

**CYBER SECURITY.** Sistemi bloccati, ripartono solo se si paga un riscatto: qui vigila Trentino Digitale, ecco come

# Attacco hacker, e da noi?

**TRENTO.** Come "porta di accesso" hanno usato una debolezza già nota, per rimediare alla quale la gran parte dei gestori di server e sistemi informatizzati era già corsa ai ripari. La gran parte, ma non tutti. E contro gli altri si è scatenata una vera e propria multinazionale del crimine. Un sistema articolato, forte di professionalità di prim'ordine e di

«È una guerra: in campo professionalità e mezzi quasi illimitati»  
**Kussai Shahin**

mezzi tecnologici e finanziari quasi illimitati. Usato per mettere in scena la versione 4.0 della vecchia estorsione. Entrati nel sistema, se ne impadroniscono e lo bloccano mettendo delle "chiavi" che solo loro sono in grado di rimuovere. A quel punto la ditta può scegliere: pagare 2 bitcoin, circa 40 mila euro, o buttare tutto, dati e sistema, e

ricominciare da zero.

In Italia le vittime sarebbero una ventina. In Trentino, a quanto pare, nessuno. «Non ho notizia di vittime - dice il responsabile sicurezza di Trentino Digitale Kussai Shahin - e sicuramente non ce ne sono tra i server pubblici: quel pericolo era noto da più di un anno e siamo intervenuti già allora per

tappare la falla. Ma non è il primo attacco e non sarà nemmeno l'ultimo: è una guerra quotidiana. C'è bisogno di professionalità di primissimo piano, di collaborazioni internazionali. E serve anche la crescita di una consapevolezza collettiva, di una cultura. I servizi digitali portano grandissimi benefici, ma la difficoltà di proteggerli è il

rovescio della medaglia. Difendersi dai danni degli hacker una volta entrati nei sistemi, è difficilissimo: lo sforzo deve essere concentrato sul non farceli entrare. E in questo anche la negligenza o la superficialità di qualsiasi utente della rete può risultare fatale».

> LUCA MARSILLI A PAGINA 3

IL CERMIS  
CI RICORDA  
QUANTO VALE  
L'AUTONOMIA

CARLO ANDREOTTI

Giustamente nei giorni scorsi si è ricordata la seconda tragedia del Cermis in occasione dei 25 anni del tragico evento del febbraio 1998. La memoria è andata comprensibilmente alle vittime, ai loro parenti, alle responsabilità e ai perché di quell'assurdo avvenimento sicuramente evitabile. Credo tuttavia che nel giusto ricordo di quanto sopra non vada dimenticato quanto è stato fatto riguardo ai dovuti risarcimenti e alla ricostruzione. C'era il concreto pericolo che non solo Cavalese, ma l'intera valle di Fiamme non potesse più risollevarsi dopo aver già sopportato la tragedia di Stava e la prima sciagura del Cermis. Un pericolo che andava decisamente esorcizzato con interventi tempestivi e mirati. E qui entra in ballo ancora una volta la capacità di agire dell'autonomia, di una corretta ed efficace gestione di tutte le sue enormi potenzialità.

> SEGUE A PAGINA 2

ARRABBIATI  
E DELUSI

GIUSEPPE MAIOLO

Si trovano e neanche tanto nascondamente. Si riuniscono infiammati come da un flash mob che li aggruppa per protestare contro le ingiustizie o la possibile catastrofe climatica. Sono i ragazzi della generazione Z che sanno mobilitarsi

> SEGUE A PAGINA 2



«Fotografare di notte ti fa trovare cose che l'occhio non vede». Parola di un esperto, Andrea Contrini, di Rovereto. Insegnerà i suoi segreti a Lavis, per «M'illumino di meno» > GIGI ZOPPELLO A PAGINA 6

**La sentenza**  
Nuovo ospedale doccia fredda: la Guerrato «perdonata»

> IL SERVIZIO A PAGINA 5

**Mondiale**  
Tiro con l'arco: Elisa Roner sbaraglia tutti a Las Vegas

> IL SERVIZIO A PAGINA 8

**Il monumento**  
Chico Forti avrà la statua nel cortile della Rurale

> IL SERVIZIO A PAGINA 10

**Storie di donne**  
Sono quattro le mamme che fanno ripartire l'oratorio

> DANIELE PERETTI A PAGINA 7

L'ASTUZIA  
DI AMADEUS

GABRIELE BIANCARDI

Ci siamo! Dopo due anni di lontananza, siamo di nuovo a Sanremo, il 73° Festival parte stasera. Ventotto cantanti: non ci sono più le "nuove proposte" ma partono tutti allo stesso livello. L'astuto escamotage di Amadeus accontenta tutti. Il cast è stato costruito per avere l'ascolto più alto.

> SEGUE A PAGINA 2

**Grandi opere.** Parla l'architetto Toffolon  
Il bypass taglia la città  
«Disastro urbanistico»



Frese in arrivo per il mega tunnel

**TRENTO.** Il bypass? Un'occasione per bonificare i terreni contaminati delle aree Sloi e Carbochimica. Detto ciò, si sta sottovalutando il danno urbanistico che la grande opera firmata Rfi rischia di fare alla città. Lo dice l'architetto ambientalista Bepo Toffon. Intanto i consiglieri circoscrizionali ribelli hanno incontrato il sindaco Janeselli, con gli assessori Facchin e Baggia.

> ANDREA TOMASI A PAGINA 4

FERRAMENTA • CARTOLERIA • DUPLICAZIONE CHIAVI  
COLORI • AFFILATURA COLTELLI E FORBICI  
CORNICI SU MISURA • SERVIZIO TINTOMETRICO



**FerrZeni**

ANDALO (TN) Via Pradel 7  
Tel. 0461 585525 - [ferrzeni@virgilio.it](mailto:ferrzeni@virgilio.it)



**GRANDI OPERE** «La circonvallazione ferroviaria: occasione per la bonifica ma sarà un danno». Parla Toffolon, architetto e prof di Italia Nostra

# «Con il bypass un disastro urbanistico»

ANDREA TOMASI

**TRENTO.** Il bypass può essere un'occasione per bonificare i terreni contaminati dell'ex area industriale di Trento Nord (Sloi e Carbochimica). Certo è che si sta sottovalutando il danno urbanistico che la grande opera firmata Rfi (Rete ferroviaria italiana) rischia di fare alla città: un danno permanente, con «una voragine larga come via Brennero e profonda come una casa di tre piani». Questo, in estrema sintesi, il pensiero di Beppo Toffolon, architetto, docente a contratto di tecnica urbanistica presso il Dipartimento d'Ingegneria civile e ambientale dell'ateneo trentino, nonché ex presidente provinciale di Italia Nostra e oggi consigliere dell'asso-

HANNO DETTO



Una voragine larga come via Brennero e profonda come una casa di 3 piani  
**Beppo Toffolon**

ciazione ambientalista.

Insomma se a preoccupare non sono le sostanze tossiche che verranno movimentate all'imbocco nord del bypass, se a creare allarme non sono le possibili frane in via Pietrastretta e sotto la Marzola, dubbi sorgono sul piano urbanistico. E Toffolon, con precisione tecnica, dà dei colpi non da poco ai decisori e anche ai trentini. Ci arriviamo. Per capire però bisogna fornire un paio di dettagli: parliamo di un tunnel ferroviario di 12 chilometri (a cui si devono aggiungere due fuori terra) che partirà da Trento Nord e sbucherà all'Acquaviva di Mattarello; per l'assessore comunale alla transizione ecologica Ezio Facchin (ex uomo di Rfi e oggi braccio destro del sindaco Franco Ianeselli) si tratta di una grande opera che permetterà la realizzazione dell'ambizioso progetto denominato "Super Trento" (a lavori finiti, teoricamente entro il 2026, si dovrebbe realizzare il sogno dell'interramento della ferrovia). Costo del bypass: un miliardo e 270 milioni di euro (960 milioni dovrebbero arrivare dai fondi del Pnrr, a cui si dovrebbero sommare 310 milioni dello Stato, da Decreto Aiuti Ter). Costo del "cantierino 2" (interramento della stazione): da 300 a 350 milioni di euro.

I lavori per la realizzazione del tracciato che attraverserà il capoluogo e parte delle sue colline dovrebbero iniziare entro fine marzo.

I veleni - il piombo tetraetile che si trova nei terreni delle aree

ex Sloi ed ex Carbochimica a Trento Nord e su cui verrà collocata una parte del bypass ferroviario voluto da Rfi e sposato da Provincia autonoma e Comune di Trento - verranno rimossi, almeno in parte. Le modalità di questa rimozione e i possibili rischi di espansione della contaminazione in falda sono ciò che più preoccupa i No Tav, la Rete dei cittadini e Comitato cittadini di via Brennero. Fine della premessa. Arriviamo alle osservazioni dell'architetto Toffolon. «La nuova ferrovia - spiega - sta arrivando a Trento, com'era previsto da trent'anni. Tuttavia, non si può dire che la città sia pronta a cogliere l'occasione per rimuovere i binari che, in un secolo e mezzo, si sono incarnati al suo interno. Il confronto con l'Alto Adige è avvilente: Bolzano ha pronto un piano urbanistico elaborato con grande anticipo da Arbo (una società di Provincia e Comune), dopo lunghe fasi di confronto e un concorso internazionale, vinto dieci anni fa da Boris Podrecca con un bel progetto che restituisce alla città 35 ettari su cui edificare 400 mila metri quadri, corrispondenti a circa 4000 abitazioni». Insomma il solito complesso di inferiorità dei trentini? Toffolon è un tecnico, non un sociologo: «Mentre Bolzano aspetta impaziente l'inizio dei lavori, dopo decenni di scetticismo e noncuranza Trento rincorre ora affannosamente i piani di Rfi (Rete ferroviaria italiana) per valutarne le conseguenze. Quali? Fin qui si sono considerati solo problemi



Una veduta dello Scalo Filzi. Toffolon: «Forse a Roma non hanno compreso che la città non termina là»

tecnici (scavi, espropri, bonifica, vibrazioni, disagi) ignorando completamente i problemi urbanistici: l'impatto sulla città storica e sulla zona nord. Certo, la cittadinanza ha diritto di chiedere ogni garanzia che le opere non arrechino danni. Un fatto, però, è strano: cittadini che hanno convissuto serenamente con pericolosi inquinanti a due passi da casa, si preoccupano perché la bonifica, rimandata di decennio in decennio, finalmente si farà. Quelle legittime preoccupazioni non impediranno il bypass, ma hanno prodotto due effetti: positivamente, hanno ottenuto più attenzioni e risorse per assicurare le garanzie richieste; negativamente, hanno contribuito a oscurare le drammatiche conseguenze urbanistiche del progetto di Rfi».

Il taglio di via Brennero sarà una ferita dolorosa: «Fino a oggi nessuno si è preoccupato di definire come la città storica si rimarginerà dopo l'interramento della ferrovia. Con grande ritardo, il Comune ha avviato un percorso partecipato (Super Trento) che si spera possa produrre qualche indicazione in tempo utile. Quel che più sconcerta, tuttavia, è la rassegnazione con cui Trento subisce l'ampia e profonda trincea ferroviaria che taglierà a metà, per sempre, tutta la zona nord, il cuore terziario che fornisce servizi all'intera provincia. Non è necessario essere urbanisti e non serve una grande immaginazione per prevedere l'effetto di una voragine larga come via Brennero, profonda come un edificio di tre piani, che dal ponte ferroviario

Martiri di Nassiriya prosegue verso nord fin quasi all'incrocio con la tangenziale. Una trincea dalle spesse mura di cemento sormontate da pannelli acustici, entro cui ogni giorno transiteranno centinaia di treni nel mezzo della zona dove si concentrano le attività più rilevanti per l'economia della città. Un disastro urbanistico di cui nessuno pare preoccuparsi (tranne la Circostrizione e Italia Nostra), dovuto unicamente, si dice, allo stazionamento dei treni merci all'ingresso dell'Interporto provinciale (...) Provincia e Comune affrontino tempestivamente la questione con Rfi valutando ogni possibile soluzione tecnica, incluse eventuali modifiche all'Interporto. Forse a Roma non hanno compreso che la città non termina allo scalo Filzi».

**Territori.** Ieri a Palazzo Geremia l'incontro con il sindaco Ianeselli e l'assessore Facchin

## Dalle Circostrizioni la carica dei consiglieri ribelli quasi No Tav

**TRENTO.** Consiglieri circoscrizionali "ribelli": quelli che non apprezzano la linea del Comune sulla grande opera "circonvallazione ferroviaria". In un documento hanno parlato di scarsa trasparenza da parte dell'amministrazione comunale in materia di bypass. Il documento è stato tenuto "segreto" per giorni. Ieri, su invito del primo cittadino, c'è stato un incontro nel suo ufficio di Palazzo Geremia in via Belenzani a Trento.

La delegazione era capitanata da Claudio Geat, ingegnere, agguerrito presidente della Circostrizione Centro Storico - Piedicastello, esponente del Pd (nella gara per la conquista della segreteria provinciale del Partito Democratico lui è al fianco di Alessandro Betta). È stato lui il primo a presentarsi davanti alla sede del Comune. È arrivato (simbolicamente, visto che si parla di transizione ecologica) in bicicletta, assieme alla consigliera Renata Attolini (Sinistra Italiana), anche lei

su ruote. Il documento è stato sottoscritto anche da da Paolo Valentini e Nicola Vigorito (Pd), Andrea Baggio e Sara Heyazi (Futura) ed Elisabetta Zanella (Trento Viva). C'è poi la Circostrizione Argentario, in rappresentanza della collina: il presidente Andrea Vilardi (Pd), con Alessandro Zanasi (Pd), Marta Migliaresi (Pd), Monica Ioris (Pd) e Maria Giovanna Franch (Futura). Ieri c'era anche la consigliera di San Giuseppe Santa Chiara Daniela Fait (Futura), spesso presente alle serate informative promosse dai cittadini che si oppongono alla realizzazione del bypass.

I consiglieri circoscrizionali sono espressione del territorio. Vengono ascoltati e, in un certo senso, temuti perché sono quelli che "parlano", parlano alla gente del sindaco e della sua giunta. Sono tendenzialmente liberi dai vincoli che hanno invece i consiglieri comunali (per non parlare degli assessori). Il loro è quindi un "fuoco amico" e per questo più doloroso per chi lo subisce (nella

fattispecie il sindaco di Trento), perché una cosa è venire feriti dall'opposizione (dal centrodestra che in Provincia è maggioranza) e una cosa è venire feriti da quelli della tua stessa parte. Che ti possa colpire il nemico lo metti in conto e ne fai quasi una medaglia. Quando però a criticarti, a dirti che non hai lavorato bene e che non sei stato trasparente sono quelli con cui ti trovi ad organizzare campagne elettorali e strategie a ora di pranzo e cena beh... un po' ti irrita. Ma Franco Ianeselli - che ha "sposato" il progetto di bypass ferroviario promosso da Rfi (Rete ferroviaria italiana) e che su questo progetto ci ha messo la faccia (di sicuro più del governatore Maurizio Fugatti) - ha la pelle dura. Ancora più dura, non foss'altro per età e per esperienza nel management di Rete ferroviaria italiana, ce l'ha il suo assessore alla transizione ecologica Ezio Facchin. Al suo fianco un altro pezzo da novanta: l'avvocato Monica Baggia, ex presidente di Trentino Trasporti e oggi asses-

sora alla pianificazione. Al confronto c'era anche il dirigente del servizio Mobilità e Rigenerazione urbana, l'ingegner Giuliano Franzoi. Tutti restano sulle proprie posizioni. Geat esprime dispiacere per il fatto che nessuno dei rappresentanti di circostrizione fa parte dell'"osservatorio ambientale". Franzoi ha risposto anche ad alcune domande sui punti critici del progetto: «Il cantiere pilota ha lo scopo di tarare le modalità di intervento sui risultati delle analisi e di assicurare le condizioni di sicurezza per i lavoratori e i residenti. I risultati, illustrati parzialmente all'amministrazione comunale, hanno stabilito che si dovrà intervenire in atmosfera confinata come sul Lavisotto. Tor Vergata, consulente di Rfi per il primo cantiere pilota, ne ha fatto un secondo sfruttando le lavorazioni in corso sul Lavisotto. Su richiesta del Comune nell'areale ferroviario tra le due aree inquinate sono state fatte analisi in profondità fino a 16 metri».

A.TOM.



Claudio Geat (Pd) con la consigliera Renata Attolini (Sinistra Italiana)

IL NUOVO TRENTO

Per maggiori approfondimenti vai su

www.giornaletrentino.it