







Comune di Modena



CITTÀ
E ARCHITETTURE
INDUSTRIALI
IL NOVECENTO
A MODENA

A cura di Vanni Bulgarelli e Catia Mazzeri



CITTÀ E ARCHITETTURE INDUSTRIALI. IL NOVECENTO A MODENA

è il secondo volume del più ampio progetto sulla storia urbana contemporanea ideato e curato dall'Ufficio Ricerche e Documentazione sulla Storia urbana dell'Assessorato alla Cultura del Comune di Modena e segue CITTÀ E ARCHITETTURE. IL NOVECENTO A MODENA, edito nel 2012

Scopo del percorso e delle ricerche condotte nel 2015, dichiarato Anno Europeo per il Patrimonio Industriale e Tecnico, è ricostruire la complessità di una storia della città che ha nell'industrializzazione del territorio una componente essenziale

Il progetto si avvale della collaborazione della Fondazione Cassa di Risparmio di Modena

RESPONSABILE PROGETTO: Catia Mazzeri

COLLABORAZIONE: Matteo Cassani Simonetti

IDEAZIONE E COORDINAMENTO RICERCHE: Vanni Bulgarelli

COMITATO TECNICO-SCIENTIFICO

Anna Allesina, Silvio Berni, Lorenzo Bertucelli, Luca Biancucci, Vanni Bulgarelli, Marcello Capucci, Laura Domenichini, Claudio Fornaciari, Alessandro Ghinoi, Andrea Giuntini, Giovanni Leoni, Maria Giulia Lucchi, Catia Mazzeri, Piero Orlandi, Alberto Rinaldi, Rossella Ruggeri, Matteo Sintini, Massimo Tozzi Fontana

Si ringraziano: Fulvio Irace, Carlo Olmo, Margherita Russo per il contributo al confronto sui temi

INSERTO FOTOGRAFICO La città industriale. Lo sguardo di giovani fotografi

Commissione scientifica di selezione: Ornella Corradini, Claudio Fornaciari, William Guerrieri, Piero Orlandi

I progetti fotografici sono stati commissionati dal Comune di Modena, Ufficio Ricerche e Documentazione sulla Storia urbana, a seguito di un bando di concorso realizzato in collaborazione con IBC Regione Emilia-Romagna, Ordine degli Architetti PPC della Provincia di Modena, Ufficio Giovani d'Arte del Comune di Modena, GAER (Giovani Artisti Emilia-Romagna)

ATLANTE

Ricerche, redazione e cura schede: Matteo Sintini

Selezione documentazione storico-economica e iconografica: Vanni Bulgarelli in collaborazione con Matteo Cassani Simonetti

Selezione degli edifici: Vanni Bulgarelli, Laura Domenichini, Claudio Fornaciari, Matteo Sintini con la collaborazione di Massimo Tozzi Fontana

Progetto ed elaborazione cartografica e dati toponomastici: Alessandro Ghinoi

Referenze fotografiche: Foto Pugnaghi – Modena, per la riproduzione di disegni e immagini grafiche

APPARATI a cura dell'Ufficio Ricerche e Documentazione sulla Storia urbana

Le fotografie di Olivo Barbieri (p. 10), Alberto Bobbera (pp. 80, 160), William Guerrieri (p. 126), Ernesto Tuliozi (pp. 58, 166) sono pubblicate per gentile concessione degli autori

Le fotografie di Gabriele Basilico (pp. 12, 24) sono pubblicate per gentile concessione di Giovanna Calvenzi, Studio Gabriele Basilico

Si ringraziano enti, istituzioni, aziende, studi di progettazione e collezionisti per la collaborazione prestata nelle ricerche e per la concessione della riproduzione delle immagini, delle fonti grafiche e fotografiche di loro proprietà

Archivio Storico Comunale, Carpi
Archivio Storico del Comune di Modena
Archivio Provincia di Modena
Archivio Sportello Unico Edilizia, Comune di Carpi
Archivio Sportello Unico Edilizia, Comune di Modena
Archivio Ufficio Tecnico Comunale, Sassuolo (Settore II "Governo del territorio e interventi pubblici")
Archivio Storico Gardella
Archivio del Moderno, Mendrisio
Archivi Storici, Politecnico di Milano
Trust Fondazione Angelo Mangiarotti
Biblioteca Multimediale Arturo Loria, Carpi
Biblioteca d'arte L. Poletti, Modena
Camera di Commercio Modena
Confindustria Modena
Consorzio Attività produttive Aree e Servizi
Galleria Civica di Modena
IBC Regione Emilia-Romagna, Fototeca
Fondazione Fotografia Modena
Istituto per la Storia della Resistenza e della Società Contemporanea in Provincia di Modena
Gruppo Documentazione Vignolese Mezaluna "Mario Menabue"
Centro di Ricerca Etnografica, Musei di Palazzo dei Pio, Carpi
Museo Civico d'arte, Modena
Compagnia Generale Riprese aeree SpA
Daniela Dallavalle SpA
Edoardo Spallanzani Taste Lab Srl
Ferrari SpA, Archivio Ferrari
Marca Corona, Archivio
Molini Industriali SpA

Archivio privato Gianfranco Bertolotti e Vivia Vecchi
Collezione privata Alessandro Simonini
Collezione privata Alessandro Montecchi

Studio Canali Associati, Parma
Studio Roberto Corradi architetto, Modena
Studio Claudio De Gennaro architetto, Modena
Studio Massimo De Gennaro architetto, Modena
Studio Fontana e Fontana architetti, Modena
Studio Silvia Giacobazzi architetto, Sassuolo
Lipparini Architetti studio associato, Modena
Studio Mario Silvestri ingegnere, Modena
Studio di architettura B+B associati, Paese (Treviso)

Il progetto e il volume di cui è parte sono realizzati con la collaborazione dell'Ordine degli Architetti, Pianificatori e Paesaggisti della Provincia di Modena e dell'Istituto per i Beni Artistici, Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna



con il contributo di Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi





Comune di Modena



Coordinamento editoriale
Antonella Vincenzi

Progetto grafico e impaginazione
a cura di Franco Cosimo Panini Editore

ISBN: 978-88-570-1108-0

© 2015 Comune di Modena
© 2015 Franco Cosimo Panini Editore
Via Giardini 474/D - Direzionale 70
41124 Modena
email: info@fcp.it · www.arte.fcp.it

Tutti i diritti riservati

Finito di stampare nel marzo 2016 da Printer Trento Srl – Trento

INDICE

<u>PRESENTAZIONI</u>	11	Gian Carlo Muzzarelli, Sindaco di Modena
	13	Andrea Landi, Presidente della Fondazione Cassa di Risparmio di Modena
<u>INTRODUZIONE</u>	15	STORIA URBANA E CITTÀ INDUSTRIALE Catia Mazzeri
<u>SAGGI</u>	25	CITTÀ INDUSTRIALE, TRA PATRIMONIO E TESTIMONIANZE Carlo Olmo
	37	ARCHITETTURA E PRODUZIONE IN ITALIA NEGLI ANNI DELLO SVILUPPO ECONOMICO Matteo Sintini
	47	L'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE NELL'ATTIVITÀ DELL'ISTITUTO PER I BENI CULTURALI DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA Massimo Tozzi Fontana
	59	L'INDUSTRIALIZZAZIONE DEL TERRITORIO MODENESE Alberto Rinaldi
	73	MANIFATTURE E LAVORO Lorenzo Bertucelli
	81	INSEDIAMENTI INDUSTRIALI E POLITICHE URBANISTICHE Vanni Bulgarelli
	95	LE INFRASTRUTTURE Andrea Giuntini
	103	STORIA E IDENTITÀ DEI LUOGHI DI LAVORO NELLA MODENA DEL NOVECENTO Giovanni Leoni
	115	LA GESTIONE PUBBLICA DELLE AREE PRODUTTIVE Silvio Berni
	127	PROGETTISTI E CULTURA DEL PROGETTO NELL'ARCHITETTURA INDUSTRIALE Claudio Fornaciari e Laura Domenichini
	139	AREE INDUSTRIALI E RIGENERAZIONE URBANA Marcello Capucci
	153	LE MANI DELLA CITTÀ Rossella Ruggeri
	161	LA CITTÀ E I PRIMI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI Vanni Bulgarelli e Rossella Ruggeri
	165	MAPPA Alessandro Ghinoi



INDICE

<u>LA CITTÀ INDUSTRIALE LO SGUARDO DI GIOVANI FOTOGRAFI</u>	171	VEDERE LA CITTÀ ATTRAVERSO LA FOTOGRAFIA Piero Orlandi
	173	5 FOTOGRAFI PER LA CITTÀ INDUSTRIALE William Guerrieri
	175	I PERCORSI FOTOGRAFICI DI DAVIDE BALDRATI, GIANLUCA BERTONCELLI, FRANCESCA BOLOGNA, SARA CAVALLINI E CHIARA DAZI
<u>ATLANTE</u>	203	PRESENTAZIONE
	205	MANIFATTURE MODENA SCHEDE
	245	INFRASTRUTTURE E SERVIZI SCHEDE
	259	MANIFATTURE PROVINCIA SCHEDE
	275	I VILLAGGI ARTIGIANI DI MODENA SCHEDA MARANELLO, LA FERRARI E LA CITTÀ SCHEDA
<u>APPARATI</u>	287	BIOGRAFIE AUTORI
	291	BIOGRAFIE PROGETTISTI
	295	CREDITI E FONTI
	299	RINGRAZIAMENTI
	303	INDICE DELLE SCHEDE E RIFERIMENTO MAPPA



Olivo Barbieri, *Modena*, 1994.

Con questo nuovo importante contributo alla conoscenza della storia recente della nostra città, l'Ufficio Ricerche e Documentazione sulla Storia urbana propone più elementi di riflessione sullo stretto rapporto che lega il particolare sviluppo industriale modenese e la formazione della città di oggi, rappresentata anche dalle architetture dei suoi luoghi del lavoro e della produzione, e sul futuro di parte di questo patrimonio, in continua trasformazione. Il lavoro di ricerca, la ricca dotazione di immagini e il contributo di numerosi studiosi, di enti e di istituti, ne fanno un'opera di interesse non solo locale, che arricchisce il quadro conoscitivo e il supporto culturale utili anche alle scelte di governo del territorio.

Nel volume sono descritti nuove espansioni e riuso multiplo degli edifici, ampie aree produttive accanto a opifici e piccoli laboratori, sparsi nel tessuto della nuova città, che cresceva nei primi decenni del Novecento. È così che, tra città costruita e nuovi insediamenti, prendono forma gli spazi nei quali si affermano le competenze professionali, le relazioni imprenditoriali e le strutture essenziali alla base della città industriale e delle nostre odierne eccellenze, per esempio nei settori dell'agroindustria e della meccanica, in particolare di quella motoristica.

A Modena, città del lavoro e dell'intraprendenza, gli straordinari processi che nel corso del Novecento hanno radicalmente cambiato strutture economiche, sociali, culturali e urbanistiche sono stati segnati, soprattutto nel secondo Dopoguerra, dall'intensa azione del governo locale, che con la "politica delle aree" e con i servizi pubblici e per l'istruzione ha contribuito a formare un nuovo capitale collettivo, economico e sociale insieme. Un percorso difficile, condotto anche tra conflitti politici aspri, di cui i luoghi del lavoro sono stati spesso teatro, ma nell'idea condivisa del bene comune assunto come prospettiva strategica.

La capacità di cogliere le sfide, innovando e superando schemi del passato, ha guidato l'invenzione dei "villaggi artigiani", la collaborazione tra imprese e governo locale, la competizione cooperativa tra aziende, che operando negli stessi settori di attività hanno saputo fare sistema e crescere, fino alla costruzione di distretti manifatturieri, oggi di rilievo mondiale.

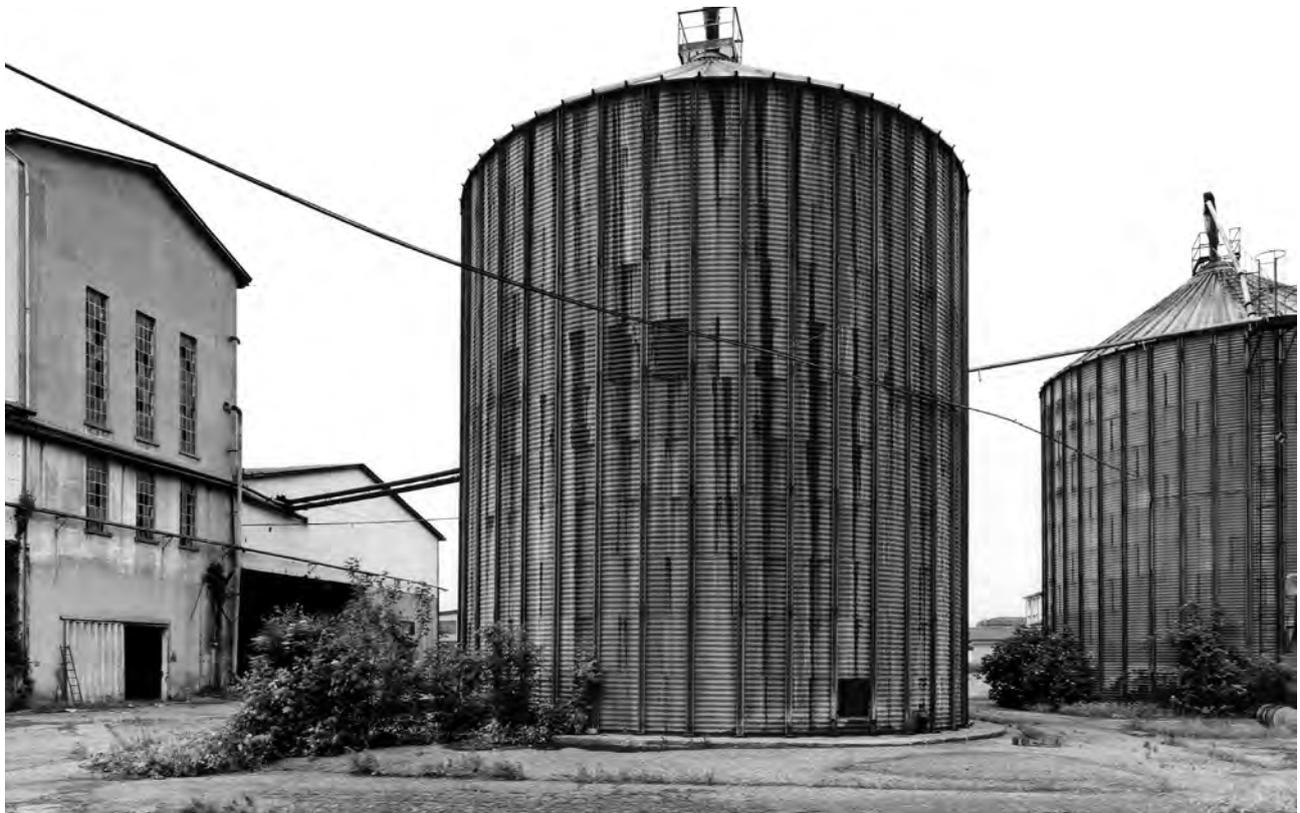
Il rapporto tra sviluppo sostenibile dell'apparato industriale e politiche urbanistiche per sostenere gli insediamenti produttivi e l'occupazione, a partire dall'uso del suolo, si pone oggi in termini del tutto nuovi. Non viene meno l'esigenza di aree per nuove localizzazioni, ed è necessario dare risposte chiare e tempestive alle imprese che investono, in un quadro strategico economico e territoriale più vasto, ma il fabbisogno si è nettamente ridotto, mentre si rende più necessaria e prioritaria la rigenerazione delle aree industriali dismesse e di quelle ora sottoutilizzate. Da tempo Modena ha avviato questo percorso recuperando alla città spazi prima confinati, come nel caso del Macello, della Manifattura Tabacchi o del Mercato Bestiame e con i nuovi progetti per l'area ex AMCM.

Ancora una volta, quindi, in un contesto politico e socio-economico molto diverso dal passato, le politiche territoriali e urbanistiche sono tra le leve per rafforzare i punti di eccellenza e le reti delle manifatture innovative e di qualità. Allo stesso tempo, il riuso e la riqualificazione delle aree produttive, in particolare di quelle realizzate negli anni del "boom economico", sono occasione per rilanciare parti importanti della città costruita, anche recuperando edifici simbolo della nostra recente storia, ma ancora capaci di parlare al futuro della nostra comunità.

Questo volume, che accompagna ricerche e analisi con la testimonianza delle immagini, se da una parte ricostruisce un profilo specifico del Novecento, dall'altra si apre verso il futuro.

La ricerca, l'informazione, la conoscenza sono strumenti particolarmente importanti per questo percorso. È dunque importante la continuità del lavoro culturale condotto ormai da molti anni per costruire e consolidare luoghi permanenti di confronto ed elaborazione delle idee per lo studio e l'innovazione. Ringrazio tutti coloro che hanno partecipato a questo lavoro: i curatori, gli studiosi e i ricercatori, enti, ordini professionali, istituti culturali, assessorati e uffici del Comune di Modena e del territorio.

Gian Carlo Muzzarelli
Sindaco di Modena



Gabriele Basilico, *Ex Vinacce*, 2001.

Può sembrare superfluo ricordare quanto lo sviluppo industriale di Modena nella seconda metà del Novecento – peculiare nelle forme e inedito nei modi – abbia influito sui parametri economici, sulla qualità della vita, sull'organizzazione sociale della città.

Se non fosse che quel particolare sviluppo, iniziato nel 1952 con la realizzazione del primo Villaggio Artigiano e proseguito con i Piani per gli insediamenti produttivi e la creazione dei distretti, ha plasmato, nei suoi tratti essenziali, anche il volto della città. Non solo nella trama urbana ma nella concretezza delle architetture industriali.

Risulta quindi di grande interesse – e prezioso – il lavoro svolto dai curatori di questo volume dedicato alle architetture del lavoro e dell'economia. Che, come appare chiaro dall'introduzione, non vuol essere un mero compendio di archeologia industriale, un catalogo di edifici in gran parte dismessi, ma una riflessione sulla città che cambia, il racconto di una vicenda che è ancora in gran parte da scrivere.

La città, come tutti gli organismi viventi, non è semplice presenza, oggettività inerte di cose e relazioni. Al contrario, si colloca all'incrocio tra passato e futuro, in equilibrio tra la permanenza nello spazio e la trasformazione nel tempo. Ed è la politica, intesa nel significato più originario di governo della *Polis*, che ha il compito di guidare quella trasformazione, sottraendola ai "capricci" del caso e della natura.

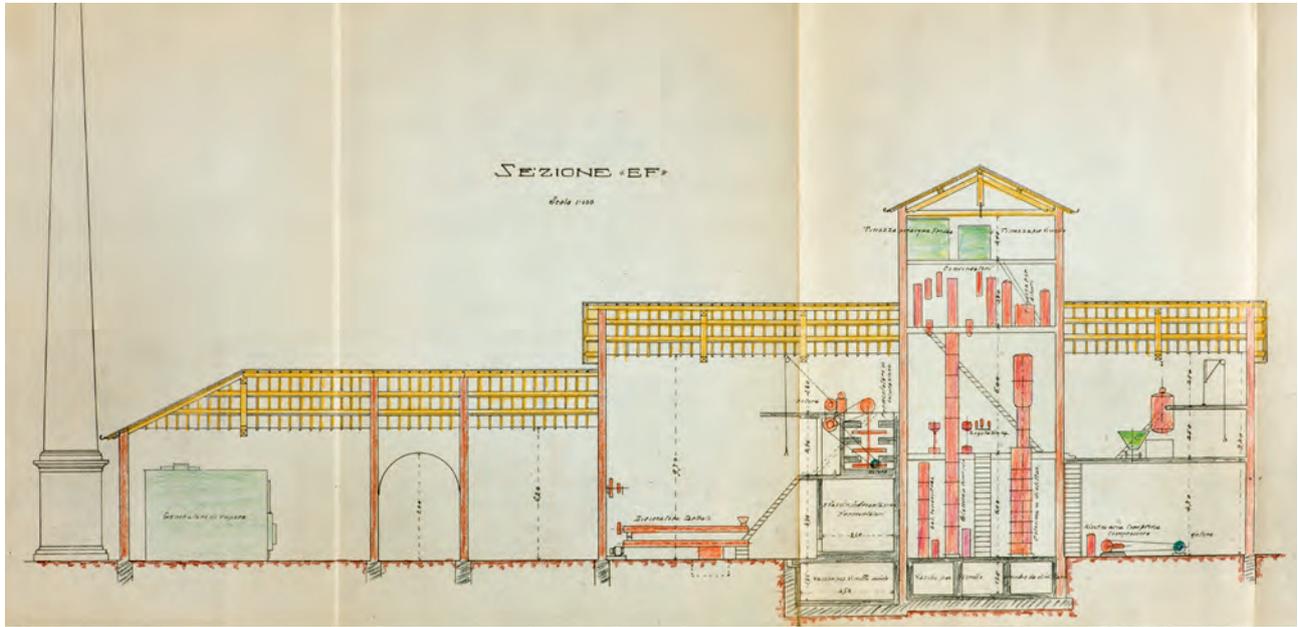
È all'interno di questa cornice che si colloca il dibattito sul riuso delle aree industriali dismesse e delle fabbriche abbandonate, che in quanto "lavoro oggettivato", secondo una celebre formula, conservano in se stesse valore e memoria, e dunque sfuggono all'obsolescenza, riacquistando nuova funzionalità.

Un patrimonio straordinario che, oltre a definire l'identità e i caratteri di questo territorio, fornisce nuovo materiale alla rigenerazione di uno spazio che ormai si allarga oltre i confini locali e arriva a comprendere, non solo idealmente, il mondo "globale".

In questa dilatazione dello spazio/tempo sta la sfida della città contemporanea che, per essere vinta, ha bisogno di strumenti e di idee, di scavo nel passato e di visioni del futuro. Quindi anche di libri come questo che la Fondazione sostiene, al pari dei precedenti, nella convinzione che la consapevolezza di sé e della propria storia sia un bene comune da tutelare e trasmettere alle nuove generazioni.

Andrea Landi

Presidente della Fondazione Cassa di Risparmio di Modena



Sezione di progetto della linea di distillazione dello stabilimento Società Lavorazione Vinacce 1929.

STORIA URBANA E CITTÀ INDUSTRIALE

di Catia Mazzeri

Nell'ambito del progetto sulla città del Novecento avviato nel 2008 dall'Ufficio Ricerche e Documentazione sulla Storia urbana, sono stati prodotti numerosi materiali, eventi e attività che hanno posto al centro i mutamenti nel secolo scorso della forma urbana e delle architetture, che della città costruita sono la parte più visibile, assumendo Modena come ambito di ricerca esemplare. Si è trattato di un percorso di storia urbana, con l'intento di andare oltre la dimensione locale, per un confronto più generale sulla città contemporanea.

Dall'analisi delle trasformazioni dell'ambiente urbano, nei suoi aspetti ecologici, antropici e strutturali, prodotte con l'economia industriale, proposta nel volume *Città e ambiente* (2009), a *Città e Architetture. Il Novecento a Modena* (2012), parte spesso sconosciuta del 90% della città costruita, fino a questa ricerca sui luoghi del lavoro e della produzione, si è inteso promuovere l'attenzione per la città che viviamo come corpo unitario e insieme articolato. Un organismo vitale, in costante mutamento, che richiede cure, consapevolezza e una attenzione culturale a tutte le sue parti. Il contributo multidisciplinare di numerose decine di esperti e ricercatori, costantemente attivato, e i diversi sguardi nell'affrontare i temi alla scala locale, nazionale ed europea permettono una lettura complessa e a un tempo più che accessibile, dei processi urbani maturati nel secolo scorso e in parte ancora in atto.

L'intento è coerente con la *mission* dell'Ufficio: produrre conoscenza, informazione, stimoli alla riflessione sulla città costruita, sul suo passato e sul suo divenire, quale elemento rappresentativo e identitario di una comunità urbana. Lo studio della città fisica implica l'analisi dei processi costruttivi, dell'organizzazione dello spazio urbano e delle dinamiche della società che li ha, più o meno consapevolmente e intenzionalmente, generati nelle diverse fasi storiche. Politiche urbanistiche, promozione dello spazio pubblico, creazione della rete dei servizi, edilizia residenziale e insediamenti produttivi hanno caratterizzato un secolo fundamenta-

le anche nella vita di Modena e del suo ampio territorio, promuovendo benessere economico, coesione sociale, intraprendenza, insieme a contraddizioni proprie del suo modello economico e insediativo.

Il volume riprende la struttura del precedente, con una parte iniziale di saggi di inquadramento tematico e di restituzione del lavoro di ricerca. Segue l'inserito che, con il linguaggio della rappresentazione fotografica di cinque giovani, integra la lettura delle forme dello spazio urbano. Infine l'Atlante delle architetture, che propone 54 schede e due ampi focus tematici dedicati ai "villaggi artigiani" di Modena e alla Ferrari di Maranello. In questo caso si è ritenuto opportuno allargare lo studio al territorio provinciale, con attenzione alle aree di più intenso insediamento come Carpi e Sassuolo, pur restando centrali le vicende del capoluogo. L'attività manifatturiera e i suoi formidabili sviluppi nella seconda metà del secolo scorso sono infatti fortemente interdipendenti alla scala territoriale più ampia, caratterizzante l'attuale organizzazione produttiva dei "distretti". Il tema, comunque assai ampio, è stato volutamente circoscritto alle manifatture e ai servizi a essa più direttamente collegati, consapevoli che le architetture dell'economia occupano uno spettro assai più ampio delle forme urbane. Basti pensare al commercio e alla sua grande evoluzione, alla crescente presenza dei servizi, agli istituti di credito, tutte componenti sempre più visibili nella città, con le loro architetture che svolgono direttamente una essenziale funzione promozionale, come nel caso delle sempre più grandi rivendite di automobili o con forme più minute, ma non meno caratteristiche del paesaggio urbano, come nel caso dei distributori di carburanti, luogo di importanti sperimentazioni linguistiche tra gli anni Cinquanta e Sessanta.

Il patrimonio industriale urbano

Il Comitato per la cultura e la scienza del Parlamento Europeo ha scelto il 2015 come anno del patrimo-



Veduta di Victor dell'Oleificio Benassati, 1948.

nio industriale storico europeo (Risoluzione n. 1924 – *Industrial heritage*), a rimarcare l'importanza culturale della conoscenza e della memoria, dello straordinario processo socio-economico dell'industrializzazione del continente. Punti salienti della risoluzione approvata sono la protezione del patrimonio industriale storico, nelle sue molteplici componenti materiali e immateriali, il rinnovamento urbano connesso al riuso delle aree industriali dismesse, il riconoscimento dell'area industriale europea, gli elementi di identità culturale dei processi produttivi, il riconoscimento dei siti storici. Le architetture del lavoro e della produzione sono parte integrante di tale patrimonio, di rado oggetto di studio, tutela e valorizzazione di quelle più significative per la memoria storica che rappresentano. Più spesso sono sottoposte, con le aree industriali dismesse, a drastiche operazioni di ripianificazione, sostituzione o riqualificazione, che rendono spesso illeggibile il contesto originario. Si tratta di interventi che agiscono su elementi tangibili e intangibili, parte dell'identità delle città, la cui conoscenza è supporto essenziale per orientare gli interventi necessari al riuso di strutture che hanno esaurito la loro funzione originaria. L'intento di questo lavoro non è circoscritto alla "archeologia del moderno", ma guarda al patrimonio architettonico industriale contemporaneo come storia e presente che convivono e da ri-conoscere nei progetti della città futura.

La città del primo Novecento è oggi cerniera tra un centro storico ricchissimo di simboli valoriali e identitari, che permeano l'immaginario collettivo di abitanti e visitatori, e una periferia rapidamente cresciuta e stratificata, con parti significative di qualità e altre bisognose di una attenta e non episodica azione di recupero, riqualificazione e rigenerazione. Tra queste

in particolare quelle degli insediamenti industriali del primo e del secondo Dopoguerra. Anche la ricognizione storica della formazione della città, in tutte le sue riconosciute parti, costituisce una condizione per interventi meditati, culturalmente pertinenti, praticabili nell'attuale situazione economica e sociale.

Città industriale, città del Novecento

Il valore culturale della città costruita non sta solo nei suoi monumenti simbolo o in qualche felice episodio architettonico contemporaneo d'autore, peraltro raro a Modena e in generale nell'Italia della provincia. È la città nel suo insieme, con le sue case, le sue fabbriche, i suoi spazi pubblici e le sue reti a rappresentare parte della più complessa identità collettiva dei cittadini, vecchi e nuovi, che la abitano. Analogamente, dalla ricerca e dai contributi qui raccolti emerge come le politiche pubbliche, le dinamiche nazionali, opportunamente colte da una società locale attenta, l'azione di numerosi cittadini spinti da necessità e impulso creativo hanno inciso e interagito nella costruzione di un sistema economico originale, policentrico e polisetoriale, ancora in evoluzione, e della città-territorio che lo rispecchia nei diversi "distretti". Non mancano oggi come in passato singole eccellenze, ma è la rete multiforme dei protagonisti, delle relazioni sociali e spaziali, oggi assai più lunghe e globali del passato, a segnare questa parte della "terza Italia" e il suo paesaggio urbano.

La città moderna si definisce con la rivoluzione industriale, che per gran parte d'Italia coincide con le radicali trasformazioni prodotte nel Novecento.

L'industrializzazione del territorio modenese iniziata tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del secolo scorso, lentamente e in relativo ritardo rispetto ad altre aree del nord del Paese, cambia progressivamente l'organizzazione dello spazio urbano e gli assetti territoriali. Parte crescente del suolo agricolo viene destinata a impieghi ritenuti economicamente e socialmente più vantaggiosi, formando soprattutto nel secondo Dopoguerra la città industriale contemporanea, caratterizzante tutta la provincia, che nel corso del secolo sarà occupata da oltre 270 piccole e grandi aree produttive. La modernizzazione sociale ed economica della città italiana si concretizza anche nella rottura dei vincoli fisici della città storica: abbattimento delle mura e dei più fitti e insalubri vicoli medievali, ricollocazione esterna delle produzioni inquinanti e nuovi spazi idonei a ospitare più numerosi, consistenti e avanzati



Laghetto artificiale per la raccolta del ghiaccio nel periodo invernale per i Frigoriferi Cesare Adami.

insediamenti industriali. Il governo locale sostiene e stimola i processi con politiche urbanistiche espansive, con l'attivazione di servizi e la costruzione di infrastrutture per la mobilità e l'energia, segni dell'apertura verso il dinamico mutare del mondo. La rivoluzione industriale cambia i rapporti sociali, le idee e la vita urbana, anche a Modena, che vede agli inizi del secolo forti preesistenze rurali. La fabbrica non è solo occasione essenziale per produrre lavoro e reddito, quindi per migliorare le condizioni di vita in una città, segnata da una forte disoccupazione e da diffusa indigenza. L'industria è la leva per trasformare la città, costruire nuovi spazi e una nuova idea di città. Lo *skyline* della città industriale, nelle sue molteplici rappresentazioni e con i suoi inconfondibili stereotipi, diventa un'icona della modernità e del progresso economico e sociale. Le contraddizioni e la problematicità generate da questo processo sul corpo della città e sulle sue relazioni socio economiche sono qui magistralmente proposte da Carlo Olmo a partire dalla nozione di "patrimonio industriale", secondo un *dictionnaire des idées reçues*, il cui significato si dilata e sfugge alla sola definizione temporale, in particolare nel caso del riconoscimento delle opere del "movimento moderno" e si connette alla ricerca di luoghi e spazi identitari, ma non per questo universalmente e pacificamente accettati. Altro elemento è la fabbrica come spazio patrimonializza-

to, sottratto alla città, nel quale si stratificano norme, luoghi, diritti che vivono nei conflitti e nelle ambiguità che le architetture incorporano. Spazi che una volta dismessi offrono nel loro valore patrimoniale la possibilità di nuovi palinsesti urbani, compreso il permanere dei "vuoti", dei quali non avere orrore.

Il rapporto tra produzione e progetto è parte originaria di queste contraddizioni, soprattutto nell'Italia del "boom" economico che spinge al cambiamento, disciplinare e linguistico, l'architettura italiana. Matteo Sintini individua nei due decenni tra la metà degli anni Cinquanta e la metà dei Settanta l'evolversi di condizioni e scenari, come quelli dimensionali, quantitativi e relazionali con nuove entità fisico-territoriali, decisivi per la progettazione urbanistica e architettonica dei luoghi della produzione. Un'Italia marginalizzata nella definizione dei codici modernisti tenta una via nuova, che ha nella progettazione della fabbrica un banco di prova fondamentale. È la ricerca di una via "realista" che mitighi gli automatismi stilistici del Moderno, recuperando la sua natura processuale.

Riprendendo il percorso che dall'espressione "archeologia industriale" e dalle sue controverse definizioni porta alla più condivisa nozione di "patrimonio industriale" Massimo Tozzi Fontana propone una riflessione sui termini e sulle esperienze della disciplina storiografica. In particolare il riferimento è al complesso lavoro svolto



Cartolina promozionale della Fabbrica modenese utensili e ferramenta Corni, Bassani & C.

dall'Istituto per i Beni Artistici, Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna, che anche in questa ricerca ha assicurato una competente e ampia collaborazione.

Dalle fabbriche sparse ai distretti

Come ricorda Alberto Rinaldi, gli stabilimenti protoindustriali nel capoluogo si articolavano in numerosi piccoli laboratori artigianali e magazzini attivi nella città storica o ai suoi bordi. Pochi gli impianti più consistenti. Le carte topografiche di Modena indicano puntualmente questi segni della modernizzazione: la Manifattura dei tabacchi, l'Officina del gaz (1847), la Fabbrica della ghisa ovvero l'Officina meccanica L. Rizzi (1857), la Conceria Donati. Agli inizi del Novecento si aggiungono il Cottonificio Modenese (1909), la fabbrica di concimi della Montecatini, l'Officina Giusti Taddeo e l'Officina elettrica AEM (1912), divenuta poi l'AMCM. Fuori dalla città l'insediamento industriale è ancora più sporadico: la SIPE Nobel di Spilamberto, la cartiera di San Cesario (1858), Il truciolo di Carpi (1911). Il nuovo linguaggio fotografico, con le cartoline illustrate, esibisce queste inedite presenze architettoniche. Nelle carte intestate aziendali lo stabilimento testimonia l'ampiezza e la solidità dell'impresa. Viene evocata l'immagine di una città viva, che si apre alle nuove manifatture e al commercio, proiettati su scala nazionale e internazionale.¹ Modernità e tradizione convivono negli episodi più significativi dell'architettura industriale del tempo, come in quella civile e residenziale.

Ma la vera grande mutazione si ha nella seconda metà del secolo scorso, attraverso un duro processo di re-industrializzazione e di espansione a partire dai settori già forti e colpiti dalla riconversione post-bellica, come l'agroindustriale e il meccanico. A questi

si aggiungeranno il tessile-abbigliamento, che sostituisce e cambia la struttura produttiva dell'area carpigiana, il ceramico, che svilupperà in modo straordinario i pochi insediamenti precedenti e infine il biomedicale, "inventato" nell'area nord della provincia. Il carattere policentrico del territorio favorisce l'assetto polidistrettuale e viceversa, rafforzando con le diverse interazioni l'intero sistema produttivo. Non si tratta di distretti confinati ma, sostiene Rinaldi, tra loro integrati in termini di *mixité* territoriale delle diverse attività e nella realizzazione di componenti della produzione come le macchine strumentali, vero *spillover* tecnologico per tutti i settori. Sono le reti territoriali, più o meno lunghe, a favorire sinergie e innovazione. È una trasformazione strutturale e culturale, che propone segni nuovi anche nel progetto edilizio.

Il processo di territorializzazione dello sviluppo industriale trova sostegno e impulso nella realizzazione di un sistema di infrastrutture inteso, secondo Andrea Giuntini, non in termini materiali statici, ma come capitale durevole e dinamico, che include le reti di un più ampio insieme di servizi, con le complesse relazioni che questi generano. Le interazioni e le connessioni delle reti, o la loro mancanza, condizionano le traiettorie di sviluppo socio-economico. L'azione pubblica locale, dalla municipalizzazione di alcuni servizi dagli inizi del Novecento, all'evoluzione della loro industrializzazione, segna le reti ferroviarie locali, quelle energetiche (elettricità, gas, metanizzazione), ambientali e autostradali. Le reti di servizi pubblici favoriscono il policentrismo, sostengono le relazioni tra i diversi settori e tra città e campagna. La rete ferroviaria locale, progressivamente dismessa, collegava centri piccoli e grandi e sulle sue linee si collocavano ad esempio le manifatture più cospicue come le cantine sociali, che fioriscono nei primi tre decenni del secolo.

La città e il valore lavoro

Nei primi decenni del Novecento la composizione del tessuto urbano è ricca di stalle, orti, campi coltivati poco oltre le mura, opifici per la trasformazione dei prodotti agricoli e zootecnici, come confermano i regolamenti di igiene pubblica. Anche la campagna è

1. ASCMO, E. Schifani Corfini, *Urbanistica e sviluppo industriale nella fascia settentrionale della città di Modena. Dai primi insediamenti dell'inizio del secolo ai giorni nostri*. Tesi di laurea in urbanistica, Università di Bologna, AA. 1991-92; A. Simonini, M. Smargiassi, *Modena 1900*, Modena, Artestampa, 1989.



Interno dell'industria ceramica Marca Corona negli anni Cinquanta.

nati "blooming" richiede radicali innovazioni anche nella struttura architettonica, soprattutto in termini di lunghezza e ampiezza degli spazi.² Seppure caratteristica di grandi opifici, rari a Modena, l'introduzione delle linee di montaggio come nel caso di Fiat trattori e Maserati impose forti mutamenti strutturali edilizi. Ancora, l'introduzione dei forni ceramici a tunnel, portati in Italia con il Piano Marshall (1948), e le linee per la grande produzione seriale, determinano una rilevante modifica strutturale soprattutto nella lunghezza degli impianti e quindi degli edifici. Significativo lo schema progettuale dello stabilimento modenese di lavorazione delle vinacce, dove l'edificio segue puntualmente altezze e dimensioni delle linee di distillazione. Salvo alcune rare eccezioni, il prevalere della tecnologia e il dominio dei fattori produttivi su quelli estetici, trova qualche concessione nelle palazzine direzionali, dove vengono ripresi stili e linguaggi del tempo. L'ingegneria domina anche il progetto edilizio e le norme prescrivono la firma di un professionista anche per una semplice tettoia. In anni più recenti matura una consapevolezza maggiore dell'immagine che l'edificio proietta sul valore del prodotto e dell'impresa, soprattutto quando si tratta di produzioni di marca, destinate ai consumi finali o di alto contenuto innovativo.³

I vincoli strutturali dettati dalle lavorazioni seriali, come avviene nei grandi stabilimenti, con ampi vani da illuminare con coperture a shed e ampie finestre, con altezze idonee a ospitare ponteggi mobili,

alberi e cinghie di distribuzione dell'energia, prima dell'avvento dell'elettrificazione autonoma di ogni macchina, producono edifici dai profili inconfondibili. Anche nella dimensione del piccolo laboratorio o dell'officina, sono replicate a scala minore soluzioni tipologiche che si ritrovano a Modena e in tante altre città.⁴

La serialità della produzione di massa, a differenza di quanto accade nella residenza, soprattutto dagli anni Settanta spinge al massiccio impiego di componenti prefabbricati. I capannoni vengono realizzati con elementi prodotti industrialmente e il panorama delle aree manifatturiere assume profili e forme sempre più anonime nel tempo e nello spazio. L'impiego del calcestruzzo armato e dei suoi numerosi prodotti, che fa la sua prima apparizione a Modena nel 1909 con la realizzazione del cotonificio, le cui campate sono sorrette da colonne prefabbricate, sopperisce all'impiego di strutture in acciaio, rare nelle architetture della produzione modenese.

La città del lavoro intraprendente

Il rapporto stretto tra assetto urbano e architetture, che caratterizza il caso modenese, frutto anche di una pianificazione urbanistica che dal secondo Dopoguerra si fa sistematica, è ampiamente analizzato da Giovanni Leoni. La scarsa "monumentalità" delle architetture cittadine del Novecento viene in parte ricercata nel secondo Dopoguerra nelle strutture destinate a sostenere l'economia come il nuovo Mercato Bestiame, la Centrale del latte e alcune aziende. Le devastazioni causate dai bombardamenti nella Seconda Guerra Mondiale colpiscono duramente l'apparato industriale ed economico modenese e la ricostruzione vede protagonisti due architetti come Alberto Mario Pucci e Vinicio Vecchi, che reinterpretano il linguaggio razionalista moderno, in particolare proprio nella progettazione di opere pubbliche e fabbriche.

Il progettista è chiamato alla complessa sintesi tra cifra stilistica e rappresentanza che l'edificio industriale propone, e le necessità dettate dal processo produttivo e dalle tecnologie adottate. Questo, insieme all'interpretazione di norme urbanistiche complesse e al

2. F. Masi, *L'acciaio*, Milano, Vallardi, 1956.

3. L. Domenichini, C. Fornaciari, in questo volume.

4. G. Basilico, *Ritratti di fabbriche*, Milano, 24 Ore Cultura, 2009.



Distributore di benzina in Piazza Matteotti, opera di Vinicio Vecchi.

contenimento dei costi, è oggetto dell'ampia riflessione corredata di dati e commenti di professionisti, condotta da Claudio Fornaciari e Laura Domenichini dell'Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti Conservatori della provincia di Modena.

Inevitabilmente, strutture urbanistiche, architettoniche ed edilizie sorte con il preciso fine di rendere il più coerenti possibile i luoghi alle esigenze della produzione e del lavoro, seguono le vicende dell'impresa, dei suoi prodotti, della sua capacità di adeguarsi ai mutamenti del mercato. Più sono dedicate a specifici prodotti e cicli, che ne condizionano funzionalità e forma, più possono presentare rigidità difficilmente superabili quando la produzione si chiude. Il riuso, ovvero la riconversione delle aree industriali dismesse, è da decenni un tema complesso, affrontato in tutte le città europee che hanno conosciuto la seconda e la terza rivoluzione industriale. I termini generali del tema e i riferimenti a Modena sono affrontati da Marcello Capucci, che riporta l'analisi a due principali aspetti delle complesse questioni della riprogettazione della città industriale del Novecento.

La pianificazione di aree che vengono più o meno completamente liberate dalle funzioni produttive, svuotandone con gli edifici e il lavoro, la loro traccia urbana, come nel caso del Programma di Riqualfi-

cazione Urbana della Zona Nord e la rigenerazione di parti degli insediamenti storici come il Villaggio Artigiano Modena Ovest, nei quali permangono attività accanto a singole strutture inutilizzate che possono ospitare, in un mutato quadro di regole e impieghi, altre e più diverse imprese.

Il futuro dell'industria 4.0, ovvero della manifattura digitale, può trovare in parte del tessuto esistente dei "villaggi artigiani" e delle aree industriali i suoi nuovi luoghi? Tornano questioni ricorrenti nei diversi contributi qui ripresi. Per un verso è la grande fabbrica che fa la città nuova, occupa porzioni crescenti di territorio, sposta baricentri urbani, definisce nuove polarità e lascia i vuoti all'esaurirsi della sua traiettoria produttiva. Tuttavia, nella città del lavoro e della piccola impresa, è la città che ospita nei tessuti creati dall'espansione di fine Ottocento e inizi Novecento, poi nelle aree dedicate alla residenza e alla produzione, a creare nuove opportunità manifatturiere, giocando sulle reti di prossimità. La rete che si forma dentro la nuova città che si va delineando nei primi decenni del Novecento è nel caso modenese all'origine della "terra di motori", secondo la lettura proposta da Rossella Ruggeri. Le mani della città, ovvero le competenze che si formano nelle prime fonderie e nelle officine meccaniche impegnate nella produzione di materiale ferroviario e per l'agricoltura, poi tra il 1915 e il 1918 nell'industria bellica, si cimentano con le molteplici possibilità creative offerte dalla nuova mobilità motorizzata. La collaborazione competitiva tra artigiani che passano dalle carrozze alle vetture, dai velocipedi alle motociclette, il ruolo di alcuni protagonisti e tra tutti Enzo Ferrari e alcuni esponenti della politica locale, forse la tradizione dell'ippodromo con le sue corse e le sue stalle, costituiscono un embrione di distretto manifatturiero urbano collocato in poco più di "un miglio quadrato".

L'elenco di manifatture attive nell'arco dei primi quattro decenni del Novecento e la sua rappresentazione cartografica, restituiscono in un colpo d'occhio il senso profondo delle relazioni città-manifattura.

L'Atlante delle architetture, curato da Matteo Sintini con la collaborazione per la ricerca storica di Vanni Bulgarelli, con le sue immagini, la descrizione critica dei manufatti e la breve biografia delle imprese rende con particolare efficacia una storia che intreccia sviluppo di contesti urbani e industrializzazione del territorio con singole emblematiche vicende imprenditoriali e le architetture che di quelle vicende sono testimonianza passata, presente e per tanti versi futura.