Appunti di storia di Sasso Marconi (parte quinta)

storia

di Gianni Pellegrini

Una vita da mezzadro

Il panorama industriale che si presentava a Sasso Marconi all'inizio degli anni cinquanta non mostrava grandi variazioni rispetto all'anteguerra.
La Cartiera del Maglio era la fabbrica per antonomasia. Alla Capra di Battedizzo, favorita dalle esigenze della ricostruzione, era cresciuta, fino a raggiungere una consistenza ragguardevole, l'antica fornace Zoni che sfornava mattoni e laterizi di buona fattura per un fabbisogno che andava oltre il mercato comunale.
Altro non c'era per soddisfare il bisogno di lavoro delle giovani generazioni che si dimostravano comunque disponibili a qualsiasi occasione si presentasse. Molti si dedicarono a lavori di manovalanza in edilizia nelle piccole imprese artigianali e nelle numerose cooperative di muratori (Fig. 1), una delle quali era stata costituita anche al Sasso e sulla quale varrà la pena di soffermarsi più avanti.
D'inverno, in occasione delle nevicate, invero più frequenti di oggi, partivano i nostri giovani di mattina presto per recarsi in città dove potevano essere arruolati nell'esercito di spalatori che tenevano sgombre le vie e le piazze di Bologna. Il guadagno era sicuro e immediato venendo gli spalatori remunerati in giornata.
Spesso anche padri di famiglia non più tanto giovani arrischiavano lo scomodo viaggio, affrontando il freddo e il bagnato senza abbigliamento e soprattutto calzature adeguate, tornando a casa intirizziti e affaticati covando però la speranza che la neve cadesse abbondante anche il giorno dopo.
Le donne, attraverso le organizzazioni sindacali, avevano appreso che si poteva trovare qualche settimana di lavoro come mondariso. Le famose mondine (Fig. 2).
Un gruppo andò in avanscoperta, non si trattava di un'impresa facile per delle donne dell'appennino. Era la scoperta di un mondo nuovo: la piatta pianura bolognese e ferrarese; alcune si avventurarono fino nella Lomellina pavese dove c'era molto lavoro.
Nonostante il racconto delle grandi fatiche, la promiscuità delle enormi camerate e dei disagi relativi, l'insopportabile assillo delle zanzare, gli anni seguenti videro il numero delle "montanare" che diventavano mon-

dine aumentare in modo consistente. Tutto si faceva pur di raggranellare il danaro sufficiente per mandare avanti le famiglie e tutti dovevano concorrere.
La Camera del lavoro e i partiti della sinistra condussero in quegli anni lotte vigorose che contribuirono a tenere viva nell'opinione pubblica la gravità di una realtà comunale con la gente messa in ginocchio dalla miseria, le pezze nei vestiti, le dispense vuote e le vite sfiduciate da un passato di tragedie, incapaci di immaginare un futuro di speranza, testimoniate soprattutto dagli anziani spesso sradicati dai loro luoghi e dai disoccupati che inducevano spesso ad episodi, sia pure circoscritti, di degrado sociale di cui l'alcolismo diffuso era la testimonianza più evidente.
Nel contesto di avvilimento che si era insinuato dopo le aspettative seguite alla fine della guerra, il Comune e l'Amministrazione provinciale di Bologna, consci del loro ruolo propulsore dell'iniziativa economica e sociale, si mossero con grande lucidità e lungimiranza mettendo mano ad un ambizioso programma di opere pubbliche, le sole che sarebbero state capaci di porre le basi per una ipotesi di sviluppo economico basato sulla industrializzazione delle aree di vallata.
I punti fondamentali di questo programma consistevano nella ideazione e nella costruzione delle infrastrutture capaci di sostenere un'economia moderna. Fu posto mano alla progettazione di una nuova strada di collegamento tra la Porrettana e la valle del Setta con il duplice scopo di creare un'alternativa alla statale che attraversava il Borgo e alla costruzione di un nuovo ponte sul fiume Reno (Fig. 3), anche in considerazione dei limiti del ponte Albano, il vecchio ponte militare americano che funzionava a senso unico alternato.
Fu realizzata la rete fognaria del capoluogo e progettato il nuovo acquedotto consortile da realizzarsi a Marzabotto.
Nel quadro del sostegno alle zone agricole più lontane dal Capoluogo fu costruita una nuova scuola a Tignano Roma.
Un forte impegno venne posto al miglioramento della viabilità comunale tanto che nel 1955 tutte le strade erano state ripristinate e date in consegna ai cantonieri titolari (Fig. 4).
A partire dagli anni 50 si verifica il caso di un aumento degli indici economici della provincia di Bologna che raggiungono e superano quelli d'anteguerra in quasi tutti i settori della produzione industriale.
E' l'inizio del processo di industrializzazione che porterà in un decennio il numero dei lavoratori occupati nell'industria specie metalmeccanica a raddoppiare.
Di questo processo è investita soprattutto la città e alcuni comuni di confine con Bologna. Nei comuni della montagna si accentua al contrario il

divario che li separa dalla parte più sviluppata della provincia.
Anche la gente delle campagne comincia a guardarsi attorno. Soldi non ce ne sono, neppure mezzi sufficienti a condurre una vita almeno alla pari con chi gode di un salario anche risicato; tra i giovani contadini si insinua il sospetto che sia difficile pure formare una famiglia nel timore che le ragazze non intendano inserirsi in una cultura e in condizioni materiali ritenute in declino e appartenenti al passato.
Il mercato del lavoro della città, tra la fabbrica e il cantiere, riesce ad assorbire anche dalla provincia. Sicchè i primi figli di contadini che si avvicinano ad un mondo del tutto sconosciuto per consuetudini, tempi e condizioni del lavoro, debbono apprendere il saper vivere il lavoro insieme ai compagni, l'adattarsi alla clausura della fabbrica per molte ore della giornata, il percorrere lunghi chilometri per l'andata e il ritorno da Bologna. Una vera rottura con le antiche radici famigliari.

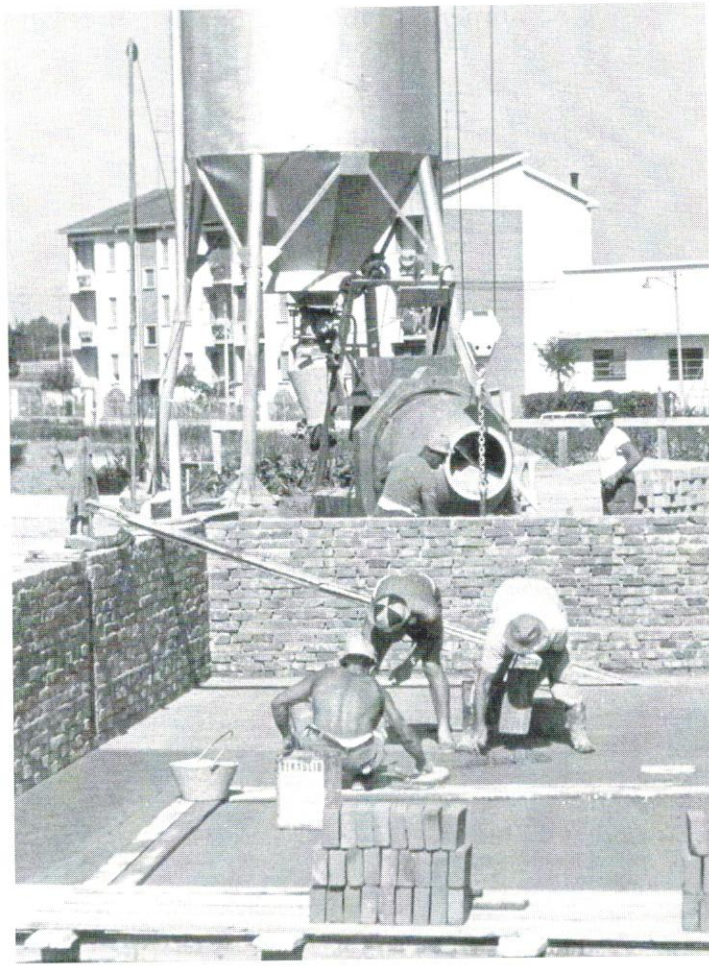


Fig. 1: una cooperativa di muratori al lavoro nel dopoguerra (tratta dal volume a cura di F. Della Peruta e A. Varni, "Pietra su pietra, storie di fornaciai e muratori a Bologna tra immagini e parole", Casalecchio di Reno, 1989)

Ma nulla può fermare chi ha deciso di rompere con un passato che non ha prodotto altro che miseria e frustrazioni per intere generazioni.
Gli anni successivi al dopoguerra hanno prodotto un'accelerazione del sistema economico e produttivo che tende a recuperare gli anni della guerra. Ciò rende vano il tentativo operato specialmente nelle campagne di ripartire col lavoro dove era stato lasciato anni prima.



Fig. 2: la monda del riso nel bolognese, a Medicina anno 1951 (tratta da: Enrico Pasquali fotografo, "Bologna negli anni della ricostruzione 1951 – 1960)

I primi a cedere (non senza avere cercato di resistere strenuamente passando attraverso lotte che arrivarono ad investire anche la piazza del Borgo con manifestazioni che di norma si svolgevano di martedì, la tradizionale giornata di mercato) furono naturalmente i mezzadri che erano oggettivamente, per la natura del contratto, l'anello più debole del mondo contadino.
Questo almeno a Sasso Marconi, in realtà più si andava verso la montagna, verso l'alto appennino bolognese, anche la piccola proprietà contadina subì lo stesso processo di crisi e di abbandono.
Furono quelli i tempi che videro il traffico sulla Porrettana intensificarsi, a favore delle biciclette. Non può trattarsi solo di un dato statistico se si rileva che dal Borgo del Sasso a Pontecchio erano presenti e operanti ben quattro meccanici per la riparazione e la vendita di biciclette.
Biciclette di tutte le marche e di diversa epoca, accanto alle prime bici leggere mutuate da quelle sportive da corsa con il cambio per facilitare il ciclista negli strappi di salita, erano ancora funzionanti: vecchi tipi di prima della guerra, pesantissime, dure da spingere anche nei pochi tratti di pianura delle nostre strade. Spesso per chi tornava a sera dal lavoro da Bologna lo strappo del Colle Ameno veniva affrontato a piedi per quelle poche centinaia di metri.
Chi si trovava maggiormente in difficoltà erano anziani muratori che lavoravano per la cooperativa edilizia di Sasso. La cooperativa, dopo avere contribuito alla ricostruzione del Borgo, aveva assunto un importante lavoro in città, lavoro che si protrasse per alcuni anni e che vide impegnate tutta la forza lavoro disponibile. La cooperativa operò fino al 1956 e occupò fino a 150 lavoratori divenendo la seconda azienda per occupati del comune.
Intanto stava riprendendo importanza, anche dal punto di vista strate-

gico per la città di Bologna e per Sasso Marconi, la centrale dell'acquedotto del Setta.
Essa era stata martoriata dalla guerra perché considerata obiettivo militare e quindi colpita, anche per la contiguità con un'area militare con deposito di carburanti alla Leona, da frequenti bombardamenti aerei alleati. Furono riparati i danni e riattivato il cunicolo romano per il trasporto del prezioso liquido alla città. Questa scelta sarà il preludio degli sviluppi futuri che vedranno trent'anni dopo la centrale del Setta assumere un ruolo centrale nell'approvvigionamento idrico dell'intera provincia.
Anche la centrale del Setta divenne un'importante occasione di lavoro per i cittadini di Sasso.
Intanto lo sviluppo industriale che aveva già investito la città di Bologna iniziava ad interessare alcuni comuni più prossimi alla città, come S. Lazzaro di Savena e Casalecchio di Reno, dove già operavano da tempo importanti aziende storiche , la birreria Ronzani, l'argenteria Mantel, la piastrelleria Ovidio Vignoni, la profumeria Bourgeois e la Sapaba.
È verso questa direzione che si sposta l'interesse dei disoccupati di Sasso in particolare delle giovani generazioni che intendono cercare non solo un lavoro ma approfittare anche di acquisire una specializzazione nel mestiere. L'attenzione viene rivolta soprattutto alle aziende metalmeccaniche le quali, dopo un congruo periodo di apprendistato, potevano offrire buone possibilità di qualificazione professionale.
Inizia così un periodo, protrattosi per oltre un decennio, che vede migrazioni lavorative sempre più consistenti verso la città, seguite in molti casi da trasferimenti famigliari verso Casalecchio o Bologna.
È l'inizio dello spopolamento delle campagne da parte dei contadini che nel volgere di dieci anni riduce di oltre duemila persone il numero degli abitanti a Sasso Marconi.
Inizialmente il fenomeno viene mitigato da un certo rimpiazzo dei contadini che si inurbano da parte di coloni provenienti dalla montagna, come San Benedetto val di Sambro, Gaggio Montano, Grizzana; poi questo fenomeno cessa del tutto quando ci si rende conto che la differenza tra le condizioni da cui si era partiti e quelle di arrivo al Sasso era solo apparente. Non è il problema di spostarsi qualche chilometro più a valle se non cambiano le condizioni che rendano possibile lavorare la terra per realizzare un reddito accettabile.
Si apre per Sasso una situazione di stagnazione che provoca rassegnazione e anche una qualche apatia e scoraggiamento di fronte a quella che ha tutta l'aria di un decadimento.
Reagiscono gli enti locali, in particolare il Comune e la Provincia di Bologna, dando l'avvio ad un sostanzioso programma di opere pubbli-

che. Anche il progetto per la costruzione dell'Autostrada del Sole, che prevede il passaggio sul territorio comunale e il casello a Sasso Marconi, aprono nuove prospettive per il rilancio dell'economia locale uscita distrutta dal conflitto.
Nella primavera del 1955 il Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi visita il mausoleo di Guglielmo Marconi a Pontecchio alla presenza di tutte le autorità della provincia. Appare subito come un'opportunità per rilanciare l'idea di un comune dinamico, che a pochi chilometri dal capoluogo di regione può inserirsi a pieno titolo nel processo di modernizzazione iniziato nel Paese.
Il nome di Marconi da solo non basta a compiere il miracolo, tuttavia appare indubbio che portare il nome del grande scienziato potrà avere effetti benefici e attenzioni particolari.
Guglielmo Marconi gode ancora di un'aura felice tra gli anziani abitanti del nostro comune. Alcuni potrebbero anche avere avuto la fortuna di incontrarlo nelle rare visite da lui compiute a Pontecchio. Ma, si sa, il mito è più forte della realtà e a nessuno piace confessare di non averlo mai visto.
Molti giurano di avere preso con lui non si sa quante messe alla chiesa di Pontecchio e, in fondo, perché non lasciarglielo credere.
Molti anni dopo dobbiamo prendere atto che la sua gloria appare più viva in lontani paesi dell'Europa e dell'America rispetto alle popolazioni di Sasso. Il fatto è ampiamente comprensibile tenendo conto che, a parte la presenza del mausoleo in cui Egli riposa, nel lungo periodo che va dal famoso colpo di fucile alla sua morte, oltre quarant'anni dopo, il suo rapporto con Pontecchio fu veramente effimero e quasi inesistente. Se a questo aggiungiamo l'enorme cambio di popolazione avvenuta nei decenni si può comprendere come Guglielmo Marconi sia oggi una figura principalmente celebrata e onorata dalle istituzioni ufficiali più che dalla maggioranza dei cittadini.

Il Comune, tramite gli amministratori di quel secondo mandato, aveva ben presente che era venuto il tempo per dotarsi di uno strumento per programmare il futuro del paese. Nel 1955 venne affidato, per la prima volta nella storia del Sasso, un incarico tecnico per la redazione di un Piano Regolatore Generale.
Non si trattò di un'impresa facile come vedremo in seguito, ma solo il fatto di avere posto il problema sul tavolo indusse tutti, amministratori, operatori del settore, proprietari delle aree più pregiate e cittadini, a porsi il problema di come e quale avrebbe dovuto essere lo sviluppo urbano di Sasso Marconi.
Nel suo piccolo anche la località Tripoli aveva avuto dei cambiamenti.



Fig. 3: durante la costruzione del ponte sul Reno a Sasso Marconi, muratori in visita al cantiere (tratta dal volume a cura di F. Della Peruta e A. Varni, "Pietra su pietra, storie di fornaciai e muratori a Bologna tra immagini e parole", Casalecchio di Reno, 1989)

Era stato completato il processo di ricostruzione, e il numero di abitanti tra i due ponti era ancora aumentato; si era aggiunta anche una casa cantoniera a presidio della statale ed erano state riabilitate le due aule della scuola di Rio Verde.
All'interno era avvenuto un discreto cambio di residenti, alcuni dei quali si erano trasferiti in città e a Casalecchio, ed erano stati rimpiazzati da contadini delle colline che avevano rinunciato. Anche a Tripoli si potevano leggere gli effetti dei cambiamenti socio-economici in atto.
L'aumento del traffico aveva attenuato di molto l'abitudine dei residenti a sostare nella cunetta per le chiacchiere serali, che si erano trasferite

sul marciapiede dinnanzi alla bottega, dove ognuno sistemava la sedia che si era procurato scendendo di casa.
L'integrazione tra i vecchi e i nuovi abitanti era molto facile in quei tempi, così come il senso di appartenenza, che favoriva le innumerevoli forme di aiuto vicendevole caratteristico delle borgate di campagna.
Neppure cessava il dialogo tra i residenti della Porrettana e i ciclisti che in numero sempre più alto si recavano al lavoro.
I più giovani e imprudenti tra loro usavano avvalersi, per alleviare le fatiche del viaggio, di un aiuto gratuito facendosi trainare dagli autotreni che con qualche veloce pedalata riuscivano ad afferrare nelle frequenti salitelle presenti sul percorso. La cosa era proibita ma i più sfidavano le pattuglie dei motociclisti della Polizia Stradale in frequente agguato, specialmente nel percorso di ritorno serale.
Eccellevano in questo esercizio alcuni giovani dei quali era divenuta proverbiale l'abilità.
L'esodo dalle campagne continuava con regolarità, mentre si discuteva nel Parlamento nazionale della necessità di giungere al superamento del patto di mezzadria. Si chiedeva la trasformazione di tutti i contratti di mezzadria in affitto.
Fu una battaglia dura e lunga, se risulta, com'è vero, che la riforma della mezzadria giunse a compimento circa venti anni dopo, nel corso degli anni Settanta.

Le ripercussioni di quello che si andava profilando come l'inizio di un cambio epocale, iniziarono a palesarsi in campi fino allora impensabili. Già le bombe avevano reso inagibili alcune chiese, obbligando i fedeli a recarsi in altre parrocchie per assistere alle funzioni religiose. Una fra tutte le chiese gravemente danneggiate o distrutte: quella di Vizzano. Nessuno avrebbe immaginato che un altro evento avrebbe portato a risultati ancora più devastanti.
Lo spopolamento progressivo delle campagne, in particolare della collina, indusse nel giro di pochi anni le autorità ecclesiastiche ad accorpare alcune Parrocchie per mancanza di abitanti. Una tendenza che, unita ad altre ragioni, è arrivata fino ai giorni nostri.
Anche nel settore commerciale e dei servizi naturamente si ebbero effetti negativi, alcuni spacci di generi alimentari non resistettero e anticiparono di qualche decennio la successiva concentrazione della distribuzione odierna nei maggiori centri abitati.
Quella che nella terminologia, che classifica le attività economiche, viene ancora denominata attività primaria, cioè l'agricoltura, a seguito di scelte politiche compiute in nome di una presunta modernizzazione del Paese, stava lentamente ma inesorabilmente cedendo il passo ad uno



Fig.4: cantonieri comunali al lavoro per l'asfaltatura di via Vizzano (foto Ufficio Tecnico Comune di Sasso Marconi)

sviluppo industriale ed edilizio basato, in grande parte, sul saccheggio indiscriminato del territorio, lasciando incustoditi e incolti in tutto il Paese milioni di ettari di zone collinari, le quali, sottratte alla mano e all'ingegno dell'uomo, avrebbero amaramente dimostrato negli anni seguenti, con frane, smottamenti e alluvioni, l'erroneità di tali scelte.
Sasso Marconi risentì in misura minore delle conseguenze della politica di emarginazione del settore agricolo, come effetto della precisa volontà delle Amministrazioni locali in difesa del territorio collinare, contribuendo in tal modo a tenere aperta una prospettiva di sviluppo che, in altro modo, rispetto al passato potesse portare, come in diverse situazioni si è poi verificato e innumerevoli esempi stanno a dimostrare, alla valorizzazione agricola e turistica di un patrimonio prezioso per tutti i cittadini.