

## **Sulla Bolognina...**

Fino alla metà dell'**Ottocento**, il territorio suburbano di Bologna era principalmente campagna coltivata: è con la costruzione della Stazione Centrale, nel 1859, che l'attuale territorio della Bolognina inizia a trasformarsi. È una trasformazione di grande portata per la città intera. Bologna diventa centro nevralgico del traffico ferroviario, modificando le abitudini di una città che fino a quel momento contava quasi esclusivamente su un mercato locale. Dopo l'Unificazione, dalle ceneri dei numerosi laboratori artigiani concentrati nella città vecchia, sorgono fabbriche che di lì a breve guadagnano importanza nazionale e trasferiscono le loro sedi in periferia per ingrandire gli impianti produttivi: aziende alimentari e grafiche e soprattutto aziende metal meccaniche. [...]

All'inizio del **Novecento**, le tre arterie che risalgono a nord di piazza dell'Unità (la via Ferrarese, la via di Saliceto e la via Corticella) delincono un perimetro industriale che segna la specificità di quella porzione di città conosciuta con il nome di Casaralta, e ora parte del più ampio quartiere Navile. [...] È il 1919 quando Carlo Regazzoni e Cesare Donati rilevano una fabbrica di proiettili in crisi dopo la guerra e fondano le Officine di Casaralta, specializzate nella costruzione di vetture tramviarie, carri ferroviari e impianti di bonifica. [...] Attorno ad essa saranno installati altri stabilimenti, quali il Carnificio militare, lo Stabilimento Longo e le officine Minganti. [...]

Tra le due Guerre viene aperta la Direttissima, l'asse fondamentale delle comunicazioni tra Roma e Milano, vengono edificate nuove sedi per istituti scientifici e universitari, nascono la Scuola di Ingegneria e il Mercato ortofrutticolo. La presenza della Stazione Centrale e delle fabbriche fa della Bolognina uno degli obiettivi dei bombardamenti alleati. Ma in molti, alla Bolognina, non si limitano a guardare: l'Antifascismo e la Resistenza conoscono momenti esemplari proprio all'interno delle fabbriche. Mortificati dalle corporazioni fasciste, gli operai si riscattano attraverso i sabotaggi delle produzioni per l'esercito e la sottrazione di materiale per la fabbricazione di armi e ordigni per i partigiani. Tra le presse e i macchinari si discute, si diffondono idee sovversive e si guarda con ostilità al regime. [...] La Resistenza non si esaurisce con la fine della guerra, ma costruisce reti amicali e di solidarietà che possono continuare anche in tempo di pace.

Gli anni successivi al secondo conflitto mondiale sono caratterizzati dalla ricostruzione, dal boom economico e dai flussi migratori dal Polesine (per l'alluvione del 1951), dal ferrarese e dal Meridione. [...] Attorno alle fabbriche [...] crescono le residenze per i lavoratori e la presenza operaia marca profondamente l'identità del quartiere. [...]

Garantito il lavoro, non resta che "combattere" per migliorarlo: negli **anni Cinquanta** iniziano importanti rivendicazioni sindacali. Gli operai chiedono aumenti salariali. [...]Ma c'è di più, perché il clima politico e sociale che si respira non si limita al tema del lavoro e riflette questioni che potremmo definire universali. In ballo c'è un discorso più ampio che fa riferimento alla democrazia,

ai diritti e alla partecipazione. [...] Fabbrica e quartiere si compenetrano, pur lasciando alcune questioni a margini del dibattito. [...] Nella fabbrica si impara ad ascoltare e a rispettare chi ha idee diverse, si tramandano le storie e i racconti della Resistenza, si salda l'esperienza del singolo a quella di un gruppo e di un quartiere intero, si costruisce un orizzonte di significati nel quale inserire la propria biografia. [...]

È negli **anni Ottanta**, invece, che inizia a profilarsi il declino del mondo produttivo e sociale della Bolognina: quello che sembrava un "monolite" sociale inizia a disgregarsi in mille frammenti. C'è disorientamento, si registra l'incapacità di inserire la propria storia in una più grande, quella del quartiere e della comunità operaia [...] Alcuni *asset* vengono venduti a privati stranieri, la politica industriale italiana sembra ostile al settore produttivo del materiale rotabile, preferendo altri tipi di trasporto, mentre la collocazione delle Officine Casaralta stimola gli spiriti della speculazione edilizia. Le proprietà sono allora tentate di vendere. Le Officine Casaralta si consorziano con il gruppo italiano Finema, società del settore metalmeccanico operante nella progettazione, costruzione e riparazione di treni, metropolitane e tram, ma gli anni che vanno dal 1990 al 1998 sono contrassegnati da una produzione continuamente interrotta dalla cassa integrazione e dalle voci che parlano di mobilità e di chiusura. Voci che presto risultano fondate e che si materializzano con la chiusura definitiva della gloriosa Casaralta. [...] I problemi della Bolognina, si capisce, non derivano solo dalle nuove condizioni economiche del quartiere, ma anche dalle ondate migratorie che minano la sua compattezza sociale. Quello che fino a pochi anni prima era il quartiere operaio diventa rapidamente un quartiere di vecchi ex operai, mentre i nuovi arrivati, un tempo italiani trasferiti alla Bolognina per lavorare nelle sue fabbriche, sono migranti extracomunitari. [...] La Bolognina è dal 1985 parte del quartiere Navile, nato dall'accorpamento di tre diversi quartieri (anche Lame e Corticella) e concentra una stratificazione sociale complessa in pochi chilometri quadrati. La comunità cinese [...] presente già dal 1934, si è installata nella zona di via Ferrarese, dando vita a una sorta di *chinatown* bolognese. La comunità marocchina e le altre presenze di famiglie o immigrati soli dell'Africa del nord hanno dato al quartiere una sfumatura araba, mentre pakistani e cingalesi gestiscono la maggior parte dei negozi alimentari della zona. [...] Sullo sfondo del quartiere rimane lo stabilimento abbandonato di Casaralta, un tempo vanto e totem della comunità, ora mostro da abbattere, covo di spacciatori e piccola criminalità. Tra le vetrine che si affacciano sui marciapiedi si diffondono negozi, alimentari, parrucchieri cinesi e pizzerie pakistane, ma soprattutto [...] è la chiusura delle fabbriche a rendere melanconici i ricordi dei cittadini della Bolognina. Un caso esemplare è quello delle Officine Minganti, il cui stabilimento è diventato un centro commerciale. In molti, alla Bolognina, lo considerano un vero e proprio schiaffo alla memoria di chi ha partecipato per decenni all'attività della fabbrica in via della Liberazione,

dapprima produttrice di oggetti d'uso e in seguito di macchine utensili per la produzione degli oggetti di consumo. [...] Le Minganti appaiono ancora come un corpo estraneo al tessuto sociale e sembrano più annunciare che riflettere i cambiamenti urbanistici che interessano e interesseranno nei prossimi anni la Bolognina, come l'insediamento degli uffici comunali, l'alta velocità, la riqualificazione della Stazione Centrale, la nuova uscita autostradale, il collegamento verso l'aeroporto, la prossimità all'ente fieristico e al palazzo della Regione. Nonostante abbiano interessi diversi, i proprietari degli stabili, le amministrazioni pubbliche – il Comune e il Quartiere – e i cittadini dovranno raggiungere posizioni compatibili. Ricostruire l'identità della Bolognina è comunque una missione impossibile: come sostiene Mazzanti [ex presidente Quartiere Navile] prendendo atto che indietro non si torna, e che ormai la metà dei residenti stranieri del quartiere Navile si trova nella Bolognina, si può solo cercare di governare le trasformazioni di “una società multiculturale e trovare dei punti di mediazione [...].

*Simone Giancristofaro,  
“Ripensare la Città della Ferrovia: urbanistica partecipata nel quartiere Bolognina Est”.*