

## Cari i nostri politici «Cari» in tutti i sensi

Egregio direttore vorrei unirmi alla proposta del lettore dell'Adige di ieri, di offrire ai nostri cari politici, oltre a tutti i benefici di cui godono, anche 'sto benedetto caffè e brioche negli autogrill delle autostrade cui accederanno gratis. Una sola cosa mi piacerebbe sapere: da chi sia partita la proposta, così, per curiosità personale. Sperando di avere una risposta auguro buon lavoro a tutta la redazione (questo è solo per voi) e auguro buon viaggio ai (e qui, lo so, è una ripetizione) nostri cari ma tanto cari politici.

Miranda Paolini - Trento

## Sbagliata e dannosa l'idea del pulmino dello sballo

La trovata del pulmino salva rischi e salva patenti è una realtà proposta sempre da chi sugli alcolici in un certo modo ci guadagna. Tanto è vero che non suggeriscono l'idea del guidatore designato (non beve uno su quattro) ma del pulmino (possono bere tutti).

Bella trovata che porta a casa la sicurezza stradale ma apre le porte ad un consumo demenziale garantendo appunto lo sballo perfetto. Le altre misure suggerite da tempo dai «non produttori» stentano a prendere piede. Quali? Ad esempio la somministrazione e la vendita dopo la maggiore età, la riduzione dell'orario degli esercizi notturni, l'aumento delle accise sugli alcolici, il divieto assoluto di pubblicizzare offerte alcoliche, il divieto di pubblicità sugli alcolici, le etichette informative sui prodotti alcolici (come nella grande America delle libertà), l'aumento dei controlli alcoltest. Aggiungerei il blocco dei finanziamenti pubblici a feste dove sia presente l'alcol nelle varie forme (birra, vino, superalcolici) e mi piacerebbe sapere che i pulmini e i taxi li pagano i gestori, non la mamma Provincia che paga già chi pianta viti e produce alcolici (ahimé). Poi smettiamola di farsarci solo e sempre sui giovani, siamo noi adulti i responsabili del loro disastro alcol correlato. Famiglia, regolamentazioni, politiche



## Scatenati arcensi

La 2ª G delle Medie  
«Nicolò d'Arco»  
ieri al nostro giornale  
vedi [www.ladige.it](http://www.ladige.it)

Curiosi di sapere come si confeziona il quotidiano l'Adige e come si diventa giornalisti professionisti, come si scrive un titolo e come si sceglie la notizia: così i ragazzi della 2ª G della scuola media «Nicolò d'Arco», definitisi «la classe vip del momento», accompagnati dalle brave insegnanti Fabia Povoli e Simonetta Mearelli hanno fatto visita alla nostra sede: Erica Amistadi, Rocio Andreatta, Marta Bottesi, Emily Calabri, Arianna Cavulli, Sophia Fattorelli, Francesca Gemini, Michael Gobbi, Ana Guja, Valentin Tudor Ilie, Klaudia Karolina Krasowska, Giulia Macka, Danja Malka, Ines Nicole Pedernana, Alessio Perini, Alice Prandi, Chiara Raschi, Amedeo Strafeleni, Veronica Tomsa, Immanuel Aamos Ullal, Luis Roberto Valenti, Alessandro Vecchi, Sara Voltan, Francesco Zanoni (guarda la foto su [www.ladige.it](http://www.ladige.it) e il video su [www.ladige.tv](http://www.ladige.tv))

sociali sono espressioni adulte, sono punti di riferimento gestiti da adulti. Adulti che spesso ci giocano su queste cose, ci guadagnano o fanno finta di non sapere.

Togliamo poi il nostro pensiero dalla «strada», non vediamo sempre e solo incidenti stradali come unica disgrazia possibile. Troppo semplice, troppo comodo. Magari se il giornalista evitasse di «garantire lo sballo» non sarebbe male. I titoli a volte condizionano ragionamenti, sviluppano inquietudine o serenità a seconda di come li interpretiamo, a seconda del nostro stile di vita, del nostro pensare.

Franco Baldo - Mori

## Non servono le «etichette» per combattere l'alcolismo

Leggo sull'Adige del 28 febbraio, un articolo che tratta del cosiddetto «bere giovanile». Siamo alle solite: si parla genericamente di alcol o bevande alcoliche e della pubblicazione del dottor Cesare Guerreschi che «fotografa il fenomeno dell'alcolismo giovanile». Ma come «dell'alcolismo giovanile»! Quindi si riporta la solita scaletta di dati percentuali, sicuramente allarmanti, sul bere dei giovani e giovanissimi e si dice più volte che i dati sono riferiti al consumo di vino, birra e superalcolici almeno una volta l'anno.

Si sottolinea anche che «bisogna far prevenzione nelle scuole medie». Ma

in Trentino già si fa prevenzione nelle scuole medie sia all'interno dei progetti salute sia in quelli legati al conseguimento del patentino per il motociclo. La prevenzione si fa direttamente con i ragazzi e con la formazione degli insegnanti sulle problematiche alcolcorrelate.

Quello che non mi piace in particolare è che sia usato il termine «alcolismo giovanile»: primo perché è troppo facile generalizzare, secondo perché indicare chiunque, giovane o adulto che sia, alcolista definisce la sua persona con un giudizio il quale implicherà pregiudizio, metterà come si dice «un'etichetta» sulla persona stessa. Perché invece non impariamo a usare il termine «persona con problemi correlati al consumo di...», se e quando questi ci sono reali e concreti, in modo da non intaccare con il pregiudizio l'essere intimo della persona stessa, riconoscendone invece il problema contingente, e accettandola con i suoi pregi e i suoi difetti per così com'è. Forse quella stessa persona sarebbe così motivata a risolvere il suo problema. La tendenza è di definire problematiche alcune categorie di persone: i giovani, gli adolescenti, quelli del gruppo X piuttosto che Y, ecc. quasi come a dire «loro sono sbagliati e noi, magari che beviamo moderatamente, siamo quelli giusti». Poche volte, o forse mai, mi è capitato di leggere che consumare vino, birra o superalcolici è un comportamento: lo è quando si beve un bicchiere al giorno come quando se ne bevono di più. Ci sono giovanissimi, giovani, adulti ed anziani, ci sono famiglie, comunità, che hanno problemi alcolcorrelati perché ogni quantità consumata mette a rischio sempre e comunque. È però importante che passi il messaggio che i comportamenti sono modificabili e che i problemi sono risolvibili. Mettere le «etichette» non serve a nessuno, tantomeno ai giovani. Tutte le persone possono incorrere in problemi, sia alcolcorrelati che altri, nel corso della loro vita e tutte hanno le risorse per risolverli, solo che in alcuni momenti non lo sanno. E infine che anche gli adulti si mettano in discussione invece di proiettare i problemi sempre sui giovani!

Susi Doriguzzi  
Apcat Centro Studi di Trento

(segue dalla prima pagina)

Vale perciò la pena di chiedersi quando convenga davvero realizzare una ferrovia, e come debba essere progettata per ottenere i massimi vantaggi.

Si tratta di domande di grande interesse nell'attuale contesto trentino, dove si assiste al fiorire di iniziative, non solo per la valorizzazione delle linee esistenti, ma anche per la realizzazione di nuove infrastrutture.

Un dibattito acceso si sta svolgendo in questi mesi nelle valli di Cembra, Fiemme e Fassa, mettendo a confronto due diversi approcci che però partono dall'idea, condivisa, dell'utilità di realizzare un nuovo collegamento ferroviario tra la città di Trento e le valli ladine.

Senza entrare in valutazioni politiche, vorrei cogliere l'occasione per esporre brevemente alcuni criteri da tenere presenti quando si deve decidere la realizzazione di progetti ferroviari. Il criterio principale è l'utilità: il progetto «giusto» è quello che dà vantaggi concreti e sostanziosi alla maggior parte degli abitanti e delle attività economiche presenti in valle.

Se questo accade, è più facile che anche le obiezioni di tipo economico possano essere superate. Infatti, una ferrovia utile sarà usata tutti i giorni da tante persone, residenti e turisti, per svolgere molte e diverse attività.

L'uso costante e frequente farà sì che gli incassi siano elevati e, di conseguenza, sarà più facile coprire i costi di gestione. Inoltre, i benefici sociali della nuova infrastruttura saranno tali da poterne giustificare la costruzione.

Quando un progetto è vantaggioso per tutti? Provo a concretizzare il discorso con un esempio. Mettiamo che il traffico

## Meglio i trenini di vallata Perché Metroland non sta in piedi

FERDINANDO STANTA

e l'inquinamento comincino a penalizzare il turismo delle valli, a ridurre la qualità della vita ed a scoraggiare il risiedere in montagna. Il treno è in grado di risolvere questo problema, ma a quale condizione? Semplicemente, essendo vicino alle persone ed ai loro bisogni. Alcuni modi per una ferrovia per essere vicina alle persone: un tracciato che, assecondando le forme del terreno, tocca la maggior parte dei paesi; fermate poco ingombranti, ma numerose e collocate nei centri dei paesi, alle stazioni degli impianti di risalita, presso le imprese ed i plessi scolastici; corse frequenti a intervalli regolari per viaggiare comodamente tutti i giorni anche sulle piccole tratte tra i paesi, per andare a scuola, in piscina, in discoteca, al lavoro; vetture capaci di trasportare facilmente gli sci, le biciclette, i bagagli; biglietti del treno abbinati a tutti i servizi che si usano nella vita di tutti i giorni, che si sia studenti o lavoratori, residenti o turisti, pensionati o imprenditori, che si viaggi per lavoro o per svago. Vicinanza significa anche che i progettisti della ferrovia dovranno trovare soluzioni affinché le auto restino a casa o in albergo e, perciò, si vada a prendere il treno alle fermate a piedi, in bici o con minibus; significa poter fare un tratto della Marcialonga con gli sci e, quando si è stanchi, tornare in treno; significa avere a disposizione lunghi itinerari per mountain bike o nordic walking con la

ferrovia come appoggio, sapendo dove si ha voglia... e gli esempi potrebbero continuare a lungo. Insomma, vicinanza vuol dire essere capace di tornare utile alle persone in mille modi diversi. La progettazione di un'infrastruttura di trasporto così congegnata può sembrare una sfida impossibile, ma, se ci pensiamo bene, molti ci sono già riusciti. Basta fare un breve viaggio nelle vallate montane della Svizzera per poter toccare con mano decine di esempi di questo tipo. È ancora possibile progettare e costruire ferrovie così? La risposta è affermativa e sono convinto che l'approccio promosso dall'associazione Transdolomites per il collegamento tra Trento e Canazei è sulla buona strada. Un buon compromesso tra velocità e capillarità, capace di centrare l'obiettivo di una ferrovia utile ed efficiente.

Certo, lo studio appena reso pubblico rappresenta solo il primo passo e richiede approfondimenti a cui la Giunta Provinciale non dovrebbe sottrarsi. Vorrei ricordare che la ricerca di soluzioni tecniche capaci di essere vicine alla mobilità locale è una sfida a cui i progettisti di infrastrutture ferroviarie non sono più abituati. Oggi, infatti, abbiamo fatto l'abitudine a progetti mastodontici che prevalgono sul paesaggio e sulle forme del territorio, richiedono ampi spazi, anche visivamente si impongono con un ampio uso del cemento a vista, di mu-

ri di contenimento, gallerie, ecc. In questo caso, invece, sono convinto che sia vincente un approccio più dolce e rispettoso di un ambiente già ampiamente antropizzato. Serve tornare all'antico, riducendo gli ingombri, rinunciando ad un po' di velocità, inutile, del resto, quando le fermate devono essere frequenti e ravvicinate, usando materiali, come la pietra ed il legno, capaci di mimetizzare la ferrovia nell'ambiente. Se la sfida sarà vinta, avremo una ferrovia vicina alle persone, ma non invadente, comoda da usare e con costi di costruzione e di gestione competitivi.

Mi si consenta, in conclusione, un confronto, senza volontà di polemica, tra i due approcci in discussione. Il primo, Metroland, estremamente costoso, votato alla velocità e utile quasi esclusivamente per i collegamenti con il capoluogo. Con l'impatto della costruzione di un tunnel tra i più lunghi delle Alpi e con la necessità di essere supportato da grandi aree di parcheggio per l'interscambio tra la mobilità locale ed il treno. Il secondo, da sviluppare a partire dallo studio di Transdolomites, finalizzato prevalentemente alla mobilità locale, ma capace di mille usi diversi, tra cui anche il collegamento con Trento. Una nuova presenza tra le case, lungo il fiume e nelle valli a cui sicuramente la gente si dovrà abituare, superando barriere culturali che oggi tendono a sopravvalutare, rispetto alla mobilità stradale, gli impatti acustici della ferrovia. Una presenza, però, simbolo di un'evoluzione, positiva, verso uno sviluppo economico, sociale e turistico più compatibile con l'ambiente.

Ferdinando Stanta  
È esperto di organizzazione e regolazione dei servizi di trasporto pubblico a Milano



**119€**  
SOUNDATION



**249€**  
FENDER  
SQUIER  
STRATOCASTER



**319€**  
YAMAHA



**89€**  
FENDER



**49€**  
ROLING'S



**299€**  
LINKO

**music center**

www.musiccenter.it

Gardolo (Trento) - via Soprasasso 32 - tel. 0461.961600

VINO AD ESCLUSIVO SCORTE - LE FOTO HANNO CARATTERE ILLUSTRATIVO - SALVO ERRORI E/O OMISSIONI DI STAMPA - TASSO ZERO - TAN 0% - TASSO PIU' SALVO APPROVAZIONE FINANZIARIA - CONDIZIONI DI FINANZIAMENTO DISPONIBILI PRESSO IL PUNTO VENDITA - PRATICA GRATUITA

M9080426