

Bologna metalmeccanica

Luoghi e memorie del lavoro tra deindustrializzazione, lotte sindacali e trasformazioni urbane

a cura di
Eloisa Betti e Carlo De Maria



OttocentoDuemila

Collana di studi storici e sul tempo presente dell'Associazione Clionet

diretta da Carlo De Maria



Bologna metalmeccanica

**Luoghi e memorie del lavoro tra deindustrializzazione,
lotte sindacali e trasformazioni urbane**

a cura di

Eloisa Betti e Carlo De Maria

Con il sostegno di



Fondazione Bologna University Press
Via Saragozza 10, 40123 Bologna
tel. (+39) 051 232 882

www.buonline.com
info@buonline.com

ISSN 2284-4368
ISBN 979-12-5477-696-4
ISBN online 979-12-5477-697-1
DOI 10.30682/9791254776971

Quest'opera è pubblicata sotto licenza
Creative Commons BY-NC-ND 4.0

Copertina: Sciopero dell'industria, Bologna, 1982. Archivio Fiom-Cgil Bologna

Progetto grafico: DoppioClickArt, San Lazzaro (BO)
Impaginazione: Oltrepagina S.r.l., Verona

Prima edizione: novembre 2025

Indice

Prefazione <i>Mauro Felicori</i>	9
Introduzione. Un percorso partecipato di ricerca <i>Eloisa Betti, Carlo De Maria</i>	11
PARTE PRIMA. Saggi. La deindustrializzazione in una regione industriale: la metalmeccanica emiliano-romagnola e bolognese	
“Bologna metalmeccanica”: un progetto tra <i>labour public history</i> , storia orale del lavoro e didattica della storia <i>Eloisa Betti</i>	19
Il progetto “Bologna metalmeccanica” nella storiografia sulla deindustrializzazione <i>Carlo De Maria</i>	43
Trasformazioni economico-produttive nella meccanica dagli anni Ottanta ad oggi <i>Tito Menzani</i>	59
Le relazioni industriali nella metalmeccanica: i mutamenti dell'ultimo trentennio <i>Francesco Garibaldi, Volker Telljohann</i>	81
Le fabbriche dismesse a Bologna fra abbandono e recupero: una lettura geografica <i>Matteo Proto</i>	103
La fornace Galotti del Battiferro e il Museo del patrimonio industriale <i>Alessio Zoeddu</i>	117

PARTE SECONDA. Percorsi

Fabbriche e territorio: casi di studio <i>a cura di Benedetto Fragnelli</i>	131
--	-----

Arco <i>Mattia Barci</i>	134
-----------------------------	-----

Calzoni <i>Benedetto Fragnelli</i>	144
---------------------------------------	-----

Cevolani <i>Benedetto Fragnelli</i>	151
--	-----

Cogne <i>Diego Graziola</i>	157
--------------------------------	-----

Curtisa <i>Benedetto Fragnelli</i>	165
---------------------------------------	-----

Giordani <i>Benedetto Fragnelli</i>	172
--	-----

Minganti <i>Benedetto Fragnelli</i>	179
--	-----

Officine di Casaralta <i>Eloisa Betti, Tito Menzani</i>	189
--	-----

Sabiem <i>Diego Graziola</i>	197
---------------------------------	-----

Sasib <i>Diego Graziola</i>	205
--------------------------------	-----

Bibliografia sui casi di studio	213
---------------------------------	-----

PARTE TERZA. Interventi. Deindustrializzazione, delocalizzazione e reindustrializzazione dalla crisi del 2008 ad oggi

La reindustrializzazione tra crisi e rinascite <i>Vincenzo Colla</i>	219
---	-----

Territori in trasformazione: ruolo degli enti locali nella gestione delle crisi aziendali <i>Giovanna Trombetti</i>	225
---	-----

Bologna e la sua industria: un patrimonio difeso grazie al protagonismo delle lavoratrici e dei lavoratori <i>Michele Bulgarelli</i>	231
Lavorare nelle industrie bolognesi: il ruolo del sindacato tra passato e futuro <i>forum a cura di Tito Menzani con interviste a:</i>	237
<i>Nadia Bonora, Vanna Grassi e Sandra Ognibene, Sindacato, public history e formazione: le attività del progetto Bologna metalmeccanica</i>	238
<i>Simone Selmi, Le crisi aziendali nella metalmeccanica e le mobilitazioni sindacali</i>	243
<i>Primo Sacchetti e Mario Garagnani, Territorio, comunità e progetti di reindustrializzazione: i casi Saga Coffee e Menarini</i>	249
<i>Stefania Pisani, Le crisi nel settore tessile e la vertenza Perla</i>	255
<i>Susi Bagni, La Cgil Bologna e le nuove generazioni: formazione, lavoro e ambiente</i>	261
<i>Fausto Nadalini, Il ruolo della contrattazione sociale territoriale e delle reti solidali</i>	265
Indice dei nomi	269

Le fabbriche dismesse a Bologna fra abbandono e recupero: una lettura geografica

Matteo Proto*

1. Premessa: il governo della città nell'epoca fordista a Bologna

Nel dopoguerra e ancora fino all'inizio della seconda metà degli anni Settanta, al tempo del "buongoverno" inaugurato da Giuseppe Dozza, i funzionari della *polis* ponevano al contrario la massima cura nel tenere insieme l'*urbs* e la *civitas*, lo sviluppo e la manutenzione della città materiale con quello della coscienza civica intesa come riconoscimento di un unico, comune sentire, oltre che di comuni concreti bisogni¹.

La città di Bologna, nella seconda metà del XX secolo, ha conosciuto una stagione peculiare di sviluppo urbanistico e industriale. Pur inquadrabile nelle dinamiche capitalistiche del Dopoguerra che hanno connotato la crescita delle città italiane ed europee occidentali, lo sviluppo del tessuto urbano è stato mediato da una serie di iniziative messe in campo grazie alle particolari condizioni politiche e dalla congiuntura di governo del capoluogo emiliano, producendo un modello senza precedenti e non replicato nel panorama nazionale e internazionale². La nascita e l'ampliamento dei quartieri periferici sono stati accompagnati dalla costruzione di infrastrutture di servizi, contenendo i fenomeni di *sprawl* urbano e,

* Professore associato di Geografia all'Università di Bologna, Coordinatore del Corso di Laurea magistrale in Geografia e processi territoriali.

¹ Franco Farinelli, *Bologna che ha perso la memoria*, in "Il Manifesto", 13 marzo 2014.

² Carlo Boldrini, *Territorio e urbanistica in Emilia-Romagna. Le politiche e la legislazione della regione dal 1970 al 1995*, Bologna, Istituto Gramsci Emilia-Romagna, 1998; Margherita Garzya, Chiara Giustini, Ilaria Pitti, Alessandro Tolomelli, Stella Volturo (a cura di), *Partecipazione ed empowerment. La realtà bolognese come caso studio*, Milano, Franco Angeli, 2014, pp. 153-166.

soprattutto, impedendo il sorgere di agglomerati saturi di edifici residenziali ma privi di altre funzioni, come avvenuto in maniera drammatica in altri contesti urbani³.

Nel corso degli anni si è affermato un modello bolognese di città, connotato da specifiche adozioni nel campo strettamente urbanistico e da iniziative di welfare che hanno plasmato la costruzione socio-spaziale della città. Il modello ha guidato il paradigma di crescita emiliano che alcuni autori, anche a livello internazionale, hanno ritenuto emblematico di una specifica via di sviluppo economico e sociale, alternativa, in quel momento storico, sia alle contraddizioni del socialismo reale che agli squilibri generati dalla crescita economica capitalistica⁴. A Bologna non solo si sperimenta nell'istituzione comunale, una forma di democrazia inclusiva che farà coniare l'espressione di buon governo per definire la gestione amministrativa della città con riferimento al lungo Dopoguerra, ma si contengono o quantomeno si limitano quelle storture che caratterizzano il welfare state capitalistico e l'esplosione urbana della cosiddetta città fordista, esempio massimo del modernismo urbanistico-architettonico tecnocratico e dirigista, caratterizzata da periferie anonime, alienanti, dove gli abitanti sono privati della possibilità di ripensarsi come comunità⁵.

Partendo dalla crisi irreversibile di questa stagione politica e di sviluppo urbano, questo saggio vuole soffermarsi sulle contraddizioni che caratterizzano l'attuale scenario e le politiche di rigenerazione urbana che si sono date dalla crisi economica dei primi anni Settanta del Novecento. Questa crisi, a Bologna come nel resto dell'Occidente, ha aperto una fase di ristrutturazione dell'economia caratterizzata da un importante ridimensionamento del settore secondario, con ripercussioni sul piano economico e dell'occupazione, ma anche, per quello che è il nocciolo della nostra riflessione, sulle politiche di sviluppo della città. La fine dell'industria fordista ha prodotto nello spazio urbano grandi vuoti da colmare, sia in termini di aree dismesse che nella compagine sociale per il declino della classe operaia. Prima di affrontare da vicino il rapporto fra la crisi del fordismo e le politiche pubbliche nella città di Bologna, introdurremo il tema della rigenerazione urbana quale paradigma che accompagna una nuova fase di accumu-

³ Si veda, ad esempio, Italo Insolera, Paolo Berdini, *Roma moderna. Due secoli di storia urbanistica*, Torino, Einaudi, 2024.

⁴ Bernard Jouve, Christian Lefevre, *When Territorial Political Culture Makes Urban Institution: The Metropolitan City of Bologna*, in "Government and Policy", 1997, n. 15, pp. 89-111.

⁵ Per una critica generale allo sviluppo urbano del Dopoguerra si vedano Manuel Castells, *La questione urbana*, Venezia, Marsilio, 1974; David Harvey, *La crisi della modernità*, Milano, Il Saggiatore, 1993.

lazione capitalistica, per sopperire al ridimensionamento della manifattura nei paesi economicamente più avanzati. La rigenerazione urbana non va interpretata come un semplice processo di ristrutturazione architettonica e funzionale, ma si lega a un mutato contesto politico e di governo della cosa pubblica.

2. Un quadro teorico: la rigenerazione urbana e la new urban policy

I processi di deindustrializzazione e delocalizzazione delle attività produttive, come sappiamo, conoscono una stagione particolarmente intensa nell'ultimo quarto del XX secolo. Tralasciando le ragioni macroeconomiche e geopolitiche che attraversano questo processo storico, ci soffermeremo sulle conseguenze del fenomeno in termini socio-spaziali e, dunque, sull'impatto che ha avuto a scala urbana. La fine dell'industria o, quantomeno, il ridimensionamento del suo ruolo economico, ha comportato, in primo luogo, la comparsa di grandi vuoti urbani, corrispondenti alle aree dove si concentravano le attività produttive e che hanno perso la loro funzione: vaste superfici, molte volte grandi come interi quartieri, coperte di edifici che nel volgere di pochi anni sono divenuti fatiscenti, nonché spesso connotate da emergenze di tipo ambientale e sanitario, ad esempio per i materiali utilizzati nella loro costruzione, come l'amianto, o per le sostanze inquinanti disperse nel suolo durante i processi produttivi. La chiusura delle fabbriche non ha significato soltanto la presenza di infrastrutture abbandonate e degradate ma ha impattato sul quadro demografico per la perdita di posti di lavoro nell'industria e nelle attività ad essa collegate. Le grandi città industriali dell'Occidente, nel volgere di poco più di un decennio, hanno registrato una significativa contrazione della popolazione, particolarmente drammatica dove sorgevano i grandi agglomerati dell'industria fordista. Città dell'automobile, come Detroit o Torino, sono passate da circa un milione e 200 mila abitanti all'inizio degli anni Ottanta, agli attuali 850 mila abitanti di Torino e poco più di 600 mila di Detroit, con una riduzione di metà della popolazione storica in pochi decenni. Nello stesso arco temporale anche la città di Bologna ha perso quasi 100 mila abitanti. Il declino delle città industriali, con le sue conseguenze in termini di crisi economica e di degrado infrastrutturale, aveva fatto parlare alcuni teorici, in termini drastici, dell'avvento di una nuova epoca caratterizzata dalla fine della città come fenomeno sociale, immaginando un futuro dove i processi di accumulazione non si sarebbero più situati nello

spazio urbano⁶. Tuttavia, le dinamiche di ristrutturazione del capitalismo hanno fatto rapidamente comprendere che i nuovi meccanismi di accumulazione e la divisione internazionale del lavoro finiscono nuovamente per concentrarsi nella città, determinando una gerarchia fra i diversi centri urbani non più legata alla produzione industriale ma ai flussi dell'economia finanziaria e al controllo delle grandi imprese transnazionali. Al vertice di questa gerarchia si collocano le città globali, che all'inizio degli anni Novanta Saskia Sassen identifica in Londra, Tokyo e New York, dove si condensano i servizi di alto livello e i nodi di controllo delle cosiddette *supply chain*⁷. La città post-industriale, dunque, non esce di scena ma diviene anzi la protagonista dei processi di globalizzazione. Si manifesta così l'esigenza di ripensare lo spazio urbano perché fornisca nuovi modi di accumulazione: ciò comporta ripensare il futuro delle vecchie aree produttive per individuare nuove modalità di sfruttarle e metterle a reddito. Infatti, se nel passato lo spazio fisicamente occupato da una fabbrica produceva ricchezza sulla base dei beni prodotti, lo scenario post-industriale impone l'esigenza di avviare nuove modalità di estrazione di capitale dal terreno, legate ad esempio al residenziale, alle attività commerciali, culturali e di svago, ai servizi avanzati⁸. Le città, anche in conseguenza dei fenomeni di globalizzazione e del declino dello Stato-nazione in termini di potere, si trovano così in una sfida transnazionale per attrarre flussi di investimenti e di persone, con l'ambizione di collocarsi ai vertici nella gerarchia delle città globali. L'immagine della città deve così essere pensata come un prodotto vincente e spendibile sul mercato, attraverso strategie commerciali mutate dalle tecniche di marketing per produrre il cosiddetto *city branding*, un'immagine iconica che serve a collocare la città in un mercato globale per renderla attrattiva ai turisti e agli investitori⁹. L'industria culturale diviene centrale in questo processo, non solo poiché la creatività diventa un elemento indispensabile per trasformare la città in un prodotto commerciale ma sono proprio beni immateriali, come i prodotti culturali, a divenire centrali nei meccanismi di accumulazione legati alle nuove dinamiche di consumo¹⁰. Oltre

⁶ Leonardo Benevolo, *La fine della città*, Roma-Bari, Laterza, 2011. Sul caso di Detroit si veda anche Brian Doucet (a cura di), *Why Detroit Matters: Decline, Renewal and Hope in a Divided City*, Bristol, Policy Press, 2017.

⁷ Saskia Sassen, *Città globali: New York, Londra, Tokyo*, Torino, UTET, 1997; Manuel Castells, *La città delle reti*, Venezia, Marsilio, 2004.

⁸ Gosta Esping-Andersen, *I fondamenti sociali delle economie postindustriali*, Bologna, il Mulino, 2000.

⁹ Ugo Rossi, Alberto Vanolo, *Nuova geografia politica urbana*, Roma-Bari, Laterza, 2024.

¹⁰ Si veda anche Richard Florida, *The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure and Everyday Life*, New York, Basic Books, 2002.

alle città capitali e alle grandi metropoli, pure le città di medie dimensione sono investite da queste dinamiche, spinte in una competizione che spesso prescinde dalla scala nazionale. È evidente che questi processi economici impattano anche sulle questioni politiche di governo della città, costringendo le istituzioni comunali ad attuare strategie per la messa a valore dello spazio urbano. Si tratta di un processo che, secondo molti autori, ha portato nell'arco di pochi decenni a un vero e proprio cambio di paradigma per quanto riguarda il rapporto fra città e politica e che viene sintetizzato nell'idea di *new urban policy*, un nuovo approccio alle politiche pubbliche a scala urbana che vede una sempre maggiore privatizzazione della cosa pubblica o quantomeno un approccio privatistico e di mercato alla sua gestione. In questo consiste la *governance* urbana nel tempo presente: una serie di iniziative di marketing, attuate attraverso strumenti tecnocratici, volte a massimizzare i profitti e l'attrattività per gli investimenti, a discapito di un declino dello stato sociale e della città pubblica¹¹. La rigenerazione urbana è l'espressione chiave per comprendere questi processi. Si tratta di un termine che viene utilizzato nel linguaggio mediatico da architetti e amministratori pubblici come semplice sinonimo di ristrutturazione e rifunzionalizzazione, celando però quello che è il portato politico e sociale del fenomeno. Come sottolinea Serena Vicari Haddock, già negli anni Sessanta del Novecento, quando negli Stati Uniti si affaccia nel linguaggio dell'urbanistica il termine *urban renewal* – traducibile come rigenerazione urbana – esso sottende un preciso intento socio-politico, al di là della ristrutturazione estetica di determinati quartieri, che è quello di restituire porzioni della città alle classi più privilegiate. Nel contesto americano, inoltre, la pratica assume anche una connotazione etnica e razzista, un aspetto che ritorna anche nel tempo presente come avremo modo di vedere oltre¹².

In sintesi, la nuova politica urbana si sforza di riattivare gli investimenti nelle città e l'estrazione di capitali per sopperire al declino dell'industria, puntando su strategie di branding e promuovendo progetti di rigenerazione, con il rischio però di trascurare uno dei principali obiettivi delle politiche urbane che è quello di assicurare il benessere della cittadinanza. La conseguenza è quella di vedere aumentare

¹¹ Bob Jessop, *Liberalism, neoliberalism, and urban governance: A state-theoretical perspective*, in "Antipode", 2002, n. 34, pp. 452-472; Erik Swyngedouw, *Governance innovation and the citizen: The Janus face of governance-beyond-the-State*, in "Urban Studies", 2005, n. 42, pp. 1991-2006.

¹² Serena Vicari Haddock, Frank Moulaert (a cura di), *Rigenerare la città. Pratiche di innovazione sociale nelle città europee*, Bologna, il Mulino, 2009.

i fenomeni di marginalità sociale, consolidando così l'idea di una *dual city*, una città segregata nello sdoppiamento fra città dei ricchi e città dei poveri¹³.

3. Bologna e la governance urbana

Dagli anni Settanta, anche Bologna ha subito un processo di ridimensionamento delle attività produttive che si è tradotto, come accennato, in un declino demografico e nella comparsa di numerosi vuoti urbani dove un tempo sorgevano le fabbriche e le attività logistiche legate alla produzione industriale. Altri importati spazi dismessi nel territorio bolognese, come in molte città italiane, sono rappresentati da vaste aree militari, abbandonate in seguito al ridimensionamento dell'esercito con la fine della Guerra Fredda. A Bologna, il problema della gestione di questi vuoti si affaccia già con il Piano Regolatore Generale (Prg) del 1985 che viene redatto in una fase di mutamento del quadro politico locale e nazionale, con la crisi del Pci e l'ingresso dei socialisti in governi di coalizione con la Dc. Si tratta di un momento nel quale si rivela la fine progressiva di quel quadro politico e sociale che aveva caratterizzato il cosiddetto buon governo degli anni Sessanta e Settanta¹⁴. Il nuovo piano prende atto delle profonde trasformazioni che stanno coinvolgendo la città, con la presenza di vaste aree dismesse, proponendosi dunque di superare il processo di ampliamento dei quartieri per concentrarsi invece sulla rifunzionalizzazione e il consolidamento dell'esistente. Per la prima volta, inoltre si inizia a contemplare il coinvolgimento di attori privati nella trasformazione dello spazio urbano¹⁵. La svolta arriva però verso la fine degli anni Novanta, quando vengono resi operativi i primi progetti di rigenerazione urbana, come ad esempio l'inizio della riqualificazione della vasta area a nord della stazione ferroviaria, un tempo occupata da attività logistiche. In questo decennio inizia ad affacciarsi anche una nuova forma di governo della città che mina sensibilmente

¹³ John Hull Mollenkopf, Manuel Castells, *Dual City: Restructuring New York*, New York, Russel Sage Foundation, 1991.

¹⁴ Luca Baldissarra, *I comunisti bolognesi e il "buongoverno" municipale: programmi, propaganda e rappresentazioni nella costruzione di un "modello"*, in Alberto De Bernardi, Alberto Preti, Fiorenza Tarozzi (a cura di), *Il Pci in Emilia-Romagna. Propaganda, sociabilità, identità dalla ricostruzione al miracolo economico*, Bologna, Clueb, 2004, pp. 71-93.

¹⁵ Sul Prg del 1985, cfr. Giuseppe Campos Venuti, *L'urbanistica riformista*, Milano, Etas, 1991, p. 238 e sgg. Per una critica della nuova impostazione urbanistica cfr. La Compagnia dei celestini, *Dal Piano Regolatore al Piano Regalatore. Una discussione sulle recenti trasformazioni urbane e Bologna*, Atti del seminario di Monte Sole, Bologna, 2002.

alcuni dei pilastri alla base del buongoverno impostato da Giuseppe Dozza negli anni Sessanta: dalla riforma dei quartieri del 1985, alla privatizzazione delle farmacie comunali nel 1997, contro la quale viene indetto un referendum di iniziativa popolare. La consultazione non raggiunge il quorum, anche per l'invito all'astensione da parte dei partiti al governo della città¹⁶. In quell'occasione, oggetto di referendum e di ampio dibattito pubblico è anche il proposito di demolire l'edificio storico della stazione centrale per ricostruirlo secondo il progetto dell'archistar spagnola Ricardo Bofill. Fin dal piano regolatore del 1985, infatti, la stazione diviene il fulcro delle trasformazioni urbanistiche immaginate per la città, sia in funzione di un rilancio del trasporto ferroviario attraverso la costruenda rete ad alta velocità e lo sviluppo di un servizio ferroviario metropolitano – ancora oggi solo parzialmente realizzato – ma soprattutto per avviare progetti di rigenerazione che comprendano nuovi immobili. Non a caso quello che si criticava del progetto di Bofill era la costruzione di due edifici a torre alti 120 metri, di fatto due grattacieli, destinati ad attività dirigenziali e commerciali.

Sarà poi il Piano Strutturale Comunale (Psc)¹⁷ del 2008 a fare della stazione il fulcro di un grande disegno di trasformazione che insiste verso i quartieri settentrionali della città.

La Città della ferrovia – recita il Psc – identifica la catena degli spazi urbani (nuova stazione ferroviaria, aeroporto, fiera, luoghi della direzionalità) che ospitano le relazioni internazionali, dove la massima accessibilità e la concentrazione di funzioni eccellenti fanno incontrare le tante, diverse popolazioni che contraddistinguono la miscela demografica contemporanea. È la città dove nei prossimi anni si verificheranno le trasformazioni più rilevanti, dove avverrà la ricomposizione degli insediamenti cresciuti prima e dopo la rivoluzione urbana e industriale: la Bologna storica e il quartiere della Bologna, separate dal fascio ferroviario. È la figura urbana che sta al centro della ristrutturazione che il Psc cerca di governare, quella che rappresenta la nuova immagine di Bologna in Italia e nel mondo¹⁸.

¹⁶ Gioacchino Piras, Matteo Proto, *Spazi di apprendimento o strumenti di sussunzione neoliberale? Il caso della Fondazione per l'Innovazione Urbana e il ruolo dei processi partecipativi nella città di Bologna*, in "Tracce urbane", 2024, n. 12, pp. 199-229. Sulla mobilitazione contro la privatizzazione delle farmacie comunali si veda anche Pier Giorgio Nasi, *Bologna 1997. Riaprono le farmacie comunali*, Bologna, Pendragon, 1996.

¹⁷ Il Psc è un nuovo strumento urbanistico che, in base alla legge regionale dell'Emilia-Romagna n. 20 del 2000, sostituisce di fatto il Piano Regolatore Generale, che era stato istituito dalla legge urbanistica nazionale del 1940.

¹⁸ Comune di Bologna, *Piano Strutturale Comunale. Figure della ristrutturazione: città della Ferrovia*, 2008.

Torneremo nel prossimo paragrafo a proposito del quartiere Bolognina, che da quel momento diventa lo spazio privilegiato per i processi di trasformazione. Da questa lunga citazione emergono altri due aspetti fondamentali. Il primo, già richiamato in precedenza e presente anche nel Prg del 1985, riguarda il riconoscimento di una fase post-industriale e la necessità di ricucire lo strappo, la cesura che lo sviluppo moderno e industriale ha prodotto rispetto all'eredità storica precedente, un tema che già dagli anni Ottanta era centrale nella riflessione post-moderna architettonica e urbanistica¹⁹. Il secondo aspetto invece, meno palpabile, richiama quanto già espresso nel precedente paragrafo: la città non è più funzionale soltanto ai suoi abitanti e ai processi produttivi, ma proiettata in una dimensione internazionale per la quale è necessario elaborare una nuova immagine e una strategia che la renda attraente e attrattiva.

È in questo contesto che anche a Bologna si inizia a ragionare sull'idea di *city branding*, un modo per rilanciare l'immagine della città e renderla appetibile per visitatori e investitori. Come è noto, il primo *brand* di successo insiste su un elemento consolidato della cultura locale bolognese ed emiliano-romagnola che è quello del cibo – la «Bologna city of food» – e rappresenta uno degli elementi trainanti della nuova vocazione turistica. Nell'arco di pochi anni la città ha vissuto un'esplosione, in termini numerici dei visitatori, soprattutto internazionali, che, a fronte di benefici economici per le attività legate al turismo, ha comportato non pochi problemi agli abitanti, per la penuria di alloggi in affitto dirottati sulle piattaforme²⁰.

Dal Psc al Piano Urbanistico Generale del 2020, disposto dalla nuova legge urbanistica regionale del 2017, n. 24, si è assistito a un mutamento nella narrazione che accompagna i processi di rigenerazione a Bologna. Dalla «Città del Cibo», versione stucchevole e stereotipata dell'identità locale, si è passati alla «Città della Conoscenza», altro brand che gioca sulla tradizione millenaria dello Studio bolognese e che recupera, in realtà, modelli di rigenerazione e *city branding* codificati a livello internazionale già al principio degli anni Novanta del secolo scorso²¹. Come evidenziato dalla letteratura internazionale, i progetti per

¹⁹ David Harvey, *La crisi della modernità*, cit. Si veda anche Robert Venturi, *Imparare da Las Vegas: il simbolismo dimenticato della forma architettonica*, Macerata, Quodlibet, 2010.

²⁰ Alessandra Bonazzi, Emanuele Frixia, *Mercati storici, rigenerazione e consumo urbano: il caso di Bologna*, Milano, Franco Angeli, 2020; Mattia Fiore, *Airbnb e processi di touristification. Un'analisi socio-territoriale a partire dal caso di Bologna*, in Maurizio Bergamaschi, Alice Lomonaco (a cura di), *Esplorare il territorio. Linee di ricerca socio-spaziali*, Milano, Franco Angeli, 2022, pp. 155-186.

²¹ Alberto Vanolo, *City Branding. The Ghostly Politics of Representation in Globalising Cities*, London-New York, Routledge, 2017.

tecnopoli, città della scienza, quartieri tecnologici sono spesso promossi con l'obiettivo, da un lato, di veicolare investimenti di grandi gruppi industriali e società finanziarie per spingere alla rigenerazione, dall'altro, per attirare una *service class* a medio-alto reddito che possa incentivare il mercato immobiliare e alzare il livello dei consumi. Questa progettualità nasce dalla convergenza fra l'azione di enti e istituzioni pubbliche, come università e centri di ricerca, con il contributo di società immobiliari e finanziarie alimentate da capitali globali²². Si tratta perciò di un tentativo per rilanciare la crescita economica, attraendo investimenti e cercando di estrarre ricchezza dallo spazio urbano, con il rischio, però, di generare nuovi squilibri nella compagine sociale, alimentando processi di speculazione così come di marginalizzazione sociale. Inoltre, come accennato sopra riprendendo la riflessione critica della letteratura internazionale, anche nel caso bolognese la progettualità per la Città della Conoscenza è fortemente sostenuta dal capitale pubblico, grazie agli ingenti finanziamenti del Pnrr²³. Il risultato sinora prodotto è stato certamente quello di attirare a vivere in città persone legate al mondo della ricerca e dell'innovazione, anche grazie al trasferimento da Reading a Bologna del Centro europeo per le previsioni meteorologiche a medio termine, che ha lasciato il Regno Unito in seguito alla Brexit. Ma anche quello di alzare il valore immobiliare nei quartieri limitrofi ai nuovi centri di ricerca, tanto da far parlare addirittura di un «effetto tecnopolo», per le importanti rivalutazioni in un mercato altrimenti stagnante²⁴.

4. Il quartiere Bolognina fra declino produttivo e processi di rigenerazione

Il quartiere Bolognina è quello che negli ultimi quarant'anni ha subito i maggiori effetti dai processi di deindustrializzazione e rigenerazione urbana. Sorto alla fine del XIX secolo in funzione dell'industria ferroviaria, ha conosciuto nei decenni successivi un importante sviluppo legato all'industrializzazione del capoluogo emiliano. Qui risiedevano alcuni degli stabilimenti più importanti

²² Sarah Barns, *Platform Urbanism*, London, Palgrave, 2020; Donald McNeill, *Urban geography 1: 'Big tech' and the reshaping of urban space*, in "Progress in Human Geography", 2021, n. 45, pp. 1311-1319.

²³ Comune di Bologna, *La Città della Conoscenza*, 2023.

²⁴ Marco Bettazzi, *Ecco dove aumentano i prezzi delle case: ora a Bologna si sente l'effetto Tecnopolo*, in "La Repubblica", 15 dicembre 2024.

della città, come le Officine Minganti e di Casaralta e la Manifattura Tabacchi, delocalizzata dal centro storico dopo la Seconda Guerra Mondiale. Con il declino demografico legato alla chiusura delle fabbriche, la Bolognina è stata anche tra i primi quartieri a conoscere il fenomeno migratorio, quando questo ha cominciato a interessare l'Italia all'inizio degli anni Novanta. La presenza di molte fabbriche in disuso, unita a un contesto multiculturale, ha alimentato nel tempo una narrazione piuttosto negativa sul quartiere, sostenuta dai media ma assecondata anche dalle istituzioni pubbliche²⁵: una connotazione velatamente razzista, che spesso si riscontra nelle pagine dei quotidiani locali, ad esempio etichettando il quartiere come il Bronx di Bologna, con riferimento al distretto multiculturale di New York un tempo connotato come povero e malavitoso.

La Bolognina si trova immediatamente a nord della stazione ferroviaria, separata dal centro storico dal fascio di binari e dall'anello di viali realizzati dopo l'abbattimento della cinta muraria. Inoltre, all'epoca della sua realizzazione, l'asse viario centrale del quartiere, l'odierna via Matteotti che dal ponte sulla ferrovia conduce a piazza dell'Unità, è stato pensato come la continuazione del nuovo boulevard di via Indipendenza, sorto dagli sventramenti di inizio Novecento per connettere il nucleo storico della città con la stazione e i nuovi quartieri periferici a nord²⁶.

La porzione storica del quartiere, edificata fra fine XIX e inizio XX secolo, vanta un certo pregio architettonico e urbanistico, dato dalla cortina di abitazioni disposte regolarmente lungo vie alberate, sul modello utopico dalle città giardino che era pensato per favorire il benessere e la socializzazione delle classi lavoratrici. Proprio per la sua posizione semi-centrale, prossima alle infrastrutture di trasporto, unita alla qualità estetica dell'edificato, la Bolognina si è trovata al centro di molti interessi che hanno spinto per la sua riqualificazione, anche alimentando la retorica del quartiere degradato da risanare²⁷.

Gli ultimi decenni hanno visto la messa in opera di diversi progetti che sono andati a colmare i vuoti lasciati dalle fabbriche dismesse, alcuni sostenuti da capitali pubblici, altri con il concorso di investitori privati.

²⁵ Per quanto riguarda la posizione delle istituzioni, si segnala a titolo esemplificativo l'ordine del giorno presentato dai consiglieri di maggioranza nel settembre 2016 (<http://comunicatistampa.comune.bologna.it/files/consiglio-comunale-5-settembre/odg-sicurezza-bolognina.pdf>) dal quale poi hanno avuto origine le passeggiate anti-degrado nel quartiere.

²⁶ Giovanni Ricci, *Bologna*, Roma-Bari, Laterza, 1985; Pier Paola Penzo, *L'urbanistica incompiuta. Bologna dall'età liberale al fascismo (1889-1929)*, Bologna, Clueb, 2009.

²⁷ Giuseppe Scandurra, Fabrizio Giuliani, *Quo vadis, Bologna?*, in "Metronomie", 2006, n. 13, pp. 67-92.

La serie di interventi che ha interessato la Bolognina si può sintetizzare in tre distinte fasi che temporalmente e spazialmente hanno riconfigurato i vuoti urbani ex industriali intorno al nucleo residenziale. Tralasciando il vasto cantiere che si è protratto per cinque anni al margine sud lungo via de' Carracci, dedicato alla costruzione della nuova stazione sotterranea per l'alta velocità, il primo significativo progetto di rigenerazione ha interessato il quadrante ovest della Bolognina, dove un tempo sorgeva il mercato ortofrutticolo all'ingrosso, assieme ad altre attività produttive e logistiche legate soprattutto alle Ferrovie dello Stato. Qui l'intervento ha visto protagoniste le istituzioni pubbliche, a cominciare dalla costruzione del nuovo palazzo comunale voluto dall'allora sindaco Giorgio Guazzaloca e inaugurato nel 2008. Hanno fatto seguito l'Università di Bologna, con la costruzione di uno studentato, il Servizio sanitario regionale, con la nuova casa della salute e alcuni edifici residenziali in edilizia convenzionata. Si è trattato di un tipico esempio, come accennato nel secondo paragrafo, nel quale attori e istituzioni pubbliche impegnano capitali nella rigenerazione di un quartiere, allo scopo di creare le condizioni per attrarre investitori privati che possano completare il processo, investendo nell'edilizia residenziale e commerciale. Tuttavia, a distanza di oltre vent'anni dall'inizio dei primi cantieri, gli investimenti privati tardano a manifestarsi e la rigenerazione dell'area sembra ancora lontana dall'essere completata²⁸.

Il secondo asse di rigenerazione ha riguardato il quadrante est, dove un tempo sorgevano, fra le altre, le Officine Minganti e Cevolani. Qui gli interventi sono stati guidati soprattutto da capitali privati, con investimenti nell'edilizia residenziale e commerciale. Fra le nuove costruzioni spiccano le cosiddette P-House, edificate sul sito delle Cevolani, nonché l'imponente P-Tower, costruita dove sorgeva la fonderia Patini Ferro. Si tratta di edifici abitativi di alto livello qualitativo, costruiti da una società immobiliare e pensati per accogliere nuovi abitanti a reddito alto. Il sito delle Officine Minganti è invece stato trasformato a più riprese in un centro commerciale, con successo altalenante soprattutto dopo la prima trasformazione. Le P-House comprendono anche una palazzina destinata ad alloggio per studenti, dotata di servizi dedicati come piscina e portierato. Questo aspetto svela una nuova dinamica che sta caratterizzando la rigenerazione della Bolognina e che si lega alla costruzio-

²⁸ Diana Sprega, Emanuele Frixia, Matteo Proto, *Identità, conflitti e riqualificazione: i processi partecipativi nel quartiere Bolognina*, in "Geotema", 2018, n. 56, pp. 130-136.

ne di studentati privati di livello elevato, vere e proprie *gated community*, vale a dire spazi segregati e privilegiati indirizzati a un tipo selezionato di utenza. Le due strutture più impattanti in tal senso sono l'ex Student Hotel – oggi ribattezzato The Social Hub – che sorge di fronte al nuovo palazzo comunale. Lo studentato, dotato di piscina, palestra, ristorante e altri servizi, sorge in una palazzina un tempo di proprietà Telecom a lungo abbandonata e che era divenuta rifugio per molte persone, soprattutto migranti senza alloggio. The Social Hub fa parte di una catena appartenente a una società olandese che possiede strutture simili in diverse città universitarie italiane ed europee. Di fronte al Dopolavoro Ferroviario, sul sito che un tempo ospitava un capannone della società di costruzioni ferroviarie Fervet, è stato aperto il Laude Living Bologna, della società britannica Beyoo, dove il prezzo di una camera si aggira intorno ai 1000 euro mensili²⁹.

La trasformazione della Bolognina si sta attualmente completando sul versante nord, dove già da alcuni anni sono stati costruiti imponenti torri residenziali di lusso sul sito un tempo occupato dallo stabilimento Sasib. L'edificazione dei palazzi ha innescato un conflitto aperto fra i residenti proprio in virtù dell'altezza sproporzionata delle nuove costruzioni rispetto al tessuto urbano circostante, che ha fatto coniare il termine di mostri urbani, nome con il quale si è poi definito il comitato di opposizione ai cantieri. Ma il progetto che sta rivoluzionando la Bolognina nord è quello legato al già citato Tecnopolo, che riutilizza l'edificio produttivo della Manifattura Tabacchi per ospitare attività di ricerca legate allo sviluppo di un grande centro di calcolo. Il Tecnopolo è, come accennato, parte dell'ampia visione sulla Città della Conoscenza, promossa dal Comune di Bologna e fortemente sostenuta a livello istituzionale.

Per completare la rigenerazione del quartiere restano ancora i grandi vuoti delle Officine Casaralta e della Caserma Sani, che si trovano in un'area limitrofa al Tecnopolo e compresa nell'immaginario percorso della Città della Conoscenza.

²⁹ Sul tema degli studentati di lusso si veda Mattia Fiore, *Nuove residenze esclusive: un'analisi dell'esperienza studentesca negli studentati privati a Bologna*, in "Sociologia urbana e rurale", 2024, n. 134, pp. 121-143.

5. Conclusione

Immaginando il Ponte di Galliera sopra i binari della ferrovia come fosse il Brooklyn Bridge, si plana sulla Bolognina che adesso, nelle sue tante vite – prima di tutto quella di quartiere operaio e comunista – sta assumendo i contorni di un nuovo rinascimento urbano. Se non fosse assai temerario il paragone con New York, potremmo dire che oggi la Bolognina sembra la nuova Brooklyn: vitalità, interventi di riqualificazione, nuova demografia, multiculturalità, popolazione studentesca in aumento, nascita di altre centralità. Tutto lontano dalle Due Torri³⁰.

Così apriva alcuni anni fa un editoriale sulla pagina bolognese del quotidiano “La Repubblica”, dedicato alla rigenerazione in corso nel quartiere Bolognina: di nuovo un paragone improbabile con la città di New York, questa volta privo delle tinte fosche del malavitoso Bronx ma invece aperto alla dimensione creativa e commerciale di Brooklyn. Il parallelo, però, dovrebbe suggerire qualcosa di non molto positivo dal momento che Brooklyn è il distretto che negli ultimi decenni ha subito in quella città i più significativi processi di gentrificazione³¹. Il rinascimento della Bolognina, come suggerisce l’articolo, sembra essere quello di un affrancamento dal suo passato di quartiere operaio e comunista per inserirsi nelle dinamiche speculative di una rigenerazione urbana rivolta ad estrarre capitale dallo spazio urbano, a discapito degli interessi e del benessere di chi in quello spazio fino a questo momento è vissuto.

Come emerso in tempi recenti, le politiche adottate negli ultimi decenni dal Comune di Bologna stanno avendo un forte impatto sulla dimensione sociale che si traduce, ad esempio, nella stessa difficoltà ad accedere al mercato degli affitti da parte della popolazione studentesca ma anche di una porzione sempre più significativa della classe lavoratrice³². Il tema ha avuto una certa eco anche sulla stampa con un riverbero nel dibattito pubblico, senza che si intravedano facili soluzioni all’orizzonte.

³⁰ Sabrina Camonchia, *Luci, piazze, botteghe e ora i gelati di Stefino, quanto piace la Bolognina*, in “La Repubblica”, 6 maggio 2021.

³¹ Judith R. Halasz, *The super-gentrification of Park Slope, Brooklyn*, in “Urban Geography”, 2018, vol. 39, n. 9, pp. 1366-1390.

³² Si veda anche Gabriele Manella, Tommaso Rimondi, Mattia Fiore, *Tra pandemia e postpandemia: il caso di Bologna e del suo Appennino*, in Ariela Mortara, Rosantonietta Scramaglia (a cura di), *La città che cambia: vita quotidiana e attrattività turistica*, Milano, Lumi, 2024, pp. 161-182.

Rispetto a soluzioni speculative e che spesso convogliano grandi quantità di risorse pubbliche in progettualità dagli esiti incerti, i vuoti urbani lasciati dalle fabbriche abbandonate possono rappresentare una risorsa sia come luoghi da restituire alla cittadinanza per sostenere i bisogni primari dell'abitare e della socialità, sia come risorse ambientali che facciano da contrappeso alle emergenze prodotte dalla crisi climatica in atto³³.

³³ Si veda anche Andrea Zinzani, Matteo Proto, *Politics, conflict and "political" community: The case of Bologna*, in "Political Geography", 2023, vol. 106, 102961.