

## **Prima puntata, aprile 2021**

*Questo è Radici future.*

*Il podcast è ideato da me, Debora Badiali, e prodotto da Budrio Più.*

*Siamo una comunità che si impegna nelle istituzioni e nello spazio pubblico per migliorare l'esistente. Promuoviamo la cultura della memoria come forma di educazione politica e di partecipazione sociale.*

*Parliamo del nostro territorio  
di noi  
di ciò che eravamo e di ciò che siamo.*

*Guardiamo al futuro con lo sguardo aperto al mondo  
senza timori proprio perché consapevoli del nostro passato:  
radici, identità e (anche) contraddizioni.*

Insieme alla storica Lorenza Servetti, abbiamo deciso di partire dal nostro treno, allegoria del collegamento centro-periferia: "la Veneta", la linea Bologna-Portomaggiore.

Parliamo della sua storia, di come ha intercettato i cambiamenti sociali ed economici delle nostre terre, di ciò che rappresenta per noi budriesi.

Partiamo!

### **Fischio del treno**

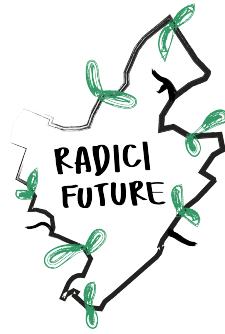
#### **Voce di Debora Badiali**

Budrio è tante cose. Budrio ha tante cose. Il teatro, l'agricoltura, l'ospedale, l'ocarina, il centro protesi... E il treno. Sì, Budrio ha il treno.

La ferrovia non attraversa solo il territorio, passa proprio in mezzo al paese.

Lo sappiamo bene, tanto che le sbarre che si abbassano, i motori delle auto che si spengono, i rumori e i suoni del passaggio a livello, sono cose talmente familiari che non ci facciamo nemmeno più caso. Tutte le volte che passa il treno, tre minuti sospendono e silenziano tutto. Ci fermiamo, ci guardiamo intorno, ci ritroviamo soprappensiero a fissare quel punto lontano da cui comparirà la locomotiva.

### **Rumore delle sbarre e del treno che passa**



Intendiamoci: Budrio è un paese importante, infatti vantiamo addirittura due fermate nel capoluogo: Budrio Stazione e Budrio Centro. E una a Mezzolara.

Per molti che sono stati bambini e poi adolescenti in un luogo come questo, esiste un giorno che segna un “prima” e un “dopo”. È il giorno in cui per la prima volta si va a Bologna da soli, in treno. Senza genitori, senza maestre o catechisti. È il giorno in cui noi ragazzi di questa parte della pianura, incominciamo a vedere le cose in modo diverso da prima. Con i nostri occhi, con i nostri filtri, non con quelli di altri.

La scoperta del mondo, per intere generazioni di budriesi, è passata da quelle carrozze.

Oggi c'è internet e la tv on demand, e il rapporto tra centro e periferia è cambiato, sta cambiando. Sentiamo di essere sempre al centro di tutto, ma nello stesso tempo percepiamo che tutto ci sfugge.

È la nostra storia che non cambia, le nostre radici. Per questo il rapporto fisico con il resto del mondo, spesso mediato da quel mezzo di trasporto che è il treno, rimane importante. E non c'è digitale che tenga!

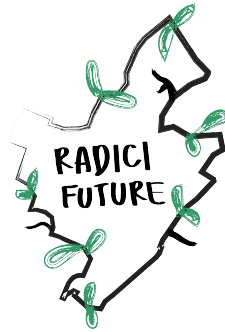
Abitare il mondo non vuol dire soltanto radicarsi, ma anche valicare i confini. Spostandoci abbiamo scoperto territori nuovi.

Quando ero bambina, il nonno che dalla città si era spostato a Budrio per fare meglio il nonno, diceva sempre a me e a mio fratello che ci avrebbe portato a Portomaggiore in treno per mangiare il gelato. Portomaggiore per la me bambina era un po' un luogo esotico. Il treno il mezzo magico per arrivarci. Poi non mi ricordo nemmeno come sia andata quella gita, forse molto meno romantica del ricordo della proposta di mio nonno. Però il treno per me ha da sempre significato una micro emancipazione. È andata così anche con il liceo, da Budrio a Bologna, ogni giorno, sveglia alle 6.

Il treno è tra le invenzioni umane che ha forse trasformato di più il paesaggio rurale e urbano, plasmandolo. Il treno nasce inizialmente soprattutto per trasportare merci, come il carbone. È uno dei simboli della rivoluzione industriale.

Come tutte le invenzioni all'inizio la si sottovaluta anche, pensando che non avrebbe avuto futuro.

Il treno ha creato immaginari. Alcune carrozze spesso simili a salotti, con poltrone di velluto e lampade Art Déco hanno ospitato le decisioni e le visite ufficiali di sovrani e politici.



Principesse, intellettuali, personaggi inventati del cinema e della letteratura. Ma i treni hanno scandito il lavoro e la condizione lavorativa di moltissime persone, trasportando prima merci e poi gli operai al lavoro. Il treno ha significato libertà di spostamento, ma è anche stato usato per portare più rapidamente e in numero maggiore le persone nei campi di concentramento, ad esempio.

Il treno da sempre riduce le distanze: è stato a lungo un portatore di stupore, ha generato storie, cambiato punti di vista, avvicinato luoghi, paesi e culture.

## **Annuncio treno per Budrio**

### **Voce di Lorenza Servetti**

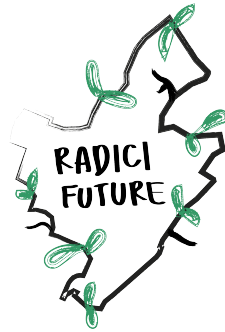
Sabato 21 maggio 1887 a Budrio si corona un sogno di lunga data, divenuto finalmente realtà: arriva il treno! Pochi giorni prima, era comparso un "Avviso" pubblico della "Società Veneta" di Padova, con il primo orario ferroviario:

Col giorno 21 Maggio corrente verrà aperta pel solo servizio dei viaggiatori, bagagli e cani il tronco BOLOGNA SAN VITALE-BUDRIO della nuova linea Bologna San Vitale-Portomaggiore.

La domenica seguente, la stampa locale è invitata a un viaggio inaugurale, con banchetto finale al ristorante "Del buon di" a Budrio. Gli ampi articoli dei giorni successivi sul "Resto del Carlino", già allora il giornale locale più diffuso, informano i lettori delle meraviglie tecniche e delle soluzioni ingegneristiche all'avanguardia adottate nella costruzione della ferrovia, come ad esempio, il ponte sull'Idice a Castenaso "a travature in ferro su piloni in muratura profondi, sotto il normale livello sei metri circa, con le fondamenta in calcestruzzo", difficilissimi da costruire "in una località esposta a frequenti piene di grande veemenza". O come gli edifici lungo la linea: la "stazione nuova San Vitale" da cui parte il treno, "composta di sette fabbricati intorno ai quali girano numerosi binari", l'"elegante fabbricato della fermata Roveri", la "rimarchevole stazione di prima classe di Budrio", che "si compone di un fabbricato per passeggeri, di una rimessa per le macchine, di un'altra per le carrozze, di un pozzo rifornitore, di un magazzino carbone e di uno per le merci con piano caricatore".

Ritroviamo lo stesso percorso di oggi: le stesse fermate, gli stessi edifici, molti ancora attivi e l'indicazione di un tempo di percorrenza fra Bologna e Budrio di poco superiore: 30 minuti.

Quello che è profondamente cambiato è, naturalmente, il paesaggio intorno. Solo un esempio: la fermata di Roveri. Oggi luogo di deposito dei treni e periferia industriale di Bologna, nel giugno 1887 era invece una zona con ville e alberi, meta per i Bolognesi di "scampagnate fuori porta col vaporino" (come veniva chiamato il nostro treno). In connessione con la costruzione della ferrovia - informava ancora il "Resto del Carlino" - vi era



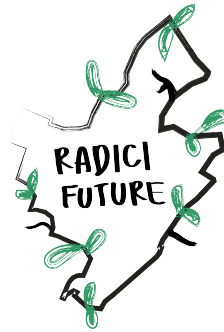
stato aperto “un ampio chalet con musica e ottimo servizio” ed era diventato la “passeggiata prediletta dei bolognesi”, tanto che “ la Società Veneta effettuerà ogni festa, ed in via di esperimento, dei treni di piacere fra Bologna (S. Vitale) e Roveri.”

C'erano voluti molti anni per arrivare a questo risultato: dal primo studio tecnico per la costruzione di una linea Bologna-Budrio-Portomaggiore, con diramazione per Massalombarda votato dal Consiglio provinciale di Bologna nel settembre 1879 e approvato dal Consiglio comunale di Budrio nel gennaio 1880, all'inizio dei lavori nella primavera del 1885, affidati alla "Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche", dell'ing. Stefano Breda. Lavori conclusi, dopo varie vicissitudini, due anni dopo. E c'erano volute anche molte lotte da parte dei budriesi, per ottenere che la diramazione della linea per Massalombarda fosse spostata a Budrio dal Trebbo, come invece era nel progetto iniziale, caldeggiato dal Comune di Medicina.

Fu scomodato per questo perfino Quirico Filopanti, deputato in quegli anni alla Camera, che non negò l'aiuto ai suoi concittadini, invitandoli però anche a fare pressione personalmente presso le autorità provinciali. Che la linea passasse per Budrio e che qui vi fosse una stazione di "prima classe", si rivelò di importanza vitale per il nostro centro, favorendone i commerci e tutto il tessuto sociale. Durante l'estate 1887 furono portati a compimento e aperti al pubblico anche i tratti Budrio-Medicina (16 luglio), Budrio-Molinella (16 agosto) e, durante l'inverno, quelli Medicina-Massalombarda (4 dicembre) e Molinella-Portomaggiore (21 dicembre): in tutto, 72 chilometri circa di "strada ferrata". Mancava solo il tronco urbano di collegamento tra la stazione di partenza, San Vitale, e la stazione Centrale di Bologna (1 chilometro e mezzo), che sarà inaugurato il 3 novembre 1888, funzionante però, in un primo tempo, solo per treni merci. Nel giro di pochi anni furono completate anche tutte le costruzioni, secondo una tipologia di edifici che si ripeteva uguale per tutto il percorso: 14 stazioni, fra principali e secondarie, 63 case cantoniere (o caselli), 146 passaggi a livello. Si venne a creare una vera e propria “architettura ferroviaria” che, in gran parte, è giunta fino a noi e che modificò significativamente un paesaggio rimasto immutato per centinaia di anni.

L'onere finanziario della costruzione fu a carico della Provincia di Bologna, con l'apporto delle altre Province interessate (Ferrara e Ravenna) e dei Comuni e con l'aggiunta di un contributo statale.

Fu subito un successo: nel 1888, primo anno di funzionamento completo, i viaggiatori furono 200.000, per lo più commercianti e persone in viaggio di affari o, nei giorni festivi, in gita di piacere. Pochissimi, e così ancora per lungo tempo, i viaggiatori appartenenti alle classi umili, perché i biglietti erano troppo costosi rispetto ai loro salari. Ma il settore più importante fu il traffico merci, soprattutto prodotti agricoli - cereali e canapa (in seguito anche barbabietola da zucchero) - e bestiame. Fin dall'inizio i carri merci furono 84, contro le 13 vetture viaggiatori. Budrio, che in quegli anni era fra i principali produttori di canapa, con la sua stazione punto di biforcazione fra le due linee per Portomaggiore e per Massalombarda, trasse un grande beneficio dalla ferrovia: oltre che nella città, Bologna, i suoi prodotti arrivavano velocemente nei mercati della Romagna e del Ferrarese. Il vantaggio delle aziende locali era tale che, ad es., nel 1909 Alfredo Benni, grande imprenditore budriese, ottenne di



firmare una convenzione con la Società Veneta per la costruzione di un binario di raccordo fra la stazione Mezzolara e i magazzini della sua azienda.

La quantità di merci trasportate lungo la linea raggiunse ben presto le 50.000-60.000 tonnellate di media l'anno, con punte di oltre 70.000.

L'esercizio si mantenne in attivo nel tempo e i guadagni della Società Veneta aumentarono. Tuttavia le lamentele per i disservizi e per i disagi cui erano sottoposti i passeggeri, oltre che per il prezzo del biglietto giudicato non a buon mercato, misero più volte in discussione la gestione della Società, accusata di anteporre il proprio profitto alle esigenze dei viaggiatori, come appare da questo articolo pubblicato sul giornale socialista budriese "Il Lavoratore", il 1° gennaio 1902:

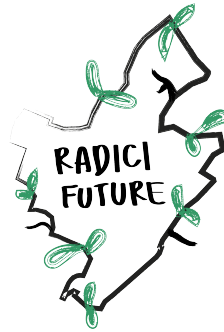
*"Chi non sa del modo barbino con cui procede l'esercizio di questa ferrovia che un redattore della "Italia del popolo" con frase felicissima chiamò "vero terremoto ambulante"? [...] Cambiamenti di orario e ritardi a tutto piacere. Nei giorni di maggiore affluenza del pubblico, mancanza di carrozze, tanto che i passeggeri sono caricati come le barbabietole, lumi sgocciolanti o spenti e... moccoli all'indirizzo della Veneta! Ma questa se ne strafotte altamente di tutte le lamentele...[...] Budrio paga la bellezza di lire tredicimila novecento) l'anno per 50 anni e così proporzionalmente gli altri comuni. Ma i signori Sindaci sono forse di stucco? Non vanno mai a Bologna, non hanno occhi, orecchi, non sanno intendersi, reclamare, imporre che il pubblico pagante sia trattato civilmente e non da bestia? E siccome siamo in argomento ferroviario, domandiamo perché nella stazione di Budrio non esiste una pesa per i carri, senza la quale non è possibile controllare il peso delle mercanzie? In una stazione di relativa importanza come la nostra, una pesa di grossa portata parrebbe non dovesse mancare".*

Lamentele e proteste che si sono ripetute negli anni. E non senza fondamento, se pensiamo che il primo piano di ammodernamento parziale della Veneta (l'introduzione delle motrici diesel) avvenne solo negli anni Cinquanta del Novecento e l'ultima locomotiva a vapore andò in pensione nel 1968!

La Veneta – come si è continuato a chiamarla a lungo, anche dopo i cambiamenti di gestione – fin dall'inizio diventò elemento importante nello sviluppo dell'economia budriese ed anche portò nuovi modi di vita e nuove abitudini, La sua storia si intreccia con la storia del nostro territorio e con la storia nazionale, ma questo lo racconteremo in un'altra occasione.

## **Voce di Debora Badiali**

Nel corso dei secoli il treno ha caratterizzato lo sviluppo di popoli e la vita nelle città.



In questo momento nei nostri territori il treno è principalmente pensato per due motivi: per raggiungere le grandi città, oppure, quotidianamente per ragioni di studio o lavoro. I pendolari.

Se guardiamo anche solo agli abbonamenti e alle tratte possibili, vediamo che la scelta di prendere il treno per chi abita fuori città è pensato solo per il solito itinerario: “vado ogni giorno dal punto A al punto B”. Fine. I mezzi di trasporto che collegano i paesi con una città come Bologna sono pensati solo in ottica studio/lavoro: non certo come trasporto per il tempo libero. E, guardando il tariffario, ancor meno per le famiglie.

Forse in prospettiva, una volta garantito il servizio per i pendolari, il passo rivoluzionario sarà rendere sempre più utilizzabili questi mezzi. Significherebbe meno inquinamento, meno auto in città, meno traffico per le strade, ma anche più sicurezza e sostenibilità.

Per quanto riguarda la nostra linea, dopo i lavori che stanno interessando il tratto Budrio Mezzolara, c'è sempre la spada di Damocle dell'interramento in città. Vissuto come grande traguardo per i bolognesi, l'interramento della linea Bologna Portomaggiore da Via Larga a San Vitale, per chi vive fuori la città significherà la necessità di organizzarsi con corriere o auto private, per almeno due anni. Un disagio importante per questi territori, un cambiamento notevole di abitudini.

Ecco, quindi, un caso emblematico di come un tema sia vissuto diversamente tra centro e periferia extraurbana. Di come la città imponga la sua visione. Di come non ci sia dialogo tra le parti, quando invece, imparando dalla storia (anche recente), sarebbe necessaria una visione più ampia e coraggiosa, per immaginare e programmare la mobilità su area vasta.

Grazie al treno Budrio è diventato parte dell'area metropolitana “meglio” di altri paesi. E molto prima che si usasse questa terminologia per definire la provincia, fatta di arterie stradali e ferroviarie, pianura, colline e montagne.

Come confermano gli investimenti del Piano periferie - a cui noi budriesi abbiamo attinto riccamente - c'è un centro e, appunto, una periferia. C'è un dentro e un fuori.

E per noi, a Budrio, è bene che questa distinzione rimanga. Per non omologarci, per non perderci e disperderci in un insieme più grande, ma indistinto. Continueremo a prendere il treno sapendo da dove veniamo, senza perdere il gusto delle cose belle e della scoperta.

Grazie per averci seguito e a presto!

**Annuncio del treno che parte per Bologna**