

Test di elettrificazione sulla filovia, riprende la crociata dei comitati. La replica dell'Assessore Civitaresse «Abbiamo circa 15 milioni di euro e un programma che stiamo studiando con i vertici di Tua. Siamo aperti al dialogo e alle proposte dei comitati. Ma non accetteremo rifiuti per partito preso».

La storia infinita ha inizio all'alba del nuovo secolo, nell'immaginazione e nelle parole di un politico di lungo corso come Nino Sospiri, che agli inizi del Duemila cominciò a vagheggiare l'idea di una metropolitana leggera, capace di risolvere le difficoltà di traffico e viabilità di una città di provincia simile, ma solo nelle problematiche viarie, ad una grande metropoli. Da allora si sono succedute amministrazioni e giunte, la filovia è divenuta periodicamente oggetto di discussione e trattative in ogni tornata elettorale. Ma se i volti e i nomi degli interlocutori politici non sono più gli stessi di un tempo, restano quelli di sempre i cittadini che, assemblandosi in comitati spontanei, hanno ingaggiato una guerra a colpi di picchetti e proclami contro un progetto «partito con aspettative eccellenti e finito in modo orribile». Almeno nel giudizio di Ivano Angiolelli e Maurizio Biondi, a capo dei comitati che continuano a gridare a gran voce il proprio dissenso verso un'opera «senza capo né coda». La crociata riprende dopo l'avvio delle prove di funzionamento sulla linea elettrica nel frattempo realizzata.

Partita, secondo le migliori intenzioni, con la scelta del vettore più confortevole al mondo, l'olandese Phileas, rimasto però un prototipo sulla carta. Poi è subentrato il modello di metro in uso a Trieste, che prevedeva un'elettrificazione a terra. Idee mai attuate, a fonte della realtà di oggi: «Il moncone attuale, fortemente voluto dal centrodestra e oggi sostenuto dal centrosinistra, dovrebbe attraversare anche strade senza elettrificazione, configurando un vero e proprio nonsenso tecnico ed economico. Il sopravvenuto annullamento recente del bando di gara per l'assegnazione della progettazione definitiva del secondo e terzo lotto dell'impianto, rappresenta l'inconfutabile riprova di un fallimento annunciato».

STOP IMPOSSIBILE Una condanna senza appello che non trova condivisione nell'amministrazione comunale: «È vero, la storia della filovia è una vicenda piena di contraddizioni - spiega l'assessore alla Mobilità, Stefano Civitaresse ma non possiamo mandare al macero finanziamenti e anni di lavoro, arroccandosi dietro un rifiuto a priori di un'opera che deve essere vista in una visione generale. Il nostro obiettivo è quello di procedere a modifiche delle norme tecniche del Piano Regolatore, in modo da ripensare nel suo complesso la viabilità della città». Tra qualche settimana sarà predisposto il collaudo con un mezzo di prova per verificare il funzionamento della rete. Poi l'acquisto di mezzi elettrici, i più innovativi della categoria, e la sistemazione delle infrastrutture. «Abbiamo circa 15 milioni di euro e un programma che stiamo studiando con i vertici di Tua continua l'assessore - Siamo aperti al dialogo e alle proposte dei comitati. Ma non accetteremo rifiuti per partito preso».