

In attesa di un lavoro ben più complesso e particolareggiato sui processi di metropolizzazione che stanno investendo la città di Bologna, abbiamo deciso di pubblicare questo testo estratto da un mostra fatta da alcuni compagni.

Nonostante venga preso in considerazione unicamente il quartiere della Bolognina, e ancor più precisamente, solo le opere in fase di costruzione, è già di suo sufficiente a svelare i retroscena di questa metropolizzazione.

L'importanza strategica delle opere, gli appalti e i lavori, mettono infatti subito in luce quali interessi finanziari si celino dietro la riqualificazione del quartiere, con Intesa San Paolo a farne da regina, circondata dalle solite grandi imprese del cemento.

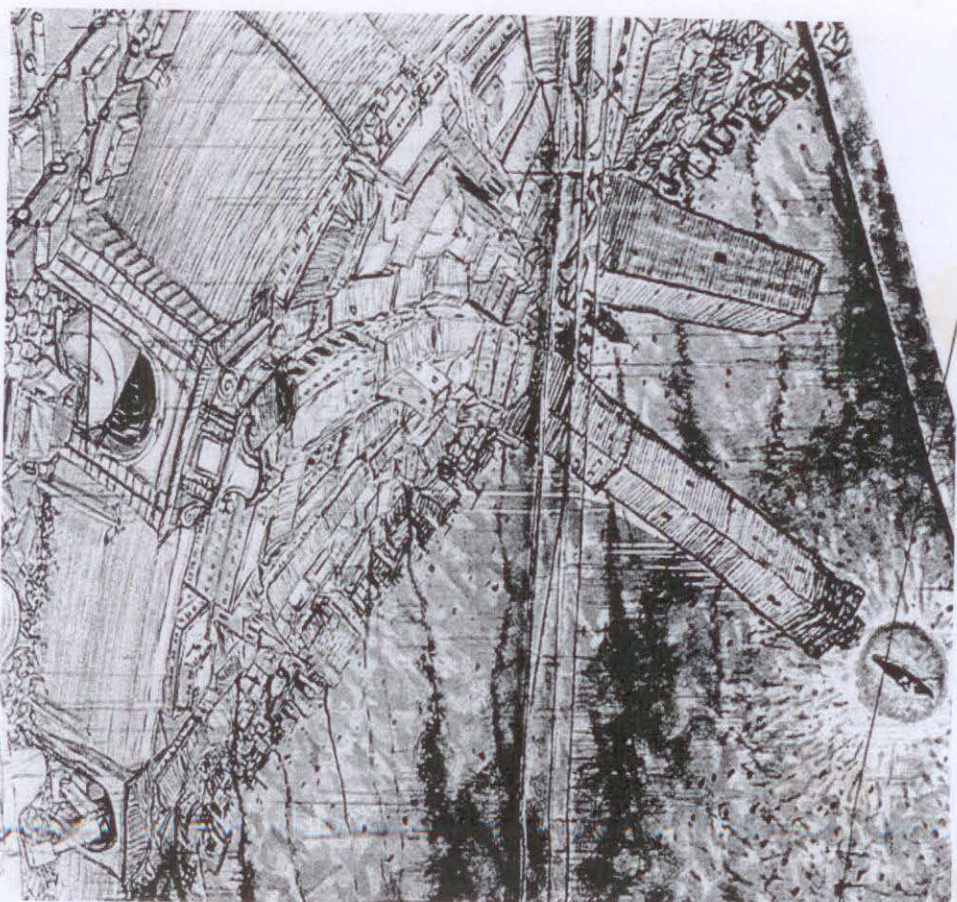
Inoltre, proprio perché la Bolognina è uno dei quartieri più popolari, con una prevalenza di ceti medio-basso e immigrati, risultano evidenti i processi legati alla gentrification e al controllo sociale.

Insomma, questo opuscolo non si pone nessun obiettivo esaustivo né nell'analisi né nella descrizione dei processi di metropolizzazione, ma svolge sicuramente in maniera efficace il compito di mettere in luce la devastazione di uno dei quartieri più popolosi di Bologna.

# BOLOGNA 2021

---

Un enorme scalo per uomini merce



ESPOSIZIONE  
NAPOLI 2013

Finito di scrivere Novembre 2012



No Copyright  
Stampa condividi e diffondi come meglio credi  
Offerta libera per recuperare le spesa di stampa

facoltà (da Lettere a Ingegneria), passando per i corsi più specifici, le ricerche e le sperimentazioni portate avanti nelle facoltà scientifiche, su nano e bio-tecnologie, per la produzione di nuove armi e nuovi sistemi di controllo.

Il 13 giugno 2011, il Dipartimento di Architettura e Pianificazione Territoriale (Dapt) e la Facoltà d'Ingegneria, in collaborazione con la società Eye-Srl, hanno sperimentato in piazza Maggiore un micro-drone MD4-200, dotato di telecamere a 360° con la possibilità di effettuare rilievi tridimensionali anche a 100 metri di quota e con diversi sensori, che ha sorvolato la città per ore. Uno strumento già testato per la capacità di individuare i comportamenti ritenuti pericolosi in situazioni di massa e quindi indispensabile anche al fine di contrastare le future rivolte.

L'Alma Mater si rende ogni giorno responsabile dell'attuazione di progetti di controllo e repressione totale, appoggiando l'idea di una società techno-militare, che trova nello Stato d'Israele il suo esempio pratico – e non a caso un assiduo collaboratore dell'università di Bologna.

La ghettizzazione degli studenti in questi nuovi campus sarà la conclusione di un percorso già avviato con l'assoggettamento del sapere accademico alle esigenze economiche e militari del capitalismo nostrano, con la militarizzazione e gentrificazione di Piazza Verdi, con l'aumento dei prezzi dei locali nella zona universitaria, con le ordinanze anti-degrado, con le retate della polizia nelle piazze del centro.

La responsabilità degli studenti, in questo momento più che mai, non sta nel difendere la scuola pubblica, essendo l'istituzione scolastica stessa a pianificare il nostro futuro di schiavitù nella metropoli, ma sta nell'opporci al sistema accademico tutto e alle sue propaggini (banche, aziende, istituzioni). Solo iniziando dall'università a contrastare questi meccanismi di riproduzione del capitale, si può immaginare di liberarsi dalla miseria alla quale, altrimenti, saremo condannati.

## INTRODUZIONE

Bologna, come molte delle grandi città europee, sta subendo processi di trasformazione urbana che cambieranno radicalmente il modo di vivere la città.

Nonostante l'alienazione abiti da sempre nei viali e nelle piazze delle metropoli, i signori del commercio e i detentori dell'ordine costituito vogliono una *urbe* dove nulla sia lasciato al caso, nella quale le merci siano libere di circolare e infettare i corpi dei cittadini.

La crisi dei consumi, già di per sé motore di questi cambiamenti, lascia terreno alla circolazione di istinti ribelli, che serpeggiano incontrollati per le strade dei quartieri popolari.

Il mercato va rilanciato, il capitale va salvaguardato e i pericoli vanno allontanati, quando non si riesce ad eliminarli.

La fredda logica economica è l'unico ordine totalitario a cui ogni cosa deve sottostare e a cui nulla deve sfuggire.

Gli amministratori di questa città, manovrati come i loro colleghi in parlamento da banchieri e grandi imprenditori, vogliono trasformare Bologna in un immenso scalo logistico, attraverso decine di opere inutili e nocive, che faranno guadagnare milioni alle solite grandi aziende e alle solite banche.

Finanziamenti, *project financing*, ammortizzazioni dei costi d'opera e assicurazioni sulle perdite: il meccanismo miliardario che c'è dietro alla metropolizzazione di Bologna è lo stesso che ha portato migliaia di individui a ribellarsi contro il progetto della TAV in Val Susa. Quel progetto di devastazione non sottende solo uno scellerato disegno dalle disastrose conseguenze ambientali, ma la concretizzazione di una volontà classista che, considerando le persone e i territori come numeri da sacrificare alle esigenze dei calcoli di bilancio, si rende ogni giorno responsabile del dilagare della

Ottanta in seguito alla chiusura delle grandi fabbriche che li producevano e offrivano lavoro. Negli stessi anni iniziò un percorso di pianificazione per l'intera città di Bologna che prevedeva la sperimentazione di laboratori di progettazione partecipata per rendere più flessibile la struttura dei piani regolatori ed aprire le porte alla speculazione di proprietari immobiliari e palazzinari. La Bolognina viene tralasciata da questi processi poiché la presenza di aree industriali dismesse e di un'urbanistica definita "obsoleta" contribuivano a mantenere basso il valore finanziario degli immobili e di conseguenza anche quello degli affitti. La popolazione del quartiere continuerà ad essere composta da anziani ex-operai e migranti.

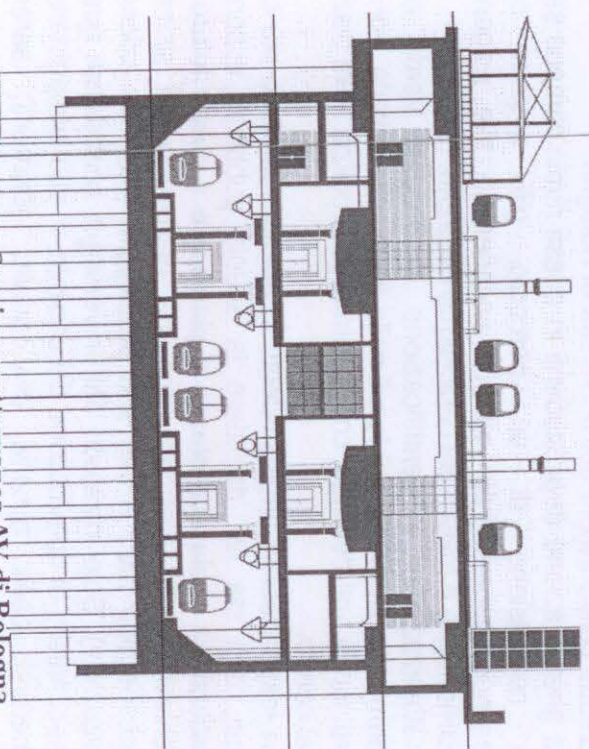
Gli anni Duemila vedono il delinearsi di una svolta nella strutturazione produttiva di Bologna a livello nazionale che, essendosi lasciata indietro la sua natura industriale ed operaia, punta ora ad essere un centro di snodo logistico all'interno dei flussi di merce che transitano tra il nord ed il sud Italia così come con l'estero. Sono proprio queste nuove condizioni che portano le amministrazioni comunali a rivedere i propri progetti per la Bolognina e a sviluppare una strategia di "riqualificazione".

Sarà in questi anni infatti che il quartiere conoscerà direttamente un laboratorio di "urbanistica partecipata", che avrà l'intento di coinvolgere associazioni e singoli cittadini, e che verrà assunto come esempio virtuoso nel contesto europeo. Risulta evidente invece come, nell'ambito delle problematiche legate alla riqualificazione, il termine *partecipazione* non si riferisca affatto al contributo dal basso dei soggetti sociali interessati.

Se uno dei primi elementi sperimentali riguardanti la riqualificazione della Bolognina è stato la riconversione in centro commerciale delle ex Officine Minganti nel 2006, il

*Bologna.*

A costruire la stazione è l'Astaldi, uno dei mostri sacri della cantieristica in Italia. Oltre alla stazione, sempre in ambito di AV, ha già realizzato la linea Napoli-Roma ed ha in progettazione lo snodo ferroviario di Torino. Inoltre dal marzo 2012 si è associata all'Impregilo, responsabile della devastazione del Mugello per la costruzione della linea Alta Velocità Firenze-Bologna. Gira e rigira ma la storia è sempre la stessa, fatta di banche e aziende che devastano e affamano territori, e popolazioni a subire. Tranne in alcune valli, dove la popolazione ha deciso di reagire.



Progetto Stazione sotterranea AV di Bologna

Nel novembre 2010 una voragine di oltre 15 metri di diametro e 3 di profondità, si aprì all'altezza del civico 69 di via Carracci, palesando la fragilità del terreno sotto il quale si stava scavando una galleria profonda 23 metri. La cosa non destò più di tanto scalpore e i lavori proseguirono.

Oggi i danni strutturali hanno iniziato a manifestarsi anche nei palazzi in seconda e terza fila, fino a quelli situati sulla strada parallela a via Carracci, via Tiarini.

I lavori della stazione dovrebbero essere conclusi tra il 2012 e il 2013, in seguito ad un'iniziale proroga alla scadenza originale fissata per il 2008. In un'intervista al responsabile di RFI Bologna, registrata a luglio, viene affermato che i lavori continueranno fino al 2015 e che nel frattempo dal 2013, inizieranno anche a circolare i treni sulla tratta più profonda. Altri tre anni di lavori che, data la storia di questa stazione, chissà quali conseguenze potranno portare ai danni del quartiere. Aspettare il disastro non sembra la mossa migliore, i lavori vanno bloccati, adesso!

### Dati tecnici

I lavori sono iniziati nel 2004, con il progetto vincitore di Arata Isozaki, e ricoprono una superficie di 180.000 mq. Il progetto della stazione comprende anche la costruzione di un parcheggio, di un centro sportivo, di un ambulatorio e di un sottopassaggio che collegherà la stazione direttamente al nuovo quartiere del Mercato Navile.

Il costo stimato inizialmente era di 340 milioni di euro, ma i ritardi e non solo l'hanno fatto lievitare a 2 miliardi di euro (novembre 2012), costo destinato ad aumentare. A dicembre è stata concessa un'ulteriore proroga di sei mesi. A finanziare è come al solito l'Intesa, madre di tutto il progetto TAV e dell'intero progetto di metropolizzazione di

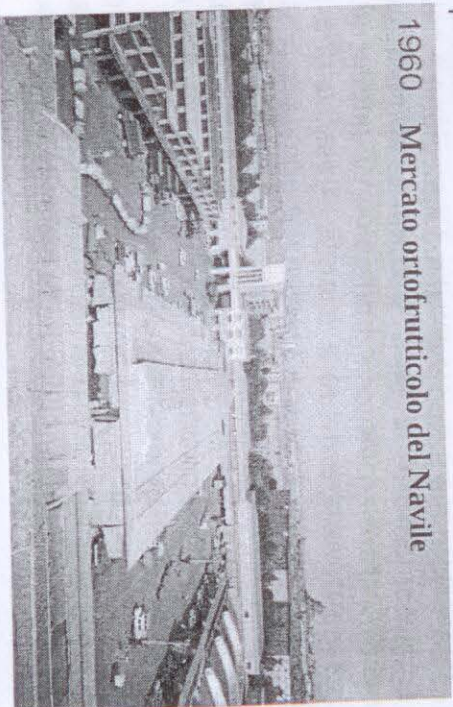
vero centro propulsore di questo nuovo percorso parte dalla costruzione della nuova stazione ad Alta Velocità.

Possiamo infatti notare come da essa parta tutta una progettualità di infrastrutture che investe direttamente il quartiere. A pochi passi dalla stazione è sorto infatti, nel 2010, il nuovo comune in Piazza Liber Paradisus contornato da negoziati per chi ha le tasche molto piene e non certo per la popolazione della Bolognina.

L'intenzione, confermata anche dalla costruzione di un nuovo centro residenziale di lusso - la cosiddetta Trilogia Navile - è quella di spostare il centro amministrativo e finanziario fuori dal centro storico, riversando sul quartiere gli effetti nefasti di una *gentrification* in piena regola.

La creazione di enclaves di "lusso" all'interno di una zona storicamente operaia porterà infatti ad un innalzamento del valore finanziario degli immobili e secondariamente ad un aumento del costo della vita. Queste operazioni sociali sono un elemento storicamente nelle mani delle amministrazioni che per gonfiare le tasche dei soliti speculatori del cemento, non temporeggiano a scacciare da aree di interesse economico intere fasce di popolazione, che risultano ormai essere al di fuori del ciclo produttivo.

1960 Mercato ortofrutticolo del Navile



## STAZIONE ALTA VELOCITÀ: Gira tutto intorno al TAV

La stazione Alta Velocità di via Carracci è il progetto infrastrutturale più importante degli ultimi 20 anni per Bologna. Vertice principale del triangolo Stazione-Aeroporto-Autostrada, la cui area corrisponde quasi interamente al quartiere della Bolognina, rappresenta il punto di riferimento di tutti i progetti di metropolizzazione in serbo per la città felsinea entro il 2021.

Dal People Mover, alla linea metropolitana, dal Nuovo Quartiere Amministrativo nella zona del Mercato Navile alla realizzazione del centro turistico dentro le mura, e ancora, andando indietro nel tempo, dalla nuova sede del Comune in Piazza Liber Paradisus, costruito proprio a fianco del cantiere della Stazione, al quartiere fieristico, che proprio grazie alla realizzazione della stazione AV, diventerà il secondo polo espositivo dell'Expo 2015 di Milano.

Un progetto che pretende di collocare la stessa città di Bologna al centro delle infrastrutture logistiche dell'Europa mediterranea, seconda solo a Milano, sfruttando la posizione strategica della città, da sempre scalo tra il Nord e il Sud dell'Italia. La stazione è collocata infatti nel mezzo di ben 3 corridoi europei dell'Alta Velocità: l'ormai famoso corridoio V, quello che da Lisbona dovrebbe arrivare a Kiev, lo stesso che passa dalla Val Susa e che tra Milano e Venezia devia per includere anche Bologna; il corridoio I Palermo-Berlino e il corridoio VIII Verna (sul mar Nero)-Bari, che a Napoli si ricongiungerà al corridoio I con la costruzione della nuova linea AV Bari-Napoli entro il 2020.

Un progetto che punta quindi a trasformare sia l'economia che la vivibilità di Bologna, assoggettandole alle volontà dei signori dell'Alta Velocità e della società

che vorrebbero creare. Una società basata sulla circolazione delle merci e delle persone, dove le cose più circolano e più lo fanno velocemente, più acquisiscono valore. Una società che per funzionare ha bisogno di una fitta rete di trasporti, infrastrutture e grandi opere che per lo più partono dalla Stazione Alta Velocità: nuove linee metropolitane, nuove infrastrutture viarie, nuovi quartieri e centri direzionali, che come una ragnatela di cemento e ferro, imbrigheranno l'intera città all'interno del loro inferno di cantieri, smog, rumore e devastazione sociale. Anche la stazione, nel corso della sua storia, ha saputo far da sola i suoi danni.

I lavori iniziati nel 2006, hanno provocato nella zona interessata ai lavori un aumento di polveri sottili, dovute ai gas di scarico e agli scavi, di ben 10 volte superiori alla media cittadina, tenendo presente che Bologna è una città che spesso sfora i limiti di percentuali presenti nell'aria.

Gli abitanti della zona hanno subito molti disagi in questi anni, dall'interruzione delle utenze per permettere gli allacci alla stazione, al blocco delle strade principali sempre più frequente (Via Matteotti negli ultimi 6 mesi -maggio/novembre 2012- è stata chiusa 3 volte) fino a due episodi eclatanti.

Nell'agosto del 2008 in via Carracci vennero sfollate dai loro appartamenti 150 persone, a causa delle crepe che si erano aperte nei palazzi dove vivevano e che mettevano a rischio la stabilità delle strutture. I danni erano dovuti alle vibrazioni nel terreno a causa dei lavori, ma questo non impedì l'avanzare della costruzione della stazione. Agli sfollati fu fatto semplicemente divieto di rientrare nelle proprie case e ad oggi le famiglie aspettano ancora gli indennizzi da parte di RFI, mentre la maggior parte dei proprietari degli esercizi commerciali chiusero baracca e abbandonarono la via, consentendo così, in un domani, l'apertura di nuovi negozi di lusso.