

Oltre all'insegnamento lavoro 421 ore

Insegnare lettere alla scuola media Bresadola di Trento. Ho due classi, 47 alunni che nel corso dell'anno faranno 6 temi d'italiano, per un totale di 282. 15 minuti per correggere ciascun tema, sono 4.230 minuti, cioè 70 ore. I 47, poi, faranno 6 verifiche di grammatica, per un totale ancora di 282. 10 minuti per correggere ciascuna verifica, sono 2.820 minuti, cioè 47 ore. 26 dei 47 faranno 6 verifiche di storia e 6 di geografia, in totale 312. 10 minuti per correggere ciascuna verifica, 3.120 minuti, cioè 52 ore. Inoltre, tre giorni in viaggio d'istruzione equivalgono a 72 ore, retribuite a 50 euro al giorno, (come due ore di lavoro di un carrozziere o di un idraulico). Inoltre 80 ore di art.12 comma 3 e 4 CCPL; nel mio caso 20 ore di consigli di classe (40 in altri casi); 15 ore di udienze settimanali; 8 ore di udienze generali; 8 ore di commissione. In totale 372 ore. Inoltre, almeno 1 ora e mezza in settimana per preparare lezioni e altro? Sono altre 49 ore. Totale definitivo: 421 ore.

Domenico Tirino - Trento

Hofer e il Trentino, gli insorti ci furono

La pagina 33 dell'Adige del 14 ottobre pubblica un articolo dal titolo «Ma chi è che insorse contro Napoleone?» nel quale vengono riportate alcune critiche che lo storico Roberto Adami, bibliotecario del Comune di Volano, rivolge alla scritta dedicatoria riportata sul cippo collocato a fine settembre a memoria degli insorgenti trentino-tirolesi insorti, sotto la guida di Andreas Hofer, appunto contro Napoleone e i suoi alleati bavaresi. Ciò che il cippo eretto a Volano intende ricordare e tramandare ai posteri è che sul sagrato della chiesa si svolse un importante episodio di quell'avvenimento storico che è passato alla storia sotto il nome di Tirol's Erhebung ovvero l'insurrezione tirolese e del quale tutto il popolo trentino fu protagonista. Non ho nessun motivo di mettere in dubbio la ricostruzione del bibliote-

Il sabato del Vignazia



cario Adami. Debbo però dissentire dalla sua affermazione che nel 1809 «a Volano (come in tutto il Trentino) non ci fu alcuna insurrezione», perché, al contrario, il Trentino e trentino-tirolesi furono coinvolti in prima persona dalla parte di Hofer e contro Napoleone e soci nella tremenda e gloriosa insurrezione di quell'anno. È lo stesso Adami, che, senza avvedersene, riconosce la realtà dell'insurrezione trentina (tralascio volutamente il «tirolese» per evitare equivoci) quando scrive (ripreso dall'Adige) che «nel territorio trentino non ci fu nessuna insurrezione», spiegando che in questo territorio «come in tutta la Contea del Tirolo, l'esercito regolare austriaco era appoggiato dalle milizie della difesa territoriale, i cosiddetti milizioti o bersaglieri (la parola Schuetzen era usata all'epoca soltanto nei territori di madrelingua tedesca), truppe arruolate presso la popolazione locale che il Principato vescovile di Trento (e quello di Bressanone) e la Contea del Tirolo dovevano obbligatorialmente (...) fornire all'imperatore».

Tutto esatto se non fosse che Adami dimentica il piccolo particolare che nel 1809 i principati vescovili di Tren-

to e Bressanone e la Contea del Tirolo col Trattato di Presburgo (26 novembre 1805) erano stati annessi, per volontà di Napoleone, che intendeva così ricompensarne l'alleanza, alla Baviera.

Ne consegue che la milizia territoriale trentina avrebbe dovuto, caso mai combattere al fianco delle truppe del loro nuovo Sovrano, il re di Baviera o, tutt'al più, starsene tranquilli. La semplice scelta di scendere invece in campo a fianco delle truppe imperiali non si può qualificare altrimenti che come insurrezione o magari, dal punto di vista del sovrano bavarese e di Napoleone, ribellione e tradimento.

Francesco Mario Agnoli

Orsi meno pericolosi dei cacciatori

Ho appreso dall'Adige che il consigliere provinciale Nerio Giovanazzi, noto cacciatore, presenterà un disegno di legge in cui propone che «mamma Provincia» dovrà risarcire ai contadini, allevatori e ai cittadini non solo i danni materiali ma anche quelli morali, quello biologico (fisico) e quello esistenziale (come

turbamento delle abitudini di vita) provocati dall'orso.

Nulla da eccepire per quanto riguarda i risarcimenti materiali e quelli causati per il mancato guadagno (come si farà a quantificarlo questo lo sa solo lui). Ma quello che più irrita è che chiederà alla Provincia di dare libertà ai comuni di decidere l'abbattimento di quegli orsi che danno fastidio, altra rognia per i sindaci.

Lo stesso consigliere ha dichiarato che non è contrario alla presenza di questi animali ma devono comportarsi bene. Allora io chiedo al consigliere, invece di presentare questo assurdo progetto di legge perché non aprire una scuola di «bon ton» affinché l'animale possa frequentarla e apprendere le nozioni di buon comportamento? Perché non ammettere che nei boschi, nei periodi di caccia ci sono altri e più gravi pericoli, non ho mai appreso che un orso, qui in Trentino, abbia assalito, ferito o ucciso una persona, ma per incidenti di caccia sì e questi non sono rari. Mi viene da pensare che al famoso consigliere «cacciatore» fra i suoi trofei manchi la pelle dell'orso. Spero vivamente che tutti i gruppi consiliari dicano no a questo assurdo progetto di legge.

Antonio Russi, Enpa di Rovereto

La Civiltà dell'Occidente esiste solo a parole

L'Occidente ha sempre avuto un grandissimo difetto: quello di ritenersi l'unico depositario della Civiltà (sì, proprio quella con la C maiuscola). Il problema è che la Civiltà con la C maiuscola, quella di derivazione egizio-greco-romana si è conclusa nel 476 d.C., quando un condottiero di nome Odoacre depose l'ultimo Imperatore Romano d'Occidente (più di nome che di fatto), Romolo Augusto (più comunemente Augusto-
lo).

Da allora, e nonostante l'avvento del Cristianesimo, l'Occidente non è più riuscito a darsi un assetto unitario, anche se l'apparente consolidamento dell'Unione Europea sembrerebbe dimostrare il contrario. Il problema è che nel corso del tempo si sono andate affermando a più riprese, e a fasi alterne, diverse potenze egemoni (Francia, Inghilterra, Germania, Spagna, Italia e - da ultimo - Stati Uniti

d'America, teoricamente estranei al Vecchio Continente, ma di fatto frutto di una lunga e progressiva penetrazione e colonizzazione europea), dalle quali va però esclusa la Russia, innanzitutto perché la sua unificazione è stata lenta e tormentata, e poi perché ha sempre in qualche modo rappresentato il collegamento con la memoria ancestrale delle cosiddette Invasioni Barbariche; in verità le reali motivazioni che hanno spinti più di una volta i Paesi Occidentali a interessarsi all'Est sono quasi sempre state le materie prime e le enormi risorse umane e materiali di cui questi disponesse e disponeva in passato, e in una prospettiva di decolonizzazione mettere le mani su tali risorse significava mantenere in vita il sistema economico capitalista per ancora molto tempo. Il guaio è che dal 1945 in avanti pressoché tutti i Paesi dell'Europa Orientale avevano seguito l'esempio dell'Unione Sovietica, convertendosi al Comunismo, per cui gli Occidentali non potevano più controllarli attraverso i Quisling di loro gradimento; così, puntando sul fatto che simili governi non garantivano libertà, democrazia e diritti umani, iniziarono una lenta e progressiva opera di logoramento sfociata nell'ormai storico 1989, che vide la pressoché definitiva scomparsa (perlomeno in Europa, non certo nel resto del mondo) di tali ordinamenti e, in parte, della dottrina che li sottintendeva. Ora, se si pensava che tutto ciò desse all'Europa e al mondo un lungo periodo di pace, libertà, democrazia e diritti umani, ci si è completamente sbagliati: i conflitti che hanno per anni insanguinato i Balcani e l'Europa Orientale hanno dimostrato come la democrazia liberale sia assolutamente inapplicabile laddove non esistano e non siano esistite per tempo le basi, ed anche la partita Italia-Serbia di questa sera ne è una dimostrazione.

Morale: ancora una volta l'Occidente ha dimostrato di non essere assolutamente in grado di risolvere i propri problemi se non a prezzo della pressoché totale distruzione di Paesi, popoli, civiltà e culture che hanno il solo torto di essere diverse, antitetiche o solo in contrasto con la propria, e tutto in nome del denaro e dell'interesse dei ceti dominanti aristocratico-borghesi e capitalisti.

Enrico Emiliri - Malosco

Più efficienza e qualità alla rete

Passiamo da «No-Tav», al sì ferroviaria

FULVIO FORRER

I treni ad alta velocità (Tav) sono diventati un concetto della Comunità europea (Ue) per avvicinare le distanze presenti nel nostro continente, uno strumento per dare alle aree periferiche nuove opportunità e migliorare le prospettive di vita. Per l'Ue la Tav è uno strumento di sviluppo a favore dell'intera Unione e in particolare per i territori svantaggiati.

Oggi invece la ferrovia è uno degli emblemi di inefficienza della mobilità, ciò in Italia è più vero che altrove, ma anche qui vi sono aree ben servite e ben strutturate. Le Regioni giocano in tal senso un ruolo importante, il trasporto regionale afferisce al livello di area vasta e lo Stato, inefficiente come è, non riesce, ma neppure lo vuole, gestire in modo lungimirante tale risorsa. Per quanto ci riguarda, a parte i notevoli margini di miglioramento ancora necessari e possibili, siamo in un'«isola felice»: il trasporto pubblico è presente con buoni livelli di servizio e affidabilità.

La ferrovia, anche l'attuale linea del Brennero, ha margini di potenziamento decisamente notevoli, nell'ordine del 100%, ciò potrebbe comportare il totale spostamento delle merci dalla gomma, attuale modalità del trasporto, alla ferrovia con notevoli guadagni economici e ambientali. Ciò non avviene in quanto il nostro Stato vede le Alpi come semplice ostacolo da superare il più facilmente possibile, non considera che si tratta di uno spazio di vita dichiarato a livello internazionale di delicato valore per l'intero continente, e i Governi sono evidenti ostaggio delle lobby d'affari, in particolare quelle dei trasporti. Pensiamo in ogni caso alla ipotesi che sull'attuale linea ferroviaria possano passare, anziché gli attuali 180 convogli

giorno, ben 270 treni, magari più carichi, meglio composti, nonché adeguatamente cadenzati e organizzati su 365 giorni anziché sugli attuali 250. Nodi come Rovereto, Trento e Bolzano, e in ogni caso tutti gli aggregati insediati, si troverebbero pesantemente penalizzati, in particolare dal rumore di fondo molto elevato e discontinuo, ma soprattutto da un traffico continuo e incombente. L'opportunità di ragionare su di una nuova linea (poco realistica nella ipotesi di tratta sud, ovvero il collegamento dalla galleria di Base - Brennero - a Verona), ma soprattutto sui necessari raccordi ferroviari tra vecchia e nuova linea, pone con forza l'opportunità di immaginare dei passanti urbani capaci di riqualificare le città. E se Bolzano con la proposta di Bypass e la riqualificazione dell'areale della stazione ha aperto una prospettiva concreta e lungimirante, Trento e Rovereto sono legate a un'ipotesi tecnicamente poco praticabile ed economicamente fuori scala. I trentini preferiscono metter la testa sotto le montagne lasciando solo immaginare la bellezza dei nostri territori, rinunciando così ad affrontare reali soluzioni migliorative per le due città. E così la lotta anti Tav si scontra con il vuoto delle idee (avvilita da una politica poco ricettiva e apparentemente decisionista) e delle proposte (indesiderate e

marginalizzate). Appare evidente che per me, l'ipotesi di interrimento della ferrovia proposta per Trento, è una mancata soluzione alla frattura urbana rappresentata dagli attuali 100 e dai futuri, e auspicabili incrementi, fino a 200 treni merci giorno, complessivamente un treno ogni 5 minuti. E se i 100 treni persona sono necessari proprio nelle aree abitate, proprio nel cuore pulsante della residenza, delle attività e degli interessi, le merci è bene che passino defilate, rallentando l'intera tratta Brennero-Verona il meno possibile, magari rappresentando invece Varianti di sfogo per i vari casi di intoppo possibile e lasciando alle «funzioni persone-servizi per la collettività» l'attuale tracciato: una risorsa di alto valore. Comunque pensare a carri merci costruiti un po' meglio di quelli fracassoni attuali è certamente meno oneroso che non pensare a protezioni di continuo sviluppo lineare. È poi certamente meno oneroso che non costruire una nuova linea ferroviaria scelta che comporterà il proscioglimento delle risorse per sistemare la vecchia linea del Brennero per un tempo lunghissimo. La nuova linea servirà quando quella attuale sarà satura, ovvero quando i livelli di carico del sistema trasportistico potranno raddoppiare rispetto all'esistente, ipotesi che si è già

dimostrata irrealistica e che smentisce le varie previsioni di incremento abnorme del traffico merci, con devastanti conseguenze, per la quale l'autostrada è comunque il volano di compensazione. Ma perché a fronte delle seppur parziali potenzialità residue le merci viaggiano in Italia tutte su gomma nonostante almeno la nostra regione sia, interamente e per il tragitto più lungo nelle Alpi, considerata una tratta a delicata situazione ambientale? Vale a qualche cosa accorgersi che le merci da nord arrivano al Brennero su treno e di qui scendono a valle lungo l'autostrada? Non è che vi siano disparità di tariffazione lungo i vari vettori di attraversamento delle Alpi che impongono una rivisitazione delle nostre tariffe autostradali? La nuova linea servirà quando l'attuale tracciato, ammodernato anche nella tratta sud, sarà capace di trasportare 30 milioni di tonnellate all'anno di merci e l'autostrada sarà liberata del traffico pesante. Spero che le puzze autostradali possano essere combattute da una popolazione locale conscia e consapevole del prezzo che sta pagando, allargando lungimiranti misure di protezione della salute già introdotte in territorio austriaco e che comportano un uso dell'autostrada più compatibile con i territori attraversati. Perché da noi il passaggio di un camion costa un terzo che non sulle altre tratte di attraversamento delle Alpi, perché dobbiamo sopportare un traffico deviato stimabile in un 30% di quello in transito per banali ragioni di convenienza economica degli autotrasportatori? Quando si registreranno risultati sul fronte del governo dei flussi di traffico anche la fiducia nel futuro e in chi dirige le modalità di spostamento potrà crescere.

DA QUANTO TEMPO NON CONTROLLI IL TUO UDITO?

Per te un test* gratuito

Chiamala 0461-983188 e prendi la tua consulenza GRATUITA, anche a domicilio.

AUDIOMEDICA TRENTO

Via San Bernardino 14
38100 Trento

*Testi non medicale

● Predazzo - Cles - Panchià - Arco - Tione - Riva del Garda - Mezzolombardo - Cembra - Lavis - Rovereto - Pergine ●