vita di scrittrice e sentiamo subito di avere di fronte a noi una militante che ha avuto fiducia negli uomini, nel partito, nei compagni, nella loro capacità di individuare gli errori, nella forza travolgente della verità. Il volume uscito in Italia è ancora inedito nell'Unione Sovietica. E' stato lo stesso editore a spiegare la circostanza in un opuscolo intitolato « Viaggio nella vertigine », opera dell'abile mano di un « persuasore editoriale », che punta a far colpire, a creare attorno all'opera e alla sua autrice un'atmosfera di mistero e di suspense. Scrive dunque l'editore che il lavoro è giunto in occidente « quasi per caso ». « Diciamo pure — aggiunge — che è stato trovato » e che « l'autrice vive e lavora a Mosca ». Siamo, appunto a Mosca, nell'appartamento, della scrittrice, in una delle case degli scrittori sulla destra della Leningradskij Prospekt, davanti al nuovissimo ar terminal. Pochi, ancora, i mobili perché la Ginzburg, che fino a ieri viveva col figlio — il romanziere Aksionov — ha avuto il nuovo alloggio dell'Unione degli scrittori soltanto da poche settimane. Sul tavolo, accanto alla macchina da scrivere, le cartelle dell'ultimo capitolo della seconda parte del libro. Stipate negli scaffali le opere degli autori più amati: Pusckin, Blok, Pasternak, Achmatova, Tolstoj, Dostoevskij e anche Bulgakov, Voronskij. C'è anche l'edizione italiana del « Viaggio nella vertigine ».

Gli anni della vita di scrittrice e sentiamo subito di avere di fronte a noi una militante che ha avuto fiducia negli uomini, nel partito, nei compagni, nella loro capacità di individuare gli errori, nella forza travolgente della verità. Il volume uscito in Italia è ancora inedito nell'Unione Sovietica. E' stato lo stesso editore a spiegare la circostanza in un opuscolo intitolato « Viaggio nella vertigine », opera dell'abile mano di un « persuasore editoriale », che punta a far colpire, a creare attorno all'opera e alla sua autrice un'atmosfera di mistero e di suspense. Scrive dunque l'editore che il lavoro è giunto in occidente « quasi per caso ». « Diciamo pure — aggiunge — che è stato trovato » e che « l'autrice vive e lavora a Mosca ». Siamo, appunto a Mosca, nell'appartamento, della scrittrice, in una delle case degli scrittori sulla destra della Leningradskij Prospekt, davanti al nuovissimo ar terminal. Pochi, ancora, i mobili perché la Ginzburg, che fino a ieri viveva col figlio — il romanziere Aksionov — ha avuto il nuovo alloggio dell'Unione degli scrittori soltanto da poche settimane. Sul tavolo, accanto alla macchina da scrivere, le cartelle dell'ultimo capitolo della seconda parte del libro. Stipate negli scaffali le opere degli autori più amati: Pusckin, Blok, Pasternak, Achmatova, Tolstoj, Dostoevskij e anche Bulgakov, Voronskij. C'è anche l'edizione italiana del « Viaggio nella vertigine ».

Adriano Guerra

L'ITALIA PROGRAMMATA: verso quale futuro?

La frenesia dei canali

Linee di comunicazioni e opere infrastrutturali vengono progettate e costruite in funzione del grande « Asse » Milano-Torino, la nuova Mito, ignorando una politica organica e armonica di trasporti - L'errata impostazione del problema dei canali: servono, ma il loro obiettivo prevalente deve essere quello dell'approvvigionamento idrico per le industrie, per le città, per le campagne - La tragedia del dissesto idrogeologico al Nord

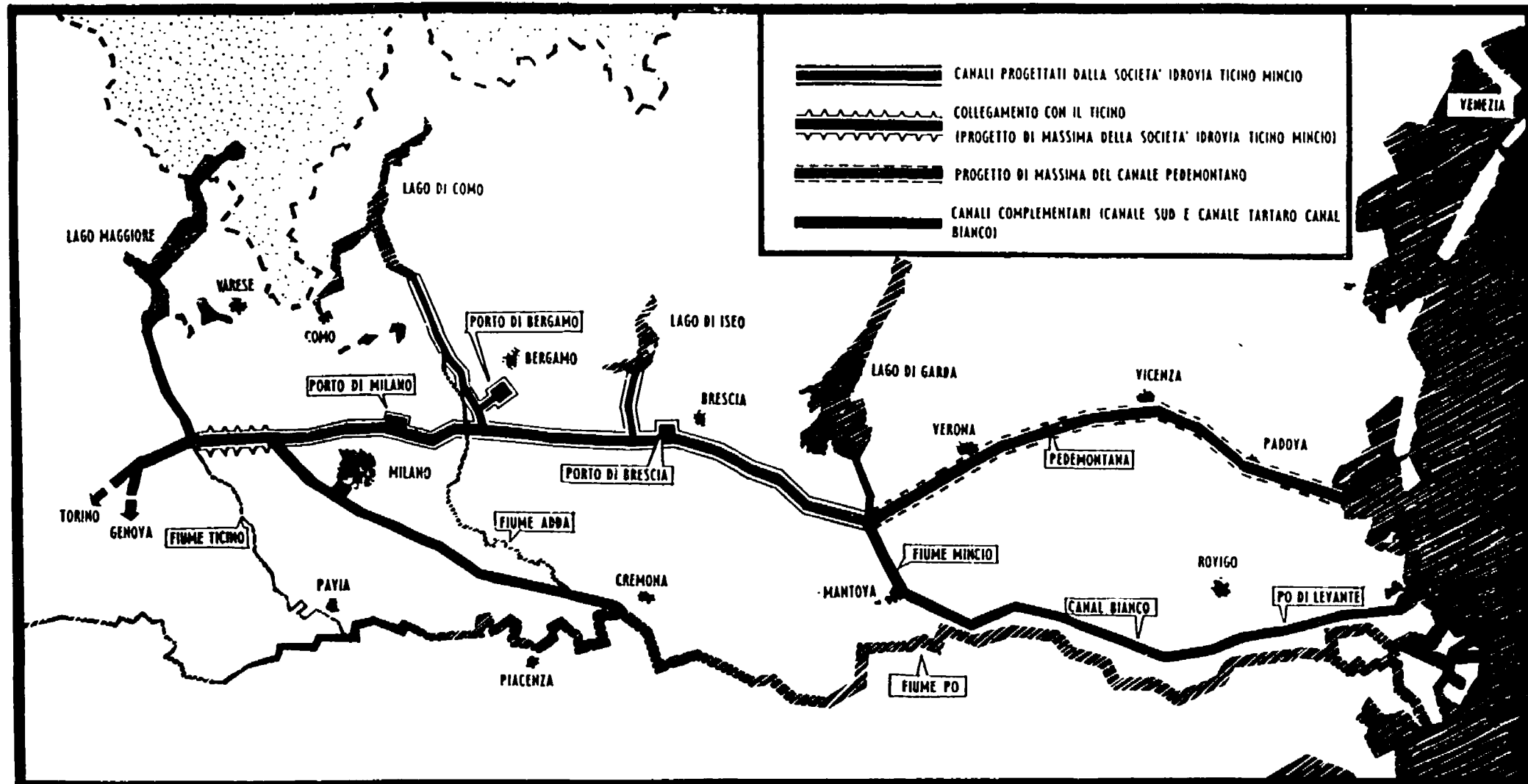
MILANO, maggio

Prima di parlare dell'industria e dell'agricoltura nelle sei più significative regioni del Nord d'Italia (Piemonte, Liguria, Lombardia, Emilia, Veneto, Friuli-Venezia Giulia) è indispensabile affrontare il tema delle infrastrutture. Sta in questo settore il più chiaro « indicatore » dello sviluppo dei prossimi anni e un potenziale volano per un controllo pubblico efficace. Parallelamente al rinnovamento tecnologico dell'industria, all'abbondanza dell'agricoltura, si va articolando un disegno di collegamenti che è più eloquente di ogni altro discorso, di qualunque altra descrizione elaborata a tavolino. La tigre capitalistica corre, dicevano nel precedente articolo, e va aggiunto che corre a cascata, minime e legate a visoni particolari: non si può permettere di portarsi dietro lo sviluppo dell'intero paese. Proprio le infrastrutture diventano, in un simile quadro, lo strumento che cristallizza e congela le tendenze in atto. Se non è usato come strumento di rottura e inversione di quelle tendenze, l'intervento infrastrutturale diventa il contrario: cioè il sigillo di ogni scelta di investimento errata e socialmente o economicamente costosa.

Volendo moltiplicare al massimo la capacità produttiva dei settori e delle zone già arrivate a livello europeo, i grandi centri decisionali privati (praticamente pochissimi gruppi come la FIAT, la Montedison, la Pirelli, la Fiat ecc.) hanno diligentemente « organizzato » ogni zona che non rientra nelle loro aziendali utilità immediate.

Per grandi linee ne risulta una Italia del Nord che ha una grande « megalopoli » già balizzata avveniristicamente, e con poetica fantasia, « Milano » (cioè MI-TO), che ridurrebbe in prospettiva a un'area urbana Milano e Torino. In funzione di questo « asse » e in sostituzione quindi del vecchio triangolo, devono vivere o morire gli altri centri settentrionali.

E' in funzione di questa struttura di massima che si organizza la « grande area » del capitalismo europeo nell'imminente regime di mercato aperto. E' partendo da quei presupposti di risparmio e redditività immediati che si sono disegnati i tracciati delle nuove autostrade, i progetti



Questo è il « piano » dei canali lombardi. E' bene precisare che si tratta di un piano ancora sulla carta tranne che per quanto riguarda alcuni tratti del canale nord e del canale sud, nonché il Tartaro-Canale Bianco che è un'opera già cominciata in epoca fascista e ormai quasi completata. Il canale Pedemontano è per ora solo un desiderio di alcuni grandi gruppi, fra cui la Falck. Comunque la « rete » serve a dare una visione d'insieme efficace, anche se per quanto riguarda la contraddittorietà di certi progetti. Per la canalizzazione del Po non esistono finora progetti: verrebbe a costare oltre duecento miliardi, ma sarebbero (a questo punto) i meglio spesi.

spesso avveniristici delle nuove opere infrastrutturali senza tener conto di alcun altro ulteriore elemento che non fosse, purtroppo, di carattere clientelare per quanto riguarda alcune opere e alcune « deviazioni ». E' così, su queste basi, fuori da qualunque preoccupazione di equilibrio generale dello sviluppo e di sfruttamento razionale delle risorse che il sistema nel suo complesso è potenzialmente in grado di fornire, che nasce l'Italia di domani.

La politica dei trasporti può essere un volano decisivo nelle mani di un potere pubblico forte, autorevole e lungimirante. Si tratta di scegliere, preliminarmente, fra due strade: quella liberistica classica della « libera scelta », da parte del cittadino, del mezzo di trasporto preferito; quella della utilità collettiva fondata su una scala di priorità delle convenienze generali decisa dai pubblici poteri. La scelta della pri-

ma via che è quella fatta dall'Italia, quella fatta dalla Comunità europea, comporta però una subordinata: un sistema di finanziamento (tariffario o altro che sia) tale da far pagare a ciascuno la libera scelta espressa, senza oneri per lo Stato. Ci spieghiamo con un esempio. Nessuno può impedire a un gruppo di privati cittadini di costruirsi, poniamo, una funivia da Milano a Roma e viaggiarci su: le spese però se le dovranno pagare loro, fino all'ultimo centesimo. Questo è un esempio paradossale, ma non tanto se si pensa a certe aziende, a certi progetti di trasporti alpini doppi o tripli in zone ristrettissime, a certi progetti di canali in Lombardia addirittura contraddittori già sulla carta: tutte opere i cui costi ricadranno sulle spalle dello Stato.

Si afferma — facciamo un altro esempio, ma questa volta concreto e attualissimo — che l'economia nei costi di tra-

spuerto per idrovia è vistosissima: dal 40-45% al 70% in certi casi. Benissimo, ma che cosa significa economia nei costi? Chi effettivamente risparmia e chi effettivamente paga? La risposta ce la danno, per stare ai casi concreti, gli stessi progetti esistenti in Lombardia. Per il Canale Nord (Ticino-Milano-Nord-Mincio-Tartaro-Canale Bianco) è previsto un contributo dello Stato di otto miliardi all'anno, a fondo perduto, per trenta anni. Il resto dovrebbe essere pagato con i pedaggi.

Per il Canale Sud (Milano-Cremona-Po) si chiede un contributo dello Stato del 40 per cento circa e per quanto riguarda il resto della spesa si resta nel vago: sistema tariffario o vendita di terreni del consorzio, non si sa. Già quindi una fetta larghissima del costo effettivo è tranquillamente messa a carico dello Stato. Ma c'è di più. Anche là dove è previsto un sistema tariffario, i privati o gli enti consorziati

devono intanto accendere dei mutui nell'attesa del gettito dei pedaggi: quei mutui sono garantiti dallo Stato e siccome in breve tempo si constata che la entrata tariffaria è molto inferiore alle previsioni mentre le spese sono state molto maggiori di quelle previste (e già accaduto mille volte per altre opere infrastrutturali private), lo Stato finisce per pagare anche i mutui, cioè tutte le spese. Di anno in anno il governo rinvia poi questi pagamenti scaricandoli sui bilanci futuri e irrigidendo così sempre di più fino ai limiti della violazione della Costituzione la spesa pubblica.

Il costo di trasporto diventa sempre più marginale nel complesso dei costi industriali mentre sempre più assu-

mo peso l'elemento velocità di trasporto. I canali sono giudicati competitivi — a giudizio di esperti — con le ferrovie solo al di sotto dei 150 km. di percorrenza. I treni vanno

sione rovesciata rispetto a quella che assegna al canale la funzione preminente di trasporto. Nessuna meraviglia del resto che il canale acquedotto possa anche essere navigato, domani, in tutto o in parte: ma è assai poco lungimirante concepire oggi, nel 1967, a quel punto, di impanto del tutto diversa da quella del canale acquedotto.

Da queste considerazioni nasce la richiesta anche della sistemazione del Po sia al fine di dare un ordine all'attuale dissesto idrogeologico di tutto il Nord, sia al fine di garantire un assetto organico degli usi civili, industriali e agricoli di questa grande vena d'acqua.

Il Piano nazionale e il Piano Bassetti per la Lombardia insistono invece sulla concezione della « idrovia » e in tal senso sono stanziati dal Piano nazionale cinquanta miliardi nel quinquennio che saranno però, come abbiamo visto, molti di più. E i canali si stanno facendo.

In un paese come l'Italia, in una zona già congestionata come l'area settentrionale, più che mai apparivano validi i diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in vece di trasferirli a macra di autostrade); che utilizzi, per lo più, mezzi apparsi validi e diversi criteri sempre suggeriti dai trasporti: una politica di trasporti che riduca i costi reali invece di limitarsi a ridurre le tariffe; che puntasse a infrastrutture diffuse, capaci di coprire vaste zone migliorando collegamenti già esistenti (via bilta minore, ad esempio, in