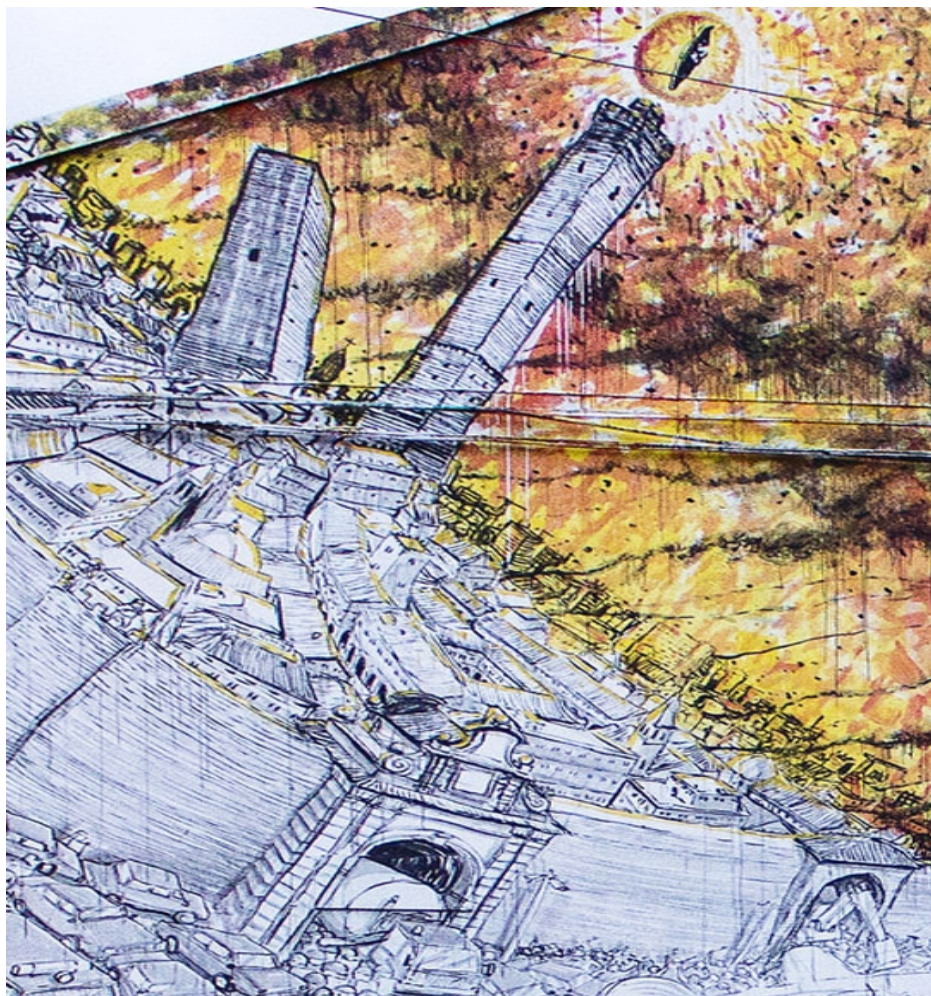


# BOLOGNA 2021

Un enorme scalo per uomini merce

---



- Biblioteca dell'Ammutinamento -

Finito di scrivere Novembre 2012

## 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

miseria nelle nostre vite.

E non è solo il meccanismo con cui imprese e banche si arricchiscono sulla nostra pelle ad accomunare la Val Susa alla città di Bologna.

L'intero progetto "Bologna 2021" è finanziato dalla Carisbo, ovvero da Intesa San Paolo, la stessa banca che finanzia il progetto TAV, la stessa banca di cui era AD Corrado Passera, ministro delle infrastrutture del governo Monti, e di cui facevano parte altri quattro attuali ministri, compresa Elsa Fornero. L'intera riqualificazione del quartiere della Bolognina, ad esempio, ruota attorno alla costruzione della stazione Alta Velocità, alla quale lavora l'Astaldi (associata Impregilo), una delle principali aziende del progetto TAV, mentre a tutti gli altri progetti lavorano le grandi cooperative rosse (CCC, CMC, Coop.Costruzioni) le quali, chi più e chi meno, sono tutte implicate nel percorso che la devastazione del TAV ha compiuto da Napoli a Torino.

Tutto ciò non è un caso. Dietro il progetto TAV si celano i veri detentori del potere in questo paese, c'è *il sistema*, e il sistema va protetto. Protetto con le strategie securitarie messe in campo dallo stato e con i manganelli in mano alla polizia.

Coloro che già da tempo sono stati spinti ai margini di questa società, sono coloro che ancora rappresentano un pericolo sociale. Essi non potranno sopravvivere se non violando i dettami di questa società, strappandole di mano una sussistenza che non viene più garantita da nessun organo assistenziale. Questa conflittualità latente, per i detentori del potere, va contrastata in ogni modo, anche attraverso l'urbanistica, strumento in apparenza sterile ed anonimo, ma quanto mai efficace.

La Bologna del futuro prevede una popolazione scientificamente distribuita sul territorio: al centro i ricchi, gli avventori dello shopping e i turisti, circondati da quartieri residenziali, ghetti studenteschi e centri

direzionali, a fare da cuscinetto dalle periferie più remote in cui verranno relegati gli esclusi.

Il tutto condito da una triste estetica dei palazzi e da un'opprimente presenza poliziesca a ricordarci di vivere in un carcere a cielo aperto.

Un disegno che segue perfettamente i dettami della NATO – nel rapporto *“Urban Operations in the year 2020”* – su come prevenire le rivolte e salvaguardare l'ordine in periodi di crescente povertà come quello che stiamo vivendo, dal quale sembra sempre più lontana un'inversione di rotta. Un progetto di riqualificazione insomma che risponde più ad esigenze di strategia militare che a necessità politiche.

Esattamente come in Val Susa, la militarizzazione e il controllo del territorio sono indispensabili al capitale per sopravvivere e portare avanti i suoi progetti devastanti.

Il senso di questa mostra vuole essere quello di fornire alcuni elementi sull'area maggiormente interessata dalla riqualificazione, la Bolognina, storico quartiere popolare destinato a diventare il nuovo centro amministrativo della città.

I pannelli mostrano opere già in fase di ultimazione, ma la serie di progetti in serbo per la città è solo all'inizio.

Fermare l'intento di rendere questa città un immenso scalo per uomini e merci, vuol dire far saltare uno degli snodi fondamentali dell'immensa rete logistica su cui si baserà il capitalismo del prossimo futuro. Inoltre, a differenza di territori ancora più o meno intatti, come possono essere le vallate interessate dai trafori del TAV, la città offre un campo di azione più ampio. Qui i cantieri saranno decine, centinaia le reti da buttare giù, centinaia i mezzi da sabotare, decine i lavori da bloccare, decine le zone da occupare e da difendere per impedire che altri cantieri partano.

Per riappropriarci delle nostre vite, iniziamo a riappropriarci dei nostri territori.

## **RIQUALIFICAZIONE URBANA: Ripianificazione degli affari e del controllo**

L'espressione *riqualificazione* viene usata come sinonimo indifferenziato di recupero, rinnovo, ma con le nuove specifiche visioni della città e degli strumenti operativi per realizzarle, si è sempre più vicini al concetto di pianificazione urbanistica.

La chiusura o la delocalizzazione di molte industrie negli ultimi due decenni ha liberato grandi aree di attività dismesse, un tempo collocate ai margini delle città e in seguito inglobate da queste: complessi industriali, caserme, mattatoi, aree ferroviarie e grandi depositi. Da un lato questo scenario costituisce il cosiddetto *degrado* dovuto al progressivo abbandono e dall'altro questi spazi diventano appetibili dal mercato per la loro posizione e accessibilità.

Viene posto così il problema di “conferire nuove funzioni” ad interi pezzi di città e al sistema urbano nel suo complesso, che deve essere aggiornato alle nuove esigenze, riguardanti ormai solo i diversi modi di produrre, di lavorare, di impiegare il tempo libero.

Sempre più spesso si assiste a processi di riqualificazione urbana che non hanno niente a che vedere con una visione conservativa, piuttosto promuovono un modello urbano-centrico nel quale la città viene strutturata seguendo unicamente le logiche del mercato finanziario. Sbandierando concetti quali “sostenibilità”, “funzionalità”, “rispetto dell'identità originaria”, “interventi socialmente corretti e conformi” viene realizzata una riqualificazione che si configura, a seconda dei casi, o come un insieme di nuove edificazioni utili alla speculazione o come consumo di suolo libero.

Le azioni di recupero edilizio residenziale in centri storici e prime periferie sono spesso integrate con funzioni commerciali o terziarie, che innescano un aumento dei

valori immobiliari, accelerano le ristrutturazioni da parte dei privati e richiamano un nuovo tipo di utenza che stimola una serie di attività come negozi dai prezzi proibitivi, locali alla moda, bar e ristoranti per ricchi turisti. Quando si crea una situazione per cui questi nuovi fruitori non sono destinatari solo delle nuove attività ma anche delle funzioni residenziali, ecco che cambiano anche servizi pubblici e privati e si assiste alla trasformazione totale del tessuto preesistente. Fenomeno noto come *gentrification*, consiste nell'espulsione degli abitanti originari per far largo ad una nuova classe sociale, e nello svuotamento di significato degli scenari urbani che con essi si sono evoluti, fino alla riduzione di questi a luoghi artificiali privi di vita propria.

Nel caso, invece, della riqualificazione delle periferie le problematiche sociali sono diverse. Il tessuto periferico, nel breve periodo, è meno appetibile ma viene sottoposto alla creazione di nuove funzioni "di pregio": è il caso delle aree dismesse, spesso occupate da vecchi complessi industriali mantenuti e ristrutturati, oppure di aree precedentemente adibite a stoccaggio o deposito, che si prestano ad essere 'riempite' con nuove costruzioni. In queste aree spesso trovano posto uffici, aree per la ricerca e per la produzione tecnologica avanzata, centri direzionali, dislocamenti universitari, distretti commerciali: tutte funzioni che aumentano la capacità della città di attirare investimenti.

Un altro obiettivo della riqualificazione infatti, è quello dell'*up-grading* tra città: capacità di attrarre turismo, di inserirsi nel circuito internazionale dei convegni, delle mostre, degli eventi sportivi o dello spettacolo, proporsi come nuova impresa integrata nella rete globale. La città riqualificata ha quindi bisogno di marketing, di promuovere la sua nuova immagine, di continuo rinnovo per reggere il ritmo delle trasformazioni.

Gli effetti di operazioni simili apportate sull'intero tessuto urbano sono sotto gli occhi di tutti: se per esempio la nuova infrastruttura decolla, ci sarà bisogno di ampliare le stazioni

ferroviarie dell'alta velocità, l'aeroporto, migliorare gli svincoli autostradali; ci si dovrà attrezzare per far fronte all'intensificarsi della mobilità e si assisterà anche qui ad un'alterazione che avrà effetti sul tessuto sociale.

Bologna è forse l'esempio più lampante di questi meccanismi, per la sua posizione geograficamente strategica e per gli spazi che l'industria ha lasciato in questi anni alla logistica. Le politiche locali e nazionali puntano a trasformarla in un'enorme metropoli di scalo, andando a trasformare nell'interezza due quartieri: la Bolognina, che diverrà grazie alla stazione AV lo scalo per persone, e il Pilastro, che tramite l'ampliamento delle infrastrutture già esistenti diventerà uno degli scali merci più grandi del Nord Italia.

Per rendere possibile questo è necessario l'uso combinato di tutte le risorse, pubbliche e private, disponibili sul territorio, in una pratica negoziativa e in una dimensione speculativa a cui tutto il resto è subordinato.

Il nuovo modello urbano su cui si vorrebbe basare la Bologna del domani, richiama quello già realizzato in altre città che hanno subito queste stesse trasformazioni. Si guardi i casi di Barcellona o Marsiglia, solo per rimanere in Europa. È questo un modo di intendere la città dettato esplicitamente nel già citato rapporto Nato del 2003 e a ben guardare lo scenario complessivo che si delinea risulta difficile credere che ciò sia reale volontà degli abitanti di queste zone.

La riqualificazione urbana ed il suo effetto più immediato, la *gentrification*, non sono sinonimo di miglioramento delle condizioni di chi vive i quartieri interessati da tale fenomeno, ma pratica di governo della città; un'arma urbanistica che permette di controllare lo sviluppo urbano in questa delicata fase storica.



## **BOLOGNINA:**

### **Da quartiere operaio a quartiere ad Alta Velocità**

Il quartiere Bolognina nasce dal Piano Regolatore cittadino del 1889 che prevede, oltre alla costruzione di nuove strade e all'allargamento delle arterie principali preesistenti, l'abbattimento della cinta muraria medievale per permettere una maggiore espansione urbana al di fuori del centro storico. Verranno individuate due zone di sviluppo, una a carattere residenzial-borghese fuori Porta Saragozza ed un'altra oltre il ponte di via Matteotti. Per questa seconda zona le intenzioni sono quelle di creare un quartiere operaio dove avranno sede insediamenti ferroviari e fabbriche che secondo le amministrazioni comunali avrebbero tratto beneficio dalla prossimità con la stazione dei treni. La struttura urbanistica si delinea così come una scacchiera di edifici popolari e rimarrà inalterata fino ai giorni nostri attraendo i flussi migratori in arrivo nella città di Bologna. Fra le prime comunità che vi si insediarono troviamo quella cinese che fin dai primi anni del '900 si stabilì nel quartiere e quella ferrarese, in fuga dalle campagne e alla ricerca di lavoro nelle nuove fabbriche che si stavano aprendo.

La Bolognina è sempre stata teatro di conflitto all'interno della città di Bologna. Fin dalla Seconda Guerra Mondiale molti partigiani trovarono rifugio fra le vie che si snodano da Piazza dell'Unità e proprio in questa piazza si svolse l'omonima battaglia che coinvolse antifascisti e nazisti a seguito di un rastrellamento nel quartiere. Il carattere popolare della zona si mantenne inalterato fino alla fine degli anni Settanta quando, in seguito a scioperi e rivolte operaie, il quartiere si delineò come un luogo dove la necessità di manodopera si univa alla presenza di servizi di welfare.

La sua natura cominciò a cambiare all'inizio degli anni

Ottanta in seguito alla chiusura delle grandi fabbriche che lì 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 delinarsi 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

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 negozietti 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.



## **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.

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!

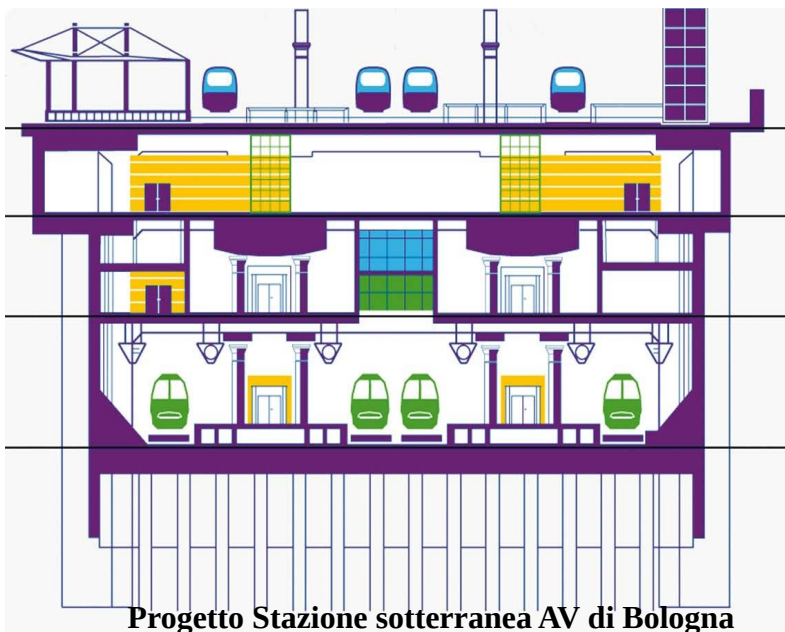
## **Dati tecnici**

*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*

*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.*



## MERCATO NAVILE:

### Il nuovo centro dell'amministrazione e della finanza

Proprio accanto alla stazione AV e immediatamente dietro il nuovo complesso di Liber Paradisus, che già ospita gli uffici comunali, le poste e la sede di Equitalia, sorgerà il nuovo centro amministrativo di Bologna.

Il progetto prevede la costruzione di 3 complessi edilizi che formeranno la Trilogia Navile (uno di uffici amministrativi e direzionali e due residenziali), provvisti di palestre, scuole, ambulatori, centri commerciali, parchetti sintetici e stagni con fondali di cemento, un quarto complesso residenziale (residenze Unicum), un ostello e un campus per gli studenti, per un totale di mille appartamenti. La zona sarà totalmente circoscritta da mura e costruzioni, ed accessibile solo attraverso pochi ingressi controllati da tornelli e telecamere, mentre l'approvvigionamento energetico verrà garantito da pannelli fotovoltaici, sistemi di sfruttamento delle correnti e una centrale di *trigenerazione*, a garantire la sicurezza della comodità a chi avrà migliaia di euro per assicurarsi un alloggio in quella zona.

Un tipico progetto di *smartcity* che spaccia la sua ragion d'essere sulla base della favoletta del capitalismo eco-sostenibile. In realtà con l'ecologismo questo progetto ha ben poco da spartire.

Oltre all'evidente desolazione che sta creando il cantiere in questa zona, tra colate di cemento e asfalto, decine di gru, ruspe, escavatori, camion e betoniere che inevitabilmente immettono smog e polveri sottili nell'aria, le motivazioni che hanno portato alla realizzazione di questo progetto sono di tutt'altra natura.

La prima è strettamente collegata alla realizzazione della stazione Alta Velocità. La vicinanza degli uffici amministrativi consente di ridurre al minimo i tempi burocratici, nell'epoca in cui vince chi si sposta più velocemente e dove la parola d'ordine delle amministrazioni



statali è *neo-liberismo*. Così chi gira mezza Europa per concludere compra vendite o firmare affari milionari, potrà concludere la propria tappa bolognese nel giro di poche ore invece che nel giro di pochi giorni. Inoltre la presenza di appartamenti hi-tech, in un quartiere neo-residenziale progettato appositamente per andare incontro alle esigenze dell'élite imprenditoriale e finanziaria (l'affitto di un loft da 40mq parte da un minimo di 650€/mese), consentirà a chi decide di risiedere a Bologna, di abitare nei pressi di una stazione situata al centro di 3 corridoi dell'alta velocità e che permette di raggiungere qualsiasi parte dell'Europa che conta in un batter d'occhio!

La Trilogia Navile risponde poi ad una seconda esigenza economica, più circoscritta a livello locale, che è quella del rilancio del settore turistico. Spostando gli uffici amministrativi in Bolognina si ridurrà la presenza di personale lavorativo nel centro storico, e quindi meno automobili e autobus troppo affollati, cosicché il centro possa diventare quell'oasi pedonale-commerciale che già vediamo in fase di sperimentazione nei week end dei T-Days. Processo già iniziato con la costruzione della nuova sede comunale di Liber Paradisus, che ha concentrato in un unico complesso i 1200 impiegati delle 21 sedi amministrative sparse per la città.

Inoltre la riqualificazione dell'ex Mercato consente di mettere in moto la macchina della speculazione edilizia, che garantisce guadagni milionari a banche e aziende costruttrici. Riprendendo ancora come esempio la costruzione di Liber Paradisus, il progetto all'epoca fu contornato da un giro di tangenti tra amministratori della giunta Guazzaloca e la CCC (la stessa ditta del Civis e del People Mover) di un valore complessivo di circa 40 milioni di euro.

Un progetto che evidentemente alla maggior parte della popolazione della zona non porterà nulla di buono, anzi.

Conseguenza dello spostamento del centro amministrativo

e direzionale nel quartiere, oltre all'aumento esponenziale di gas e polveri sottili, sarà anche l'incremento esponenziale del traffico - si stimano più di 4000 accessi di automobili al giorno -, con conseguenti interventi, e quindi disagi stradali come quelli tuttora in corso in via Gobetti.

I locali, gli immobili e i negozi attorno alla zona aumenteranno gli standard e i prezzi per approfittare dei portafogli gonfi che arriveranno in zona, precludendo la possibilità di sopravvivenza a migliaia di persone che già fanno fatica a fare i conti con gli standard attuali. Infine assisteremo alla creazione di una sorta di quartiere cuscinetto, tra un centro per l'alta classe e delle periferie sempre più in miseria. La presenza di questi progetti nel quartiere, oltre a toglierci fisicamente spazio con i cantieri, comporterà una serie di conseguenze che ricadranno sulle nostre vite: l'aumento degli affitti e più in generale del costo della vita, l'aumento dei sistemi di controllo per garantire la sicurezza e il funzionamento delle nuove costruzioni, che finiranno con allontanare dalla Bolognina la maggior parte dell'attuale popolazione residente. Un processo volontariamente determinato, in un'epoca caratterizzata dall'accrescersi del divario economico tra fasce della popolazione e dalla proliferazione di rivolte e pratiche insurrezionali contro i poteri forti.

### **Dati tecnici**

*L'area interessata dalla riqualificazione della zona dell'ex mercato ricopre una zona di 22.617 mq totalmente concessa a titolo gratuito dal Comune alle aziende e alle banche che si sono aggiudicati i lotti. I finanziamenti pubblici, al momento preventivi, ammontano a circa 20milioni di euro, ma il costo totale è stimato sugli 83 milioni.*

*La costruzione della Trilogia Navile è affidata alla Valdadige Costruzioni S.p.A, che ha acquistato il 45% dei terreni*

*dell'area dell'ex mercato dalla Carisbo (gruppo Intesa San Paolo), che li aveva in precedenza ottenuti gratis dal comune. Non a caso l'Intesa San Paolo è la principale banca a finanziare tutto il progetto del Piano Strategico Metropolitan Bologna 2021, attraverso la Fondazione Bologna Metropolitana S.p.A, e a spingere per la realizzazione dei progetti di riqualificazione.*

*La Valdadige Costruzioni è invece diventata in questi ultimi anni l'azienda leader nella costruzione di smart city e fortini per la tranquillità dei ricchi borghesi, come i nuovi quartieri residenziali d'élite costruiti a Milano, Venezia, Brescia, Siena, ecc. Una mostruosità fatta di appartamenti all'ultimo grido e villette tutte uguali, attraverso i quali la Valdadige da anni guadagna i suoi milioni aggiudicandosi la maggior parte degli appalti di in Italia, che prevedono la realizzazione di queste amenità.*

*Per i lavori di intervento stradale e ambientale invece l'appalto se lo è aggiudicato la Coop Costruzioni, cooperativa che detiene il monopolio degli interventi di edilizia pubblica a Bologna attraverso una gestione mafiosa degli appalti.*

*Per la costruzione del People Mover, che avrà la stazione di partenza proprio a ridosso del nuovo quartiere, l'appalto è stato vinto dalla CCC, che aveva già ottenuto quello per la realizzazione della linea AV, Napoli-Roma, oltre a quelli del Civis e di Liber Paradisus a Bologna..*

## **I CAMPUS UNIVERSITARI:**

### **Non potevano mancare gli studenti**

Gli studenti sono una parte consistente dell'intero progetto, tant'è che a loro è riservata la creazione di un intero quartiere della nuova Bologna metropolitana. Il piano strategico della città consentirà all'Alma Mater di entrare finalmente nell'affare degli affitti bolognesi e della speculazione edilizia, attraverso la costruzione dei nuovi Campus Universitari in via Terracini, zona Lazzaretto (progetto in parte ridotto il 23 maggio 2012) e in zona Navile.

Il progetto del Lazzaretto prevedeva il trasferimento di 5 facoltà dell'area scientifica (ora 4, oltre quella di Ingegneria, dopo l'esclusione di Architettura) nella nuova "zona universitaria", la costruzione di 15.000 alloggi (ridotti a 13.000) da ripartire tra studenti e lavoratori, e in più la creazione di nuovi uffici, parchi, strutture sportive, centri commerciali, ambulatori e locali di svago, tutto questo in un'area di oltre 733mila metri quadri.

Accanto, nella zona Bertalia, è inoltre in progettazione un intero quartiere da tirar su *ex novo*, che consentirà anche ai privati di intervenire nell'affare, sia per quanto riguarda gli alloggi sia per quanto riguarda le infrastrutture.

Il progetto del Campus parte da un'idea del 2006, dell'allora assessore alle attività produttive Duccio Campagnoli, che vedeva nella Bologna del suo futuro una "*[...] cittadella della tecnologia. Una fabbrica dell'innovazione, capace di favorire la ricerca industriale, il rapporto con le imprese e l'insediamento di nuove attività produttive*".

Non a caso il Campus sorgerà proprio intorno alla facoltà di Ingegneria, e la maggior parte delle strutture in progettazione ospiteranno laboratori e centri per la ricerca tecnologica avanzata.

La costruzione, già in atto, dell'altro campus invece, che ospiterà le Facoltà di Chimica, Farmacia, Astronomia e Biotecnologie, interesserà un'area di 70mila metri quadri

nei pressi della sede del CNR, sul lungo Navile. Il costo preventivato per la costruzione di 5000 alloggi per studenti, laboratori e strutture per la ricerca, si aggira intorno ai 500 milioni di euro. Il campus andrà a chiudere il cerchio della ricerca scientifico-tecnologica situata a nord di Bologna, che partendo proprio dal Lazzaretto passerà per il Tecnopolo in progettazione all'ex Manifattura Tabacchi, il CAAB al Pilastro e il polo veterinario di Ozzano.

Ma di quale innovazione e di quale ricerca si sta parlando? I collaboratori di questo progetto sono sostanzialmente, oltre il CNR che a Bologna si occupa per lo più di Nano e Biotecnologie, l'ENEA (ente nazionale per l'energia nucleare) e l'ENI, leader internazionale dell'estrazione petrolifera.

I nuovi *fortini universitari* saranno insomma le sedi di quelle facoltà al servizio della produzione di strumenti e teorie utili all'attuazione di una devastazione ambientale sempre più necessaria alla sopravvivenza del capitale. Queste facoltà sono anche le incubatrici delle teorie e delle tecniche di controllo, indicate nel progetto Nato "*Urban Operations in the year 2020*", nel quale sono tracciate le linee guida per i governi, da seguire per affrontare i conflitti urbani che aumenteranno con il perseverare della crisi socio-economica. Un progetto che riguarda innanzitutto il riassetto delle metropoli, da rendere più funzionali al controllo e predisposte all'intervento repressivo.

L'Alma Mater svolge da tempo il ruolo di indottrinatrice e produttrice degli strumenti utili all'attuazione di questo progetto. Da anni vengono finanziati e promossi all'interno dell'università master e seminari di formazione per i futuri dirigenti. A loro il compito di sapersi destreggiare nelle situazioni di crisi che si stanno e andranno delineando: dal master per *Peace Building* (operatori di pace, le figure di mediazione impiegate in questi nuovi ambiti di guerra) per gli studenti di Scienze dell'Educazione dal 2007 al 2010, alle decine di corsi e seminari sull'urbanistica aperti a diverse

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 tecno-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'opporsi 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.



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

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 perchè la Bolognina è uno dei quartieri più popolari, con una prevalenza di ceto 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.



*Biblioteca dell'Ammutinamento*