

Questo spazio è dei lettori. Per consentire a tutti di poter intervenire, le lettere non devono essere di lunghezza superiore alle trenta righe,

altrimenti verranno tagliate dalla redazione. Vanno indicati sempre nome, cognome, indirizzo e numero di telefono. Le lettere pubblicate

dovranno avere necessariamente la firma per esteso, tranne casi eccezionali. Lettere anonime o siglate con pseudonimi vengono cestinate.

via Missioni Africane, 17 38121 Trento
Fax: 0461 - 886263
E-Mail: lettere@ladige.it

Non solo coop, la Provincia aiuti anche i privati

Dopo aver letto sull'Adige gli articoli sulla situazione delle piccole cooperative che non possono chiudere, chiedo agli assessori Olivi e Mellarini di avere la stessa considerazione e dare sostegno che fino adesso non c'è mai stato anche alle piccole aziende che non sono cooperative e sono privati, che operano nei piccoli paesi di periferia e che stanno facendo i salti mortali per non chiudere le proprie aziende ma non hanno lo stesso potere «politico». La concorrenza deve essere leale e uguale per tutti, non aiutiamo solo perché è cooperativa, perché molte volte il privato fa più servizio e offerta per la comunità in cui opera.

Lorenzo Paolazzi - Cembra

Non giudichiamo un evento dal numero di brulé venduti

Gentile direttore, da tempo noto che sui mezzi di informazione locali (sia telegiornali che quotidiani), anche quando si parla di manifestazioni culturali di una certa levatura, ci si sofferma più che sui contenuti dell'evento sul numero di brulé venduti o sulle persone che hanno affollato i negozi. Quindi, quando si parla del Festival dell'Economia si dice che gli alberghi

sono stati riempiti e che i relatori sono arrivati con le famiglie e perciò anche i ristoratori ne troveranno beneficio; sulla chiusura della mostra dedicata ad Antonello da Messina si sono viste su Corso Bettini persone provenienti da chissà dove....

È giusto compiacersi se un'evento ha avuto successo però lo scopo dei mezzi di informazione dovrebbe andare oltre la contabilizzazione dei brulé consumati.

Si sa, noi siamo provinciali e questo personalmente non lo trovo del tutto negativo ma, ad ogni evento culturale, essere informati che uno o due visitatori provenivano dal Belgio, un altro dalla Tasmania e ne sono arrivati persino da Bologna, è un po' troppo.

Mario Giacomozzi

Vorrei mostre «leggere» al Palazzo delle Albere

Gregorio direttore qualche tempo fa vidi una maestra d'asilo che si accingeva ad attraversare insieme alla sua classe di bambini, sulle strisce pedonali davanti alla stazione di Trento. Visibilmente timorosa di fronte alle auto fermatesi, invitava i bambini ad affrettarsi più che potevano. Mia madre, trentina, sarebbe inorridita. Lei, al mio posto, avrebbe fermato le macchine e avrebbe atteso che tutti i bambini attraversassero con calma, dando loro l'idea che attraversare sulle strisce è un diritto

dei pedoni. Invece quella maestra ha dato ai bambini una lezione probabilmente indelebile: non c'è diritto certo, nessun posto è davvero sicuro. A volte penso a come è cambiato il Trentino. I trentini amavano viaggiare perché riuscivano facilmente ad adattarsi alle regole ed agli usi dei Paesi stranieri. Una qualità che richiedeva la buona conoscenza delle norme fondamentali della convivenza civile. Avevano una notevole conoscenza della lingue e della grammatica italiana, il che consentiva di apprendere una lingua straniera. Avevano nozioni aritmetiche ben memorizzate. Avevano una gerarchia valoriale netta. Avevano la consapevolezza che in condizioni estreme le cose cambiano e che la prudenza è più importante della forza. Oggi probabilmente non è più così. Eppure credo che il Trentino sia ancora una terra di confine nonostante internet, l'Europa e la globalizzazione. Ecco perché se penso ad un museo che manca in Trentino mi viene in mente quella cartina geografica «reversa» che sta fuori dalla libreria di via Mazzini: l'Italia vista da nord. Penso che un turista straniero apprezzerebbe un museo che lo aiuti ad imparare qualche cosa sull'Italia andando oltre i due o tre stereotipi conosciuti. Allo stesso tempo un turista italiano sarebbe interessato a vedere l'Italia con gli occhi di un uomo del nord. E credo che la memoria della storia della geografia e del costume di un cinquantenne trentino portino in un

angolino un quid non di austroungarico ma di mitteleuropeo che andrebbe individuato e fatto vivere, per esempio, al museo delle Albere. Mostre focalizzate su dettagli, magari sanguinolenti, come strumenti di tortura in uso in Italia, oppure le attrici celebri, Robin Hood italiani, razze canine selezionate per la pastorizia, i costumi nomadi, malattie, giocattoli, goliardia, filatelia, film di serie B, Ufo, ecc... attirerebbero la curiosità e potrebbero magari introdurre un discorso che, se ben fatto, potrebbe anche essere istruttivo.

Anche se l'argomento è leggero, non significa che la ricerca debba essere superficiale, incoerente, male allestita. Anzi, più l'argomento è leggero e più andrebbe fatto un lavoro accurato approfondito e ben documentato. Non un museo dell'identità trentina, dunque, ma un modo trentino di guardare alle cose attraverso l'Italia, e sempre con una sezione trentina, è quello di cui forse c'è più bisogno, perché l'Italia non è solo corruzione anche se tutto congiura per farcelo credere.

Paola Rossi

Cles, continuo a dire no alla festa di fine anno

Sono Remo Visintainer di Cles, forse l'unico censita di Piazza Granda e del centro storico che ha sempre protestato come ha potuto a

proposito della festa di fine anno. Anche martedì 31 dicembre, come da diversi anni ormai, si è ripetuta la festa con musica, scoppi di tutti i tipi anche molto fastidiosi.

E questo anche in barba all'ordinanza sindacale che vieta in modo assoluto botti, fuochi d'artificio e quant'altro in tutto il centro storico del paese.

A distanza di tanti anni non comprendo come non si sia trovata nessun'altra soluzione che porrebbe fine ad una annosa diatriba.

Qualcuno osserverà ironicamente che la protesta da parte di un censita direttamente interessato alla vendita di materiale pirotecnico cozzi inevitabilmente e direttamente con quanto detto sopra.

Questo è vero, ma il sottoscritto in quanto titolare dell'azienda in questione, spera e confida nel buonsenso dei propri clienti a proposito del buon uso del materiale da non offendere quelli che desiderano vivere la festa in modo giusto e sobrio.

Scusandomi dello sfogo, e, credendo di essere arrivato al culmine della sopportazione, chiedo cortesemente il rispetto delle regole come da ordinanza sindacale e inoltre per quel senso di civismo che dovrebbe contraddistinguerci dagli altri esseri viventi. Chissà che questa volta non ci sia qualche voce fuori dal coro che si unisce alla mia per renderla più forte ed ascoltata.

Remo Visintainer

(segue dalla prima pagina)

... dalle «lobbies» del trasporto su gomma, la rotaia non è mai stata amata. Ciò vale sia per la rete tranviaria delle grandi città, abbondantemente tagliata o cancellata negli anni Sessanta / Settanta del Novecento e in controtendenza rispetto al centro e al nord Europa, sia per la rete ferroviaria cosiddetta «minore» o secondaria. Si tratta, soprattutto, di un problema culturale antropologicamente documentabile, molto prima che di un problema tecnico o di analisi econometriche costi / benefici.

Gli anni Sessanta del secolo scorso ponevano già il problema dei cosiddetti «rami secchi» (anche i rami delle piante non sempre seccano da soli, ma spesso vengono fatti seccare per incuria). Si tratta di quelle linee ferroviarie che si volevano eliminare per scarsa frequentazione ma che, in realtà, si volevano sacrificare sull'altare della nascente mitologia auto-transportistica. Erano gli anni in cui la Fiat del professor Valletta dettava le politiche dei trasporti a livello nazionale, nella direzione del disimpegno progressivo verso il settore ferroviario, e a favore delle autostrade ritenute uniche panacee per la ricostruzione industriale del dopoguerra. Certamente l'Italia aveva bisogno di nuove strade a scorrimento veloce e di autostrade. Tuttavia, mentre gli Stati transalpini - Francia, Svizzera, Austria, Germania Ovest - indirizzavano il progresso tecnologico verso il miglioramento di tutte le infrastrutture (vecchie e nuove) nella prospettiva dell'integrazione strada-rotaia, le italiane «Cassandre» prospettavano un graduale declino della strada ferrata. E così, una dopo l'altra, venivano chiuse all'esercizio molte linee intra-alpine che avrebbero potuto garantire accessi dolci alle valli, a basso inquinamento e occupazione limitata degli esigui spazi della montagna. Nella nostra Regione trentino-sudtirolese ne faranno le spese la Mori-Arco-Riva (1936), la Brunico-Campo Tures (1957), la Chiusa-Plan Val Gardena (1962), la Ora-Predazzo (1963), la transregionale Ferrovia delle Dolomiti Dobbiaco-Cortina-Calalzo (1964). Resisteranno alla furia distruttiva la Trento-Malè: la vecchia «vaca nònesa» oggi trasformata in una moderna ferrovia, prolungata con grande

Mobilità in Trentino e nelle Alpi Ferrovie di vallata, è la soluzione

ANNIBALE SALSA

lungimiranza fino a Marilleva '900 e prossimamente fino a Mezzana. Sull'altipiano bolzanino fa ancora bella mostra di sé la Ferrovia del Renon, vero oggetto di culto ferroviamatoriale, frequentata da turisti e residenti. In Val d'Ossola, fra Piemonte e Canton Ticino, si è salvata ed è stata rilanciata con materiali e servizi di qualità la Domodossola-Locarno grazie al fatto che, per metà percorso, questa linea alpina a scartamento ridotto ricade in territorio ticinese elvetico. Purtroppo, nell'immaginario culturale italiano del dopoguerra, il treno veniva associato al disagio delle tradotte dove viaggiavano uomini ed animali. Su qualche vagone si leggeva, ancora nei primi anni Sessanta, la scritta sbiadita: «cavalli 8, uomini 40». Il disimpegno verso il trasporto su rotaia veniva salutato alla stregua di una terapia liberatoria da vincoli e disservizi, spesso voluti per giustificare il disimpegno. Le linee soppresse erano certamente obsolete dal punto di vista tecnologico. I costi di esercizio si dilatavano poiché l'automazione degli impianti di segnalamento e sicurezza era ancora di là da venire. Nessun investimento migliorativo era stato deciso in quanto il loro destino era definitivamente segnato da scelte politiche ispirate a logiche miopi, accecate da un malinteso senso del progresso e dalla libidine del «nuovismo» a tutti i costi. Intanto, nella Confederazione Elvetica, i vecchi trenini di montagna venivano trasformati in silenziosi salotti destinati a servire con efficienza e puntualità le più note località turistiche delle Alpi. Otto di queste località sono state escluse, e continuano ad esserlo, dall'accesso in automobile o autopullman (Zermatt, Saas-Fee, Bettmeralp, Riederalp, Murren, Wengen, Braunwald, Stoos). Esse sono state indicate con la denominazione di «villaggi senz'auto/ohne auto/sans auto/car free». In queste località, servite da ferrovie o da funivie per mobilità alternativa (non semplici impianti di

risalita per soli sciatori!), i turisti sono cresciuti e la crisi del turismo di questi ultimi anni non si è fatta sentire. Se pensiamo che, nell'anno 2008, la ferrovia retica del Bernina ha ricevuto il riconoscimento Unesco di Patrimonio dell'Umanità, dovremmo riflettere seriamente sul valore aggiunto per i siti dolomitici Unesco che ferrovie alpine come quella della Val Gardena, della val di Fiemme, delle Dobbiaco-Cortina avrebbero potuto avere nella risoluzione dei problemi della mobilità sostenibile in termini ambientali, paesaggistici e d'immagine. Invece, ancora oggi, si discute con argomentazioni da cultura della rottamazione ferroviaria anni Sessanta sulla validità di una nuova ferrovia per le Valli dell'Avisio (Cembra, Fiemme, Fassa). Voglio ancora ricordare l'esempio della Ferrovia della Val Venosta che le Ferrovie dello Stato, con le stesse argomentazioni anacronistiche che umiliano il trasporto locale in nome delle Frece, consideravano superata e chiusero all'esercizio nell'anno 1990. Effettivamente, con quel modello di gestione, le ferrovie locali di montagna non avevano futuro. Ma con l'acquisizione della linea da parte della Provincia di Bolzano la Val Venosta si è dotata, dal 2005, di un servizio efficiente ed ecologico, cadenzato negli orari e all'altezza dei tempi. La frequentazione è subito aumentata a livelli impensabili dopo quel cambio di filosofia gestionale. Come si vede, tutto si riduce ad una questione culturale non astratta, anzi concretamente misurabile in termini economici nel senso vero della parola «economia» (che include le valutazioni sociali e ambientali) e non in asettici conti ragionieristici. Con la stessa miopia, negli ultimi anni la mannaia anti-ferroviaria si è fatta sentire in alcune Regioni del nord Italia come Piemonte e Veneto. Queste due Regioni, infatti, con il pretesto dei tagli alla spesa pubblica hanno inferto duri colpi al trasporto regionale su rotaia peggiorando la qualità della vita degli abitanti. Negli ultimi tre anni l'amministrazione regionale piemontese ha sospeso il servizio su ben

tredici linee ferroviarie (sic!). Dopo una grande mobilitazione fra utenti del treno e frequentatori della montagna si è riusciti in extremis - ma con due sole corse al giorno di andata e ritorno (bell'esempio di ipocrisia istituzionale) - a salvare nel nuovo orario 2013/2014 il servizio sulla ferrovia transfrontaliera alpina del Colle di Tenda. Questa linea collega, con opere di ingegneria straordinarie, la città di Cuneo con le riviere di Ventimiglia e Nizza, nel cuore delle Alpi Marittime. Va detto, per i lettori trentini, che questa linea era stata distrutta dalla ritirata dell'esercito tedesco alla fine della seconda guerra mondiale ed è stata ricostruita e riattivata nell'estate 1979 grazie ad una convenzione internazionale fra Italia e Francia su insistente richiesta delle popolazioni locali. Sarà inevitabile che, con due sole corse di treni in salita e due in discesa, si registreranno presto flessioni di traffico tali da poter poi sbandierare l'anti - economicità della linea. Anche in questo caso, come vedremo successivamente per il Trentino e le Dolomiti, gli Svizzeri proposero di sostenere economicamente l'attivazione di un collegamento fra Berna e Nizza (via Sempione-Tenda) che già esisteva prima della guerra. Proprio riguardo all'interesse svizzero per i collegamenti intra-alpini in chiave di mobilità dolce, una recente proposta rossocrociata intenderebbe promuovere un collegamento fra St. Moritz e Venezia attraverso le Dolomiti. Peraltro non si tratta di una novità assoluta. Nello scorso mese di ottobre a Trento, su iniziativa dell'Osservatorio di Studi Autonomistici Regionali ed Europei, venne presentata a Palazzo Trentini (sede del Consiglio provinciale) una riedizione del libro di Emanuele Lanzerotti (1919) dal titolo: Rete trentina delle ferrovie secondarie. Relazione sulle ferrovie elettriche a scartamento d'un metro nelle Alpi orientali. Un progetto che, pur con tutte le limitazioni cronologiche e tecniche, ritorna ora di grande attualità. Ancora una volta non possiamo che sottolineare come le grandi lezioni in materia di governo del territorio montano ci provengano dai Paesi d'oltralpe e dalle loro culture. Per queste ragioni il Trentino e il Sudtirolo, che da quelle culture discendono per storia e tradizione, anche su questi temi possono salvaguardare le loro diversità e autonomie rispetto al modello italiano.

Annibale Salsa

Presidente Comitato Scientifico
Accademia della Montagna del Trentino

NUOVO

APPARECCHIO ACUSTICO QUASI INVISIBILE, DIGITALE

OtoLens

Quasi nessuno saprà che lei indossa un apparecchio acustico

Starkey

OtoLens

Un apparecchio acustico quasi invisibile, digitale e completamente programmabile.

- Apparecchio acustico ad inserzione profonda con Comfort Fit
- Può essere estratto quotidianamente favorendo una migliore salute dell'orecchio
- Funziona con riduzione di fastidiosi fischii
- Suono ottimale
- Realizzato per adattarlo al suo orecchio
- Compatibilità vivetta con il telefono

AUDIOMEDICA TRENTO

Via San Bernardino, 14 - Trento
Tel. 0461/983188

Sono presenti a:

PREDAZZO, RANCHA, TIONE, MEZZOLOMBARDI, BORSO VALSUGANA, CEMBRA, RIVA DEL GARDA, ARCO, CLES, ROVERETO, PERGINE, MORI