

FERMIAMO IL METRÒ DI CAPRI

Francesco Canessa

C'è voluto un secolo, ma le proposte al Convegno sul paesaggio di Capri del 1922 fatte provocatoriamente da Marinetti, Depero, Prampolini e i loro amici Futuristi stanno per essere prese sul serio. Non

ancora la funivia Tragara-Faraglioni, ma un "trasporto pubblico su ferro".
pagina XV

FERMIAMO LA METROPOLITANA DI CAPRI

Francesco Canessa

C'è voluto un secolo, ma le proposte al Convegno sul paesaggio di Capri del 1922 fatte provocatoriamente da Marinetti, Depero, Prampolini e i loro amici Futuristi stanno per essere prese sul serio. Non ancora la funivia Tragara-Faraglioni, ma un "trasporto pubblico su ferro" sotterraneo, cioè una metropolitana, che da Marina Grande porti ad Anacapri. Il relativo progetto di fattibilità è stato ufficialmente presentato a fine febbraio dal sindaco di Anacapri Francesco Cerrotta, presente il collega "di basso" Giovanni De Martino, ciascuno affiancato dai competenti assessori. Gli esperti della società Sintagma, vincitrice della relativa gara, lo hanno illustrato nel dettaglio e il lettore che voglia prenderne visione - tracciati del percorso, stazioni, preventivi, etc - può trovarlo sul sito di quel Comune (comunedianacapri.it). La Metro partirà dalla spiaggia detta "delle Ondine" a ponente del porto, infilandosi nella montagna per fermarsi alla stazione intermedia sotterranea di Capri in Piazzale Europa e proseguire sino al capolinea di via Orlandi. Il tunnel che penetra nelle viscere del Monte Solaro dal mare sino

all'altopiano di Anacapri sarà lungo tre chilometri. Per scavarlo ci vorranno 810 giorni più 840 per la costruzione delle infrastrutture e le prove di esercizio. Costerà 104.200 milioni di euro. Si tratta di una vecchia idea rimasta fortunatamente in letargo, che nello scorso anno ha subito una improvviso risveglio arrivando in rapide tappe - ben scandite dal citato sito del Comune - all'annuncio ufficiale. Da caprese di nascita e nel tentativo di fermare la proditoria impresa, propongo l'immediata creazione di una sezione distaccata dei No Tav della Val di Susa, chiamando a raccolta i tanti "Ulissidi" - preziosa definizione di Alberto Savinio - che in tutto il mondo professano l'amore per questo incanto della natura che Capri rappresenta. Ottimisticamente dato per superato dai progettisti il problema della opportunità di uno scavo così imponente con la fragilità della roccia caprese - la via Krupp chiusa da anni e gli smottamenti, le frane, i crolli che si ripetono lungo la costa, gli avvisi di pericolo per caduta massi che si moltiplicano - c'è l'aspetto di una più vasta compatibilità ambientale: nell'isola famosa per i suoi colori, i suoi silenzi, i suoi panorami, un treno che sferaglia sotto terra, scale mobili e tapis rou-

lant per raggiungerli nelle stazioni, non appartengono né alla realtà, né all'immaginario dell'isola. Ma il punto più importante è quello della politica turistica in cui una siffatta impresa si inserisce. Puntuale arriva ogni estate il grido di dolore degli amministratori e dei privati imprenditori sulle legioni di visitatori pendolari che invadono l'isola e si ripete la trenodia sul mordi e fuggi che ostacola il turismo residenziale e di qualità, cui Capri dovrebbe per sua natura dedicarsi. Qui sta la contraddizione maggiore: a quale funzione è destinata l'avveniristica Metro caprese, se non a quella di incentivare il turismo di massa e portare direttamente ad Anacapri da giù a su e da su a giù una buona fetta di utenti della Capri usa e getta, di cui ipocritamente si afferma voler limitare l'approdo? Alla auspicata No Tav dei Faraglioni il compito di rimandare in letargo l'idea di un'opera che con l'isola azzurra è dissonante e sbagliata. Con tante grazie alla Sintagma per il progetto.



Peso: 1-3%,16-25%