

# nuova rivista letteraria

semestrale di letteratura sociale

nuova serie  
n.1 maggio 2015



Per avviare la nuova serie abbiamo scelto un tema che più attuale non potrebbe essere: le **Grandi Opere Dannose Inutili e Imposte**, con tutti gli annessi e connessi: le molteplici aggressioni al territorio, la *hybris* demenziale di archistar e costruttori, le lotte dal basso contro le ecocatastrofi e la corruzione sistemica, per il diritto al paesaggio e alla città.

**STAZIONE  
ALTA VELOCITÀ  
MEDIOPADANA,  
CLASSICO  
ESEMPIO  
DI BIGNESS  
ALL'ITALIANA:  
COSTI  
ELEVATISSIMI DI  
REALIZZAZIONE,  
ERRORI DI  
PROGETTAZIONE  
E MESSA IN  
OPERA, SCARSA  
UTENZA,  
TRAFFICO  
FERROVIARIO  
IRRISORIO**



“L'Eldorado è vicino, quattro chilometri a nord di Reggio Emilia”, 2015.

## ■ Fitzcalatrava a Reggio Emilia

Una visita alla Stazione Alta Velocità Mediopadana pensando al cinema di Werner Herzog

di Wu Ming 1

**Q**uando sento dire «i ponti di Calatrava» o «la stazione di Calatrava», per un istante la mente gioca con l'idea di un toponimo, di quelli suggestivi che raccontano l'origine di un luogo, tipo Malalbergo, Casal Bruciato, Alberlungo... Un posto dove un giorno, in tempi remoti, *calò una trava*, venne giù un edificio, o un ponte.

Verrebbe da dire: *nomen omen* per Santiago Calatrava, architetto nato a Valencia nel 1951, uno dei più famosi e pagati al mondo. Da un po' di anni a questa parte, in molti paesi, le sue ardite, gigantesche, potenti realizzazioni sono al centro di polemiche, richieste di risarcimento e battaglie legali. Non tanto per il loro valore estetico, che pochi mettono in discussione, quanto per il costante sforamento dei tempi e dei budget, per l'esplosione di supernove di debito pubblico ovunque apra un cantiere *griffato* Calatrava, e per l'indifferenza al contesto in cui l'opera andrà a inserirsi. Indifferenza leggibile nella scelta dei materiali, spesso inadeguati alla destinazione d'uso e alle condizioni climatiche, e nella sottovalutazione di altri aspetti legati all'utilizzo

“ *a differenza di altri esempi di architettura monumentale, le infrastrutture per i trasporti vengono giudicate non solo per il loro aspetto, ma per come funzionano nel quotidiano* ”

quotidiano. Ne derivano situazioni sgradevoli e talvolta pericolose, oltre a costi di manutenzione molto elevati. Valencia, Bilbao, Venezia, Roma e New York sono alcune delle città dove il nome di Calatrava innesca reazioni a catena di proteste e lamentele.

A Valencia, città natale dell'archistar, il grande complesso chiamato «Ciutat de les Arts i les Ciències» è costato 94 milioni di euro. Al termine dei lavori ci si è resi conto che il museo della scienza non aveva uscite d'emergenza né ascensori per i disabili. Nel teatro lirico, ben 150 posti a sedere avevano la visuale ostruita.

A Bilbao, Calatrava ha firmato l'aeroporto (ispirato a una colomba che spiega le ali) e lo Zubizuri, un ponte pedonale di vetro. Ad aeroporto finito, ci si è subito accorti che mancava un'area dedicata agli arrivi. Dopo aver recuperato i propri bagagli, i viaggiatori si ritrovavano direttamente in strada, in una città fredda e piovosa. Il Comune ha dovuto rimediare mettendo una vetrata, per garantire un minimo di riparo. Quanto al ponte, il fondo di vetro è scivoloso, dal 1997 decine di persone sono cadute fratturandosi un braccio o una gamba e hanno fatto causa al Comune, che ha dovuto posare un tappeto di gomma. «È brutto», ha dichiarato il sindaco Ibon Areso, «ma non possiamo continuare a risarcire la gente che cade e si fa male». Ma un giorno il vento ha sollevato il tappeto, facendo cadere altre persone. E i gradini di vetro continuano a rompersi, e rimpiazzarli è costoso.

Il ponte Zubizuri potrebbe essere gemellato con il Ponte della Costituzione a Venezia, anch'esso coi gradini di vetro, anch'esso sdruciolevole, anch'esso pieno di crepe e di rattoppi. Il preventivo iniziale era di 6 milioni e 700mila euro, ma si è gonfiato fino a superare gli 11 milioni. Inaugurato nel settembre 2008 alla presenza di Giorgio Napolitano, ogni giorno ci passano sopra più di ventimila persone, molte coi trolley, e *tu-tum tu-tum, tu-tum tu-tum*, il vetro si rompe. Ogni sostituzione di gradino costa al Comune 4500 euro. Se è vero che dall'apertura al 2012 se ne sono rotti 8-9 all'anno, non c'è da stupirsi che, da un po' di tempo a questa parte, si ricorra a gradini di metallo. E così, pian piano il ponte cambia aspetto.

Ai quasi 200mila euro spesi per i gradini rotti vanno sommate le abnormi spese di gestione ordinaria: nel quadriennio preso in esame, sono partiti più di 800mila euro. Solo il mantenimento della geometria tensionale dell'arco richiede 150mila euro all'anno. Quanto al fondo scivoloso, a Venezia passa più gente che a Bilbao, quindi ci sono più cadute e più richieste di risarcimento: si parla di ben 5mila pratiche.

Per consentire l'attraversamento ai disabili, il Comune

ha avuto l'idea di impiantare su un lato del ponte una «ovovia», costata quasi due milioni di euro e non ancora entrata in funzione.

Un primo processo alla Corte dei conti si è concluso con l'assoluzione di Calatrava e dei tre dirigenti dei lavori pubblici del Comune che si sono avvicendati alla direzione del cantiere. L'accusa aveva chiesto la condanna dell'archistar a risarcire 3,8 milioni di danni erariali causati da errori nel progetto. Il dispositivo della sentenza dice che l'architetto non ha colpe. Il procuratore ha annunciato il ricorso in appello.

A Roma, il preventivo per la Città dello Sport di Tor Vergata era di 60 milioni di euro. A marzo 2015 ne risultano già spesi più di 200 (iva esclusa) e si dice che per finirli ne servirebbero altri 400. La copertura reticolare, già realizzata e alta 75 metri, ha richiesto più acciaio di tutta la Tour Eiffel. Con ogni probabilità, l'opera resterà incompiuta, un gigantesco relitto di proprietà dello Stato, gravante sulle spalle di tutti i cittadini.

A New York, la nuova stazione ferroviaria del World Trade Center ha già stabilito il record di sfornamento dei preventivi: le spese supereranno i 4 miliardi di dollari. Inoltre, i materiali scelti sollevano perplessità e l'edificio ha un aspetto diversissimo da quello annunciato: doveva ricordare (indovinate un po') una colomba che spiega le ali, invece – come ha scritto il giornalista del *New York Times* Michael Kimmelman – sembra «uno stegosauo kitsch».

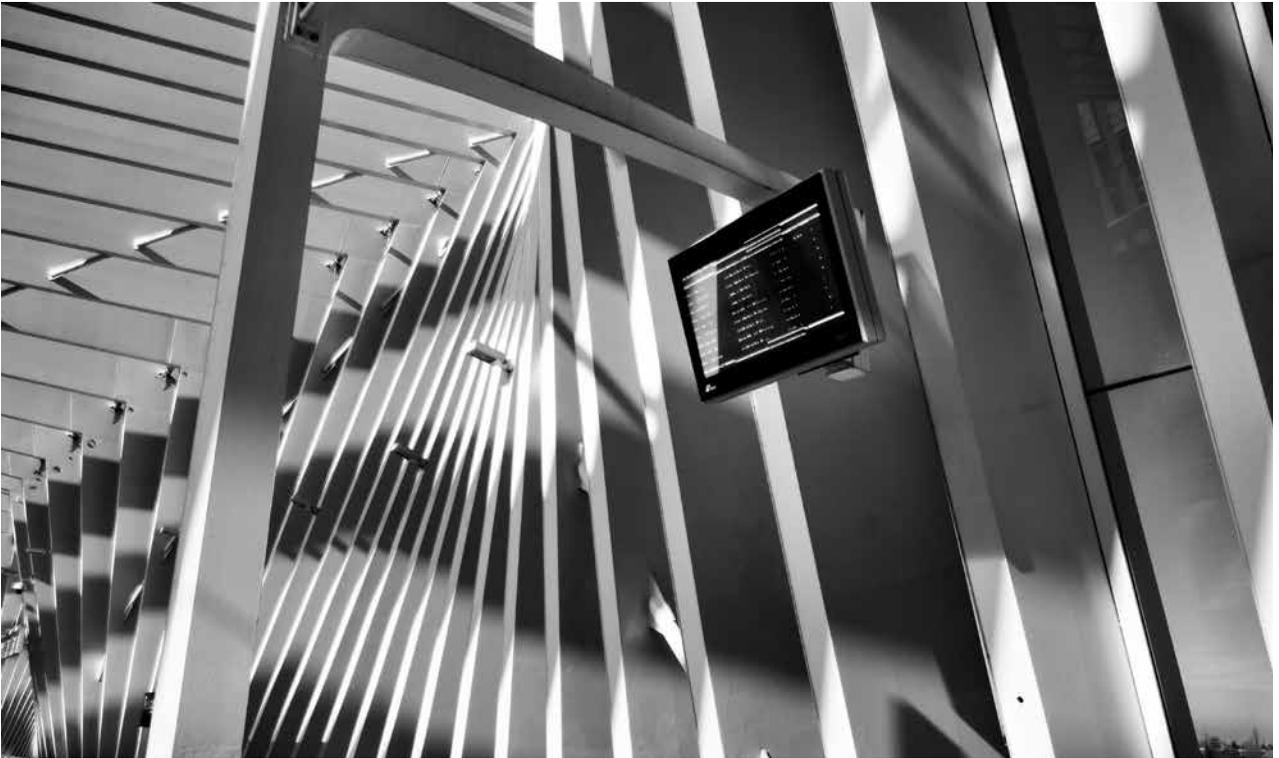
Sia chiaro: non è tutta colpa di Calatrava: in questi scempi hanno messo le mani in tanti. Tuttavia, parafrasando Alain Badiou, potremmo chiederci: *di cos'è il nome Calatrava?*

Seguendo le controversie che circondano le opere dell'archistar, possiamo gettare luce su alcuni *topoi* dell'ideologia dominante e, al tempo stesso, capire meglio i rapporti tra politica, media e capitale finanziario, plasticamente evidenti nel sistema degli appalti e subappalti per le cosiddette «Grandi Opere».

\*

Qual è, in Italia, la madre di tutte le Grandi Opere, la «metaopera» che le collega, la torta più grande intorno a cui si affollano *general contractors*, appaltatori, politici, intermediari, subappaltatori, amministratori locali, cosche mafiose, cooperative mostruose, sub-subappaltatori, smaltitori abusivi, suonatori di pifferi e grancasse, agitatori di manganelli, sparatori di candelotti lacrimogeni ad altezza d'uomo?

È l'Alta Velocità Ferroviaria. Quella che Ivan Cicconi, tra i più grandi esperti di appalti pubblici del nostro paese, ha definito: «il futuro di Tangentopoli diventato



Distorsione del pensiero. Reggio Emilia Stazione Alta Velocità, 2015.

storia» e «furto legalizzato di beni pubblici». Estrapolo dal testo di Cicconi *Il libro nero dell'alta velocità* (Koinè, Roma 2011):

«Con il modello TAV si realizza la combinazione perversa fra la privatizzazione della committenza pubblica e la finzione del finanziamento privato, con il risultato di realizzare opere di pessima qualità a costi più alti, e di propiziare la produzione di debiti futuri [...] La catena perversa è sempre la stessa: il committente pubblico affida in “concessione” la progettazione, costruzione e gestione dell’opera pubblica ad una società di diritto privato (SpA), ma con capitale tutto pubblico. [A carico dello stato] rimane il rischio della “gestione” e dunque del cosiddetto *project-financing* [...] La SpA pubblica [es. TAV SpA] serve per garantire al contraente generale [es. Fiat], che è il soggetto privato vero e proprio, il pagamento per intero e subito del costo della progettazione e della costruzione, mentre mantiene per sé (e cioè al pubblico) il rischio della gestione (ovvero i debiti futuri)».

È, su una scala di operazioni mai vista prima, l’applicazione del vecchio principio «Privatizzare i profitti, socializzare le perdite».

A proposito di «rischio della gestione», vale la pena elencare qualche fatto:

1) a parte la Tokyo-Osaka e la Parigi-Lione, tutte le linee AV del mondo sono in perdita (non lo dico io ma la

UIC, Union Internazionale des Chemins de Fer);

2) già nel 2012 il presidente delle ferrovie tedesche Rüdiger Grobe ha annunciato che la Germania avrebbe rallentato le corse dei suoi treni iperveloci, gli Ice, perché l’AV è troppo costosa: «Per la Germania la velocità di 250 chilometri all’ora è più che sufficiente, tanto più che le tratte dove gli Ice possono raggiungere i 300 all’ora sono solo due: Colonia-Francoforte e Norimberga-Ingolstadt»;

3) in Italia i passeggeri dell’Alta Velocità sono il 5% dell’utenza ferroviaria giornaliera;

4) il restante 95% è composto in gran parte da pendolari costretti a viaggiare su treni sovraffollati e fatiscenti, con sempre meno corse e sempre più ritardi e disservizi; basti dire che da soli, i pendolari sulla Roma-Viterbo sono quasi il doppio di tutti i viaggiatori delle Freccie Trenitalia e di Italo sulla dorsale Napoli - Torino;

5) l’80% dei viaggi in treno avviene tra comuni della stessa provincia;

6) la distanza media percorsa in treno è 24 chilometri.

\*

Che legame c’è tra l’architettura di Calatrava e l’Alta Velocità ferroviaria in Italia?

La stazione AV Mediopadana sorge, bianchissima, all’estrema periferia nord-est di Reggio Emilia, in località Mancasale. Compare proprio a ridosso dell’autostrada

A1, venendo da Bologna è sulla destra e subito prima degli ormai celebri due ponti, firmati anch'essi da Calatrava, ovviamente bianchissimi, simili ad arpe abbandonate (mi viene sempre in mente Alan Stivell), costati 46 milioni di euro.

La struttura della stazione è in vetro, acciaio e calcestruzzo. Rappresenta un movimento di onde, una sequenza di 457 onde lunga 483 metri. Le onde dovrebbero simboleggiare i corpi dei passeggeri in movimento, ma i viaggiatori ci vedono una fisarmonica gigante, un drago che dorme o un serpente che striscia.

Era il luglio 2002 quando una delibera del Comune di Reggio Emilia diede il via libera alla costruzione di una stazione AV «il cui costo (escluso il parcheggio della stazione) non dovrà superare i 38,8 milioni di euro». L'anno prima, il costo era stimato intorno ai 15 milioni. Cos'era successo nel frattempo? Semplice: il progetto era stato affidato a Calatrava.

I lavori vennero affidati al CEPAV Uno, consorzio controllato al 50% da ENI, già contraente generale per i lavori dell'Alta Velocità Milano-Bologna. Nel 2007 CEPAV uscì di scena e venne indetto un nuovo bando di gara, vinto dal consorzio Cimolai. Nel frattempo, i costi si erano gonfiati a dismisura.

Alla data dell'inaugurazione, 8 giugno 2013, per costruire la Mediopadana si erano spesi 79 milioni di euro *parcheggio escluso* (tutti soldi pubblici, come spiegato da Cicconi), ma i lavori erano ancora in corso – e lo sono a tutt'oggi, quasi due anni dopo.

Quel giorno, alla cerimonia presenziano Romano Prodi, Pierluigi Bersani, il ministro delle infrastrutture Maurizio Lupi e l'ex-sindaco di Reggio Emilia Graziano Delrio, ovvero l'uomo che sostituirà Lupi al dicastero dopo lo scandalo Incalza (corruzione e Grandi Opere, pensa un po'). La retorica è densa, si usano espressioni come «il biglietto da visita di Reggio verso il mondo», «il segno che l'Italia ce la può fare» ecc. All'esterno, nel mentre, si svolge una contestazione. Una settantina di manifestanti con megafoni e striscioni rilascia alla stampa dichiarazioni come: «È una stazione per ricchi. A Reggio sappiamo bene i problemi che noi pendolari abbiamo ogni giorno [...] E ora prepariamoci: qui intorno alla stazione inizierà la speculazione edilizia».

Per tutto il 2014, sui giornali locali e nazionali escono articoli sulle magagne della Mediopadana: la usa poca gente, ci piove dentro, d'inverno soffia una bora gelida, d'estate sotto quel vetro si annega nell'afa, non c'è un bar né un'edicola (poi un bar lo apriranno), è collegata male con la città, è infestata dai ratti, gli ascensori sono

troppo stretti per le barelle e non consentono il pronto soccorso (verranno ricostruiti interamente), le scale mobili sono solo in salita, e via così. Si parla di «un gigante che stenta a decollare», di «stazione in mezzo al nulla», si usa l'abusata metafora della cattedrale nel deserto.

Ma di punto in bianco, con l'inizio del 2015 (l'anno del grande baraccone Expo a Milano), il tono degli articoli cambia. Soprattutto sulla stampa locale, la stazione è descritta come un grande successo. Si parla di una «straordinaria affluenza», addirittura di un «boom». I dati sono sempre forniti e commentati dal Comune di Reggio Emilia. Sulla *Gazzetta di Reggio* del 26 febbraio si legge:

«Tra due mesi parte l'Expo a Milano e da Reggio Emilia basterà meno di un'ora per raggiungere la pensilina creata direttamente nel quartiere dell'Esposizione Universale. Tutto questo, come già noto, grazie agli 11 treni "speciali" ad alta velocità – senza cambiare a Milano – programmati in vista dell'evento di richiamo internazionale. Su Reggio, quindi, si concentrerà un numero altissimo di traffico passeggeri alla stazione Mediopadana di Mancasale, che dovrà necessariamente essere rafforzata perché già prossima alla saturazione».

Prossima alla saturazione? Addirittura?

Sì, a quanto pare è un trionfo. La crescita, ci assicura il Comune, è tumultuosa:

«I modenesi vengono a Reggio per andare a Milano, mentre i parmigiani per andare a Roma. Per chi arriva da Mantova, invece, il risparmio in termini di tempo è addirittura di due ore all'andata e due ore al ritorno. L'alternativa sarebbe infatti andare alla stazione di Mantova e cambiare a Bologna».

A sentire il dirigente comunale David Zilioli, a fare le spese del boom della Mediopadana sarebbe anche la stazione AV di Bologna:

«Percorrendo sempre l'autostrada, da Casalecchio servono circa 40 minuti per arrivare alla stazione di Calatrava. Per andare alla stazione centrale di Bologna, invece, servono in media 35 minuti. Con una differenza che fa propendere per la nostra stazione: il traffico autostradale dà maggiore garanzia di scorrevolezza rispetto al traffico cittadino, eliminando una serie di variabili, come ad esempio i semafori, che possono essere fondamentali per perdere il treno. Inoltre i parcheggi dell'Av di Bologna non sono comodi: uno è a 600 metri e un altro a 1,2 chilometri».

Riassumo: per usare la Mediopadana la gente arriva in macchina da Parma, Modena, Mantova e Bologna. *Migliaia* di auto alla settimana.

E magari quelli che gongolano dando un tale annuncio sono gli stessi che *l'alta velocità è necessaria per togliere traffico dalle strade*.

Io questo boom non me l'aspettavo. Nel 2014, a bordo di treni diretti a Milano, ho attraversato più volte e a orari diversi la Mediopadana, e l'ho vista sempre vuota. Continuo a leggere. I viaggiatori giornalieri dichiarati sono 1500. Su ogni treno salgono in media 48 persone. Non proprio una marea di gente, per una stazione kolossal «prossima alla saturazione». Tanto più che due anni fa se ne prevedevano 2750 sin nei primi giorni. Come mai oggi si parla di «successo» dichiarandone molti di meno?

«Quelle cifre sopra i 2mila utenti erano da intendersi con la stazione a pieno regime, e per questo ci vorranno da cinque a dieci anni». Così, nel luglio 2014, metteva le mani avanti Zilioli interpellato dal *Fatto Quotidiano*. Sei mesi dopo, la stessa persona parla di boom e di curve che «crescono in maniera esponenziale».

Di poca utilità anche lo strombazzo: «Italo raddoppia le corse». L'aumento delle corse non implica redditività. Al momento Italo – o meglio, NTV – ha debiti per 781 milioni di euro, dei quali 660 con le banche. Soltanto nel biennio 2012-2014 ha perso circa 159 milioni di euro e nel primo trimestre del 2014 il capitale sociale si è ridotto di un terzo. Montezemolo *seems to have an invisible touch / He reaches in and grabs right hold of your heart / He seems to have an invisible touch, yeah / He takes control and slowly tears the company apart*.

Sto scrivendo un libro sulle lotte No Tav e questa storia del repentino boom della Mediopadana mi interessa non poco.

Incuriosito, cerco foto e video a testimonianza del tripudio di passeggeri, immagini della stazione non dico affollata ma almeno *moderatamente viva* in un normale giorno infrasettimanale. Non ne trovo nemmeno una.

Sai che c'è? Vado a vedere di persona.

\*

Mercoledì 1 aprile 2015. È una tersa giornata di sole e di vento. Mentre viaggio sull'A1, a sud mi accompagna la vista dell'Appennino, nettissimo. Ammiro il Cimone coperto di neve.

Poco prima delle 11 entro nel grande parcheggio della Mediopadana, indicato come «Lunga sosta». Definizione pleonastica: è gratuito, chiaro che puoi lasciarti l'auto tutto il tempo che vuoi. Oggi è abbastanza pieno: qualche centinaio di veicoli, non saprei dire quanti. Ho

letto che sono 650 stalli e si prevede di ampliarlo a 820 perché «stracolmo». Nondimeno, trovo subito posto. Quando scendo dalla mia bagnarola (una Citroën Saxo del 2001), colgo la completa, metafisica immobilità della scena. A parte me, non c'è alcun essere umano: nessuno che stia parcheggiando, nessuno che stia ripartendo, nessuno che cammini tra le file con la mano in tasca in cerca delle chiavi. Sarà l'orario, penso.

In quel momento ricordo che, a detta di Zilioli, molti utenti «lasciano l'auto durante i primi quattro giorni della settimana per recarsi magari in treno nei luoghi di lavoro e tornare a riprenderla nel week-end, quando fanno rientro a casa».

Mentre mi avvio verso la grande fisarmonica, rifletto su queste parole, che descrivono un'utenza di pendolari «di lusso». In tempi di crisi, costoro lavorano in un'altra città, dove hanno una sistemazione (pagata dalla ditta o da loro stessi), e possono permettersi il ricorso frequente all'Alta Velocità.

Zilioli riferisce che «il 33% [dell'utenza] è composto da impiegati, il 16% da dirigenti e il 13% da liberi professionisti». Un abbonamento in seconda classe dalla Mediopadana a Milano costa 264 euro al mese, un quinto del salario medio mensile.

E va sempre ricordato che la schiacciante maggioranza dell'utenza ferroviaria giornaliera *non* prende i treni ad Alta Velocità.

Rammento il lapidario giudizio dei No Tav il giorno dell'inaugurazione: «È una stazione per ricchi».

Deduco, inoltre, che la presenza di cinquecento auto non corrisponde per forza a cinquecento utilizzi giornalieri, ovvero: parcheggio pieno non vuol dire viavai di gente. A un'automobile in «lunga sosta» può corrispondere un utilizzo della stazione ogni quattro giorni.

Mi scuoto da questi calcoli, mi guardo intorno e avverto qualcosa. È rumore, un bordone incessante: il rombo dell'autostrada qui accanto. Proprio adesso, un rumore più forte: sulla massicciata passa un treno, senza fermarsi. Altri rumori, più acuti: il fischio di una fresa, clangore di colpi di martello. Lavori in corso.

Nel vialetto, un cartello buttato giù dal vento e raddrizzato da nessuno, perché non c'è nessuno. Taxi fermi, due conducenti chiacchierano con le mani in tasca. Passa un secondo treno, anche questo senza fermarsi.

Pianterreno. L'atrio, pavimentato a sampietrini, è desolato. Il tabellone elettronico elenca le partenze dalle 11:26 alle 17:44. Sono nove in tutto.

A una prima occhiata, l'orario cartaceo appare fitto di voci, le partenze sembrano tante, almeno una cinquantina. In realtà sono solo trentuno, sembrano di più per



Uno, nessuno, centomila (euro?). Reggio Emilia Stazione Alta Velocità, 2015.

via dei «doppioni». Ne avevo letto sulla «Gazzetta di Reggio», in un articolo del dicembre 2014, prima che la copertura sulla Mediopadana cambiasse tenore e divenisse entusiastica. L'articolo si intitolava *Stazione AV, nuovi orari ma meno treni* e raccontava:

«I nuovi orari [...] sono pieni di “doppioni”, nonostante sia da Trenitalia che da Nuovo Trasporto viaggiatori abbiano annunciato nei giorni scorsi un potenziamento dei collegamenti proprio in funzione [di Expo], al via il primo maggio. È quanto si scopre paragonando i nuovi orari forniti da Trenitalia con le informazioni consultabili sul sito Rfi.it e Italotreno.it [...] Ma cosa si intende per “doppione”? Fra le partenze, in direzione Milano Centrale, il primo treno è previsto alle 7.52. Ma, sui tabelloni, alle 7.52 risultano due treni, che però circoleranno in periodi differenti. Il Frecciarossa 9500 farà tappa a Reggio da oggi fino al 25 aprile e dal 2 novembre fino al 12 dicembre. Cosa succede in quel lasso di tempo in cui non sono previste corse? Ci sarà il Frecciarossa 35500, in vigore dal 26 aprile al 31 ottobre, che effettuerà una sosta in più, a Milano Rogoredo».

\*

Sulla sinistra dell'atrio, una minigalleria commerciale senza commerci. C'è il bar (vuoto) e, di fronte al bar, l'infopoint su Expo 2015, aperto con un contributo

della Regione Emilia Romagna. Ne ho letto sui giornali. In rete, i *rendering* lo mostravano pieno di gente sorridente, e sembrava molto più grande. In realtà è uno stanzino con qualche dépliant e un tizio solingo dall'aria annoiatissima.

«Rendere la stazione Mediopadana uno spazio di contaminazione che ospita diverse funzioni, non solo legate alla mobilità, perché diventi parte integrante della città e quindi reale occasione di sviluppo. C'è questo obiettivo dietro all'apertura ufficiale dello spazio pensato come infopoint di “Reggio Emilia per Expo 2015” [...]». Ho decisamente sbagliato giorno e ora, perché non c'è nessuno. Chissà quali contaminazioni mi sono perso.

I bagni sono minuscoli. Non sembrano progettati con l'idea che di qui sarebbero passate frotte di gente.

Però, che pace... Potrei restarmene tranquillo, assiso sul water a leggere, se non fosse che la luce si spegne ogni minuto per dieci secondi. Si capisce, bisogna risparmiare. Dopo 79 milioni per la realizzazione e chissà quanti altri per lavori aggiuntivi, manutenzione e quant'altro, almeno sulla bolletta bisogna risparmiare.

Lo sciacquone funziona male, rimane tutto a galla.

All'esterno, quarantasette gradini portano al piano elevato, dove ci sono i binari.

Che sono solo due: il binario 1 sul lato sud e il binario



“Sotto l’involucro dell’archistar, riposa una stazioncina”. Reggio Emilia Stazione Alta Velocità, 2015.

4 sul lato nord. Il 2 e il 3 stanno in mezzo e servono per il transito dei centotrenta treni che passano di qui senza fermarsi.

Due binari. Chi se lo sarebbe immaginato? Sotto l’involucro dell’archistar, riposa una stazioncina.

Lato sud, binario 1. Ci sono in tutto 19 persone. Dall’altra parte dei binari sono in 4. Il rumore dell’autostrada non dà tregua. Vento forte spazza il vuoto. È primavera e c’è il sole, le raffiche sono solo fresche, mi immagino d’inverno. Roba da strapparti la pelle dalle guance.

Panorama a sud: spostando lo sguardo dal basso in alto vedo il cantiere dei nuovi ascensori (quelli dove potranno entrare gli infermieri con le barelle), la massicciata erbosa dell’A1, le macchine che passano, scampoli di hinterland reggiano e infine l’appennino con le cime e le creste innevate. Quella laggiù dev’essere l’Alpe di Succiso.

Mi sposto sul binario 4, dove non c’è più anima viva. Anche a nord-nord-est, grazie al bel tempo e alla neve che ne evidenzia i profili, si vedono montagne, vaghe e poco più scure dell’aria. Quello potrebbe essere il Monte Baldo, sopra la riva orientale del Lago di Garda.

\*

L’architettura di Calatrava mi riporta alla mente il cine-

ma di Werner Herzog, soprattutto i suoi film – *irrealizzabili* eppure realizzati – degli anni Settanta interpretati da Klaus Kinski, come *Aguirre*, *Nosferatu*, *Fitzcarraldo*. Quei film ambiziosissimi non si limitavano a raccontare le storie di grandi individualisti, capitalisti visionari intenti a perseguire, non importa a quale costo, imprese impossibili. No, erano *la mimesi perfetta*, a grandezza naturale, di quelle imprese. Era Herzog il grande individualista, il tiranno, l’antropomorfo del capitalismo, il vampiro che succhiava le vite di attori e maestranze.

Herzog era Lope de Aguirre, *der Zorn Gottes*, il dispettico *conquistador* che sacrifica una dopo l’altra le vite dei suoi uomini, e anche quella di sua figlia, pur di raggiungere l’Eldorado. Le riprese ebbero luogo in Perù, in condizioni proibitive, con il cast e la troupe costretti a subire le stesse vicissitudini dei personaggi, alla deriva su zattere in un affluente del Rio delle Amazzoni, e in un clima di violenze, corruzione, furti, minacce a mano armata. Herzog era ancora ai primi tempi della sua carriera, e il budget era basso. Presto si sarebbe alzato.

Herzog era *Nosferatu*, *Phantom der Nacht* al comando di un esercito di undicimila ratti ungheresi. Le scene dell’epidemia di peste furono girate in un villaggio nei pressi di Delft, in Olanda. Quando la troupe sbarcò, i ratti rimasero. Ci vollero anni per liberarsene.

Herzog era *Fitzcarraldo*, l’imprenditore che sogna fer-

rovie transandine, traina navi sulle montagne, vorrebbe portare Enrico Caruso e il grande teatro d'opera nell'Amazzonia peruviana. Le riprese del film furono lunghissime, costose, funestate da incidenti e disastri di ogni sorta. La nave di Fitzcarraldo fu davvero trainata sulla montagna, fu davvero spinta nelle rapide, andò davvero a fracassarsi contro le rocce. Quasi ogni membro della troupe rischiò la morte più volte.

In un'intervista rilasciata a Roger Ebert nel 2005, Herzog ha detto: «Avverti qualcosa di peculiare quando fai salire una nave su un montagna. Pesava 360 tonnellate e sapevo che ce l'avrei fatta. Ma sapevo anche che avrebbe creato situazioni inedite, che nessuno poteva aspettarsi. C'erano molti grossi cavi d'acciaio, cinque centimetri di diametro, grossi come questo tavolo. Si spezzavano come fili. Quando li tocchi, li soppesi prima che si rompano, ne senti lo spessore, li senti diversi, e quando si rompono, c'è una tale tensione, una tale pressione, che l'interno del cavo è rosso incandescente. È una cosa che nel film non ho mostrato ma l'ho vista, e molte delle cose che vedi in *Fitzcarraldo* furono create dagli eventi stessi. Ho sempre cercato la verità più profonda, una verità estatica, e difenderò sempre quest'approccio, finché avrò fiato».

Non è «alla Calatrava» questa riflessione sui materiali, del tutto prescindente dalla loro adeguatezza funzionale?

Il diario che Herzog tenne durante le riprese fu pubblicato vent'anni dopo con il titolo *La conquista dell'inutile*. Non è un titolo alla Calatrava?

Ogni opera di Calatrava è un monumento all'*art pour l'art*, alla bellezza dello sperpero e del vuoto e, come suol dirsi, costa «l'ira di Dio» (*Der Zorn Gottes*, appunto).

In questa stazione sonnecchiante tra Appennino e Prealpi, non posso non pensare alla stazione dell'abortita ferrovia transandina in *Fitzcarraldo*. E alla nave trainata sul monte e poi lasciata a se stessa, diretta verso le cascate, *las Pongos de la muerte*.

E quando Ivan Cicconi scrive: «Pare che a Reggio Emilia, per qualche congiunzione astrale favorevole, Calatrava abbia trovato l'Eldorado», come non pensare a Lope de Aguirre?

E un architetto può fare molti più danni di un regista. Le riprese di un film – anche le più forsennate e devastanti riprese del più ambizioso dei film – *passano e vanno*; una Grande Opera rimane.

C'è chi dice che è arte, anche la Cappella Sistina è inutile, sono opere consegnate al futuro, all'immortalità.

Sul *New York Times Magazine*, Andrew Rice ricorda che, «a differenza di altri esempi di architettura monumentale, le infrastrutture per i trasporti vengono giudicate non solo per il loro aspetto, ma per come funzionano nel quotidiano». Se vuoi fare *art pour l'art*, lascia perdere ponti e stazioni. Fai qualcosa che si debba solo contemplare.

Quanto all'immortalità, diverse opere di Calatrava sono già rovinate a pochi anni dall'inaugurazione. Proprio perché vengono usate, non solo ammirate.

Quest'idea dell'architetto come artista superuomo che può fare ciò che vuole si trova nella forma più pura nel romanzo *The Fountainhead* della scrittrice ultraliberista Ayn Rand (titolo italiano: *La fonte meravigliosa*). Nel 1949 ne fu tratto un film con Gary Cooper. L'architetto Howard Roark è il prototipo delle odierne archistar, uno che oggi sottoscriverebbe le famose parole di Rem Koolhaas: «La *bigness* non fa più parte di nessun tessuto urbano [...] Il suo sottotesto è: chi se ne fotte del contesto!»

*Fuck context.*

E già, che gliene può fregare del *context* a uno che ha il sogno di portare Caruso in mezzo alla giungla? *Architetto dell'amo-o-re / schiavo son dei vezzi tuo-o-i / con un gesto, un gesto sol tu puooooi / le mie pene, le mie pene moltiplicar!*

Ma quest'autoritarismo culturale, quest'arrogante verticalità del rapporto tra archistar e comuni mortali risulta sempre più intollerabile, e potrebbe essere al tramonto. Ormai si parla di «architettura open source», di «architetto corale», creazione collegiale, *crowdsourcing*. C'è bisogno di ammutinamenti, di insubordinazione, di mandare a farsi fottere i *big* e la *bigness*. Se le archistar ci hanno imposto dall'alto i loro sogni, noi, dal basso, dobbiamo sognare più forte.

Nel finale di *Aguirre*, dove Herzog *si autocritica*, il condottiero/regista/archistar rimane solo su una zattera. Galleggia in tondo sul fiume, lontano da ogni dove, tra cadaveri e scimmie impazzite, in preda a un delirio di onnipotenza.

*Strapperemo Trinidad alla Corona di Spagna.*

*Strapperemo il Messico a Cortés.*

*Sposerò mia figlia e daremo vita alla dinastia più pura che si sia mai vista sulla terra.*

*Costruirò la stazione più grande e costosa del mondo.*

*L'Eldorado è vicino, quattro chilometri a nord di Reggio Emilia.*

*Costruirò un ponte di vetro per andare a piedi sulla luna.*

*Perché io sono Calatrava. E costo l'ira di Dio.*