

COLLOQUIO A MOSCA CON  
EVGENIA 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

MOSCIA, maggio  
Sul grosso vaso di mistero Ginzburg, una 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. Arrestata nel 1937, con accuse false — così come tanti e tanti comunisti — la Ginzburg ha conosciuto i « campi di lavoro » di Magadan e di Elen, ed è stata liberata soltanto dieci anni dopo ma per essere arrestata, poco dopo, una seconda volta. Passarono così altri lunghi anni d'esilio finché, nella coscienza del paese, incominciò a maturare il XX congresso e nel 1955 Evgenia Ginzburg poté tornare a Mosca e ricevere, riunita, 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 imprimerne una ferita così profonda al paese dell'Ottobre. E la testimonianza di una comunista che ha avuto fiducia negli uomini, nel partito, nei compagni, nella loro capacità di individuare gli errori, nella forza travolvente della verità. Il volume uscito in Italia è ancora inedito nell'Unione Sovietica. È stato lo stesso editore a spiegare la circostanza di un post-scriptum curioso, opera dell'abile mano di un « persuasore editoriale », che punta a far colpo, 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 strada della Leningradskij Prospekt, davanti al nuovissimo *air 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 rotondo, accanto alla macchina da scrivere, le cartelle dell'ultimo capitolo della seconda parte del libro. Sfilate negli scaffali le opere degli autori più amati: Puskin, Blok, Pasternak, Achmatova, Tolstoj, Dostoevskij e anche Bulgakov, Voznesenskij. 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'imbatta per strada in un oggetto per strada in un oggetto che non è suo? Bé! 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? ». Evgenia Ginzburg continua: « I suoi occhi hanno subito un altro guizzo vivace. « Qui — dice — nelle prime pagine è serio e solennemente che « tutti i diritti sono riservati per tutti i paesi del mondo » per il signor Mondadori. Forse sarà un po' ingenuo, 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 noscere? ».

Difatti, lavvero, darle torto. Il caso è forse unico e la relativa libertà in 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». Un manoscritto — va aggiunto — sul quale l'autore stava e sta ancora lavorando. « Cioè, che ha pubblicato Mondadori — dice l'autrice — e sono una parte del mio « romanzo » — o « nacca », e ci vorrà più di un anno, almeno, perché io possa portare a termine il mio lavoro. Voglio aggiungere ancora che io scrivo, in primo luogo, per i lettori sovietici e quando l'avorio finito consegnerò il libro a una casa editrice del mio paese ».

Si tratta di precisazioni importanti e pienamente giustificate, a nostro parere, per il « mistero » che si è voluto creare attorno a una scrittura la quale ha davvero tutte le qualità per giungere al successo senza iniezioni di giallo, e senza invenzioni di casi ».

### 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 fresca e piena d'energia e di slancio. La donna ha pubblicato e pubblica articoli sui problemi pedagogici sulle *l'esistenza* e racconti — dai quali il centro televisivo di Kazan ha tratto recentemente un film su *Junost*, la rivista di Boris Polevoj. I suoi racconti — gli ultimi sono usciti sul n. 11 del 1965 e sul n. 8 del 1966 della rivista — sono, in realtà, i primi capitoli di un'autobiografia che continua poi col « Viaggio nella vertigine ». Sono ricordi di scuola, della vita del Komsomol, nei meravigliosi intensissimi anni Venti. Un terzo racconto dovrebbe uscire presto, sempre su *Junost*: la storia di un giovane commissario politico scuoiato dai bianchi nel Turkmenistan. Poi c'è l'opera maggiore, il lungo racconto drammatico, durissimo, adesso vissuta per ritrovare il senso della parola « compagno », perché la ragione vive e lavora a Mosca. Siamo, appunto a Mosca, nell'appartamento della scrittrice, in una delle case degli scrittori sulla strada della Leningradskij Prospekt, davanti al nuovissimo *air 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 rotondo, accanto alla macchina da scrivere, le cartelle dell'ultimo capitolo della seconda parte del libro. Sfilate negli scaffali le opere degli autori più amati: Puskin, Blok, Pasternak, Achmatova, Tolstoj, Dostoevskij e anche Bulgakov, Voznesenskij. C'è anche l'edizione italiana del « Viaggio nella vertigine ».

Ciò la prima parte dell'opera — quella uscita in Italia — è di grande interesse soprattutto perché ci aiuta a capire meglio le rivelazioni del XX congresso, mostrandoci come si è giunti ai processi del 1937, come il meccanismo della repressione si sia mosso in moto subito dopo l'assassinio di Kirov. Ma per capire il senso dell'opera, molto importante, sarà sicuramente la terza parte. La Ginzburg ci parla — ancora nel ricordo si commuove — dell'indimenticabile giorno del ritorno a Mosca, nel 1955: i primi passi nel prato dell'aeroporto, dopo 32 ore di volo, da Magadan, su un vecchio, letto apparecchio di linea. E poi, lo stesso giorno, la cerimonia nella sede del Comitato centrale del Partito, la riabilitazione, il poter guardare di nuovo negli occhi dei compagni. Quel primo soggiorno a Mosca fu però di breve durata, giacché il marito della Ginzburg non venne riabilitato subito e la donna decise allora di tornare libera. A Magadan, come insegnante di storia, si possono riconoscere di aver perduto delle possibilità interessanti. Con un danno, quindi, si sia finita che morale.

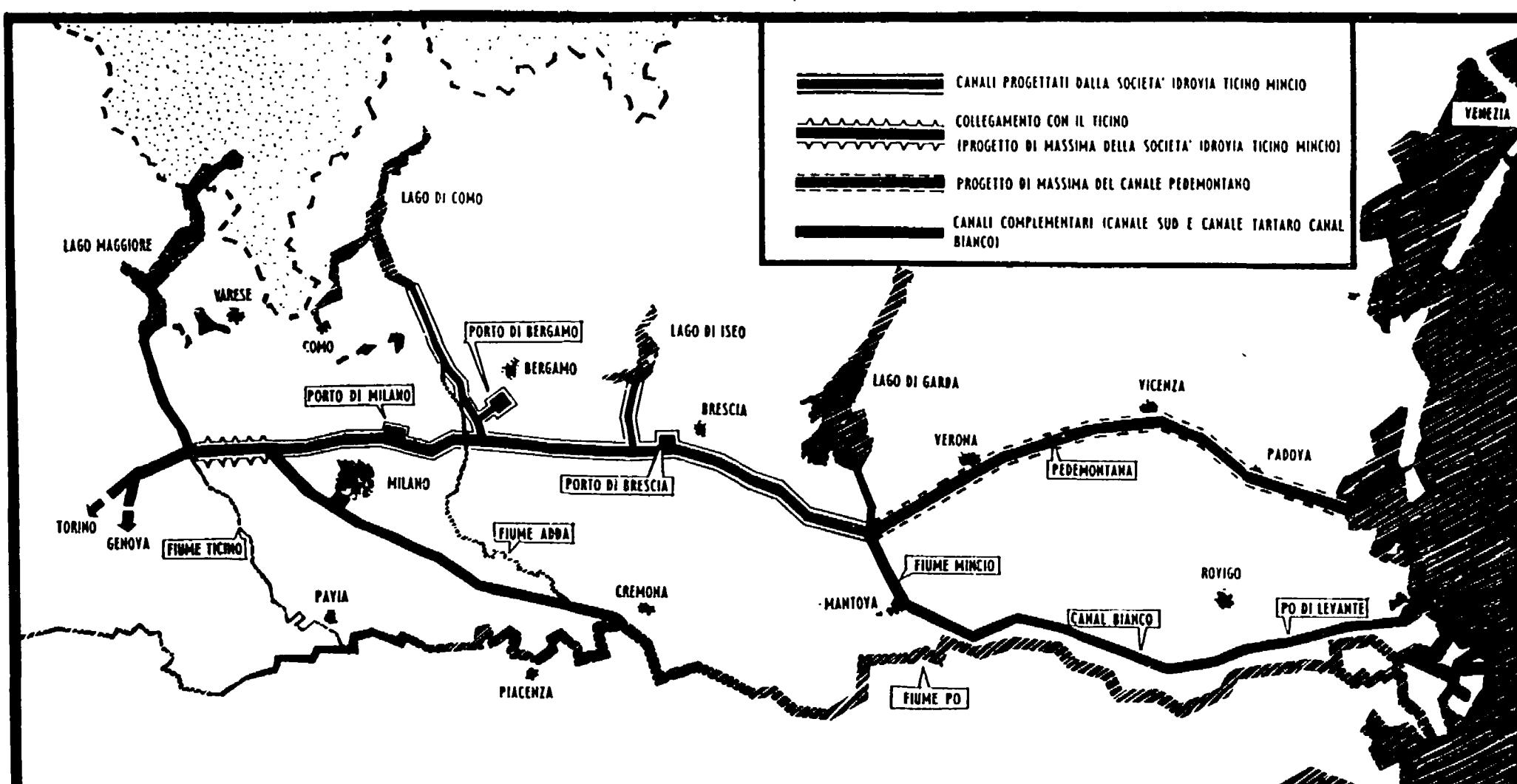
Vediamo dunque quali vantaggi ci si possono riconoscere dai racconti. In linea di massima, per la famiglia e la lavorazione, la vacanza può essere una occasione di riposo, di ripristino delle buone condizioni di salute; oppure un'occasione per espandersi e conoscenze nuove; oppure un'occasione per vivere la vita famiglia; oppure un'occasione per vivere un po' di solitudine.

Non sembra contraddittorio lo avere accostato queste due op-

## L'ITALIA PROGRAMMATA: verso quale futuro?

# La frenesia dei canali fa dimenticare il dramma dell'acqua

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



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-Canal 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 per quanto riguarda la contraddittorietà di certi progetti. Per la canalizzazione del Po non esistono finora progetti: verrebbero a costare a oltre duemila miliardi, ma sarebbero (a questo punto) il meglio speso.

Vogliamo moltiplicare al massimo la capacità produttiva dei settori e delle zone già arrivati al livello europeo. I grandi centri decisionali privati (praticamente pochissimi gruppi come la FIAT, la Mondadori, la Pirelli, la Falck ecc.) hanno diligentemente emarginato ogni zona che non rientra nelle loro aziendali utilità economicamente costosa.

Vogliamo moltiplicare al massimo la capacità produttiva dei settori e delle zone già arrivati al livello europeo. I grandi centri decisionali privati (praticamente pochissimi gruppi come la FIAT, la Mondadori, la Pirelli, la Falck ecc.) hanno diligentemente emarginato ogni zona che non rientra nelle loro aziendali utilità economicamente costosa.

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

E' in funzione di questa struttura di massima che si organizza la « grande gara » con il 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

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 questi casi, 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, preminentemente, fra due strade: quel

che il sistema della « libera scelta », da parte del cittadino, del mezzo di trasporto preferito; quella delle utilità collettive fondate su una scala di priorità delle convenienze generali decisa dai pubblici poteri. La scelta della pri-

ma via che è quella fatta dal

l'Italia, quella fatta dalla Coda Comunità europea, comporta però una subordinata: un sistema di finanziamento (tariffario o altro che sia) tale da far partire a ciascuno la libera scelta, 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 Canal 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 data 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 preventivate (è 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 scaricando 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 ma mentre sempre più assieme pesa l'elemento veloci

za di trasporti: la ferrovia, Milano-Venezia porta 5 milioni di tonnellate di merci all'anno (passeggeri esclusi) mentre le chiavi che percorrono il Canale Sud non portano mai, anche nel migliore dei casi, più di tre milioni di tonnellate all'anno.

Il discorso sui canali cambia tutto — o ci prende sottili

neanche nei guasti termini anche il grande, angoscioso problema delle acque. Si tratta, qui al Nord, di fissare una scala di interventi che segua questa priorità di obiettivi: si stanziano idrogeologica, usi civili delle acque, irrigazione.

Ecco una vera politica di riduzione dei costi e di utilizzazione piena delle risorse esistenti. Le pieghe del Po travagliano anno dopo anno tutta l'agricoltura padana, provando danni colossali con crescenti frequenti: tutti i fiumi sono in pieno dissesto e le zone più vaste zone abbondanti di tratti ferroviari, malgrado la densità di tonnellate nei paesi avanzati di tutto il mondo, malgrado questo, dicevamo, la ferrovia Milano-Venezia porta 5 milioni di tonnellate di merci all'anno (passeggeri esclusi) mentre le chiavi che percorrono il Canale Sud non portano mai, anche nel migliore dei casi, più di tre milioni di tonnellate all'anno.

Il costo di trasporto diventa sempre più marginale nel complesso dei costi industriali ma mentre sempre più assieme pesa l'elemento veloci

za di trasporti: la ferrovia, Milano-Venezia porta 5 milioni di tonnellate di merci all'anno (passeggeri esclusi) mentre le chiavi che percorrono il Canale Sud non portano mai, anche nel migliore dei casi, più di tre milioni di tonnellate all'anno.

Il costo di trasporto diventa sempre più marginale nel complesso dei costi industriali ma mentre sempre più assieme pesa l'elemento veloci

za di trasporti: la ferrovia, Milano-Venezia porta 5 milioni di tonnellate di merci all'anno (passeggeri esclusi) mentre le chiavi che percorrono il Canale Sud non portano mai, anche nel migliore dei casi, più di tre milioni di tonnellate all'anno.

Il costo di trasporto diventa sempre più marginale nel complesso dei costi industriali ma mentre sempre più assieme pesa l'elemento veloci

za di trasporti: la ferrovia, Milano-Venezia porta 5 milioni di tonnellate di merci all'anno (passeggeri esclusi) mentre le chiavi che percorrono il Canale Sud non portano mai, anche nel migliore dei casi, più di tre milioni di tonnellate all'anno.

Il costo di trasporto diventa sempre più marginale nel complesso dei costi industriali ma mentre sempre più assieme pesa l'elemento veloci

za di trasporti: la ferrovia, Milano-Venezia porta 5 milioni di tonnellate di merci all'anno (passeggeri esclusi) mentre le chiavi che percorrono il Canale Sud non portano mai, anche nel migliore dei casi, più di tre milioni di tonnellate all'anno.

Il costo di trasporto diventa sempre più marginale nel complesso dei costi industriali ma mentre sempre più assieme pesa l'elemento veloci

za di trasporti: la ferrovia, Milano-Venezia porta 5 milioni di tonnellate di merci all'anno (passeggeri esclusi) mentre le chiavi che percorrono il Canale Sud non portano mai, anche nel migliore dei casi, più di tre milioni di tonnellate all'anno.

Il costo di trasporto diventa sempre più marginale nel complesso dei costi industriali ma mentre sempre più assieme pesa l'elemento veloci

za di trasporti: la ferrovia, Milano-Venezia porta 5 milioni di tonnellate di merci all'anno (passeggeri esclusi) mentre le chiavi che percorrono il Canale Sud non portano mai, anche nel migliore dei casi, più di tre milioni di tonnellate all'anno.

Il costo di trasporto diventa sempre più marginale nel complesso dei costi industriali ma mentre sempre più assieme pesa l'elemento veloci

za di trasporti: la ferrovia, Milano-Venezia porta 5 milioni di tonnellate di merci all'anno (passeggeri esclusi) mentre le chiavi che percorrono il Canale Sud non portano mai, anche nel migliore dei casi, più di tre milioni di tonnellate all'anno.

Il costo di trasporto diventa sempre più marginale nel complesso dei costi industriali ma mentre sempre più assieme pesa l'elemento veloci

za di trasporti: la ferrovia, Milano-Venezia porta 5 milioni di tonnellate di merci all'anno (passeggeri esclusi) mentre le chiavi che percorrono il Canale Sud non portano mai, anche nel migliore dei casi, più di tre milioni di tonnellate all'anno.

Il costo di trasporto diventa sempre più marginale nel complesso dei costi industriali ma mentre sempre più assieme pesa l'elemento veloci

za di trasporti: la ferrovia, Milano-Venezia porta 5 milioni di tonnellate di merci all'anno (passeggeri esclusi) mentre le chiavi che percorrono il Canale Sud non portano mai, anche nel migliore dei casi, più di tre milioni di tonnellate all'anno.

Il costo di trasporto diventa sempre più marginale nel complesso dei costi industriali ma mentre sempre più assieme pesa l'elemento veloci

za di trasporti: la ferrovia, Milano-Venezia porta 5 milioni di tonnellate di merci all'anno (passeggeri esclusi) mentre le chiavi che percorrono il Canale Sud non portano mai, anche nel migliore dei casi, più di tre milioni di tonnellate all'anno.

Il costo di trasporto diventa sempre più marginale nel complesso dei costi industriali ma mentre sempre più assieme pesa l'elemento veloci

za di trasporti: la ferrovia, Milano-Venezia porta 5 milioni di tonnellate di merci all'anno (passeggeri esclusi) mentre le chiavi che percorrono il Canale Sud non portano mai, anche nel migliore dei casi, più di tre milioni di tonnellate all'anno.

Il costo di trasporto diventa