

ITINERARI DI ARCHITETTURA IL '900 A MODENA

La città industriale, le origini e il riuso



Comune
di Modena



FONDAZIONE
Cassa di Risparmio di Modena

In collaborazione con



ORDINE
ARCHITETTI PPC
PROVINCIA DI MODENA



Assessorato alla Cultura
Ufficio Ricerche e Documentazione sulla Storia Urbana

In collaborazione con



Coordinamento progetto
Catia Mazzeri, responsabile Ricerche e Documentazione sulla Storia urbana

Selezione itinerario
Vanni Bulgarelli, curatore volume *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena*
(Franco Cosimo Panini Editore, 2015) consiglio direttivo IBC Regione Emilia-Romagna

Matteo Sintini, curatore Atlante delle architetture, in *Città e architetture industriali*
docente di storia dell'architettura, Università di Bologna

con la collaborazione di
Claudio Fornaciari Vicepresidente Ordine degli Architetti PPC della Provincia di Modena,
comitato tecnico scientifico *Città e architetture industriali*

Schede a cura di
Matteo Sintini

Schede Officine Stanguellini a cura di
Federico Ferrari

Guida e commento alle architetture
Matteo Sintini

Visita alla sede della Confcommercio (ex Oleificio Benassati)
Claudio De Gennaro, architetto

Mappa
Alessandro Ghinoi
comitato tecnico scientifico *Città e architetture industriali*

A cura di
Vanni Bulgarelli e Catia Mazzeri

www.cittasostenibili.it



ITINERARI DI ARCHITETTURA

Gli **Itinerari di architettura del Novecento** sono proposti dall’Ufficio ricerche e documentazione sulla storia urbana del Comune di Modena, in collaborazione con l’Ordine degli Architetti della Provincia di Modena e con il sostegno della Fondazione Cassa di Risparmio di Modena, nell’ambito del progetto sulla storia urbana del secolo scorso. Sono tratti dai due volumi pubblicati a cura dell’Ufficio: **Città e architetture. Il Novecento a Modena e Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena**, recentemente presentato, editi da Franco Cosimo Panini.

L’itinerario **La città industriale: le origini e il riuso** è tratto dall’Atlante delle architetture industriali, di cui sono qui riprodotte alcune schede, che insieme al precedente costituisce un compendio per la conoscenza delle architetture e della città del Novecento, quale parte rilevante della città costruita, nell’intento di fornire ai cittadini strumenti per leggerne storia e linguaggi, rendendola meno distante e anonima.

In continuità con i due precedenti itinerari tratti dal primo volume, questo intende presentare alcuni dei più significativi luoghi del lavoro e della economia, fondamentali nella storia socio-economica della città. Edifici e luoghi in buona parte ora trasformati e riusati, seguendo i rapidi mutamenti dell’economia o, in altri casi, completamente cancellati. La ricostruzione attraverso la visita diretta, di percorsi storici, di evoluzioni progettuali e della forma urbana restituisce con più forza ai cittadini conoscenza e consapevolezza del patrimonio collettivo costituito da spazi pubblici e privati, occasione per nuovi palinsesti urbani, che non negano la memoria e guardano al futuro della città.

Il valore culturale della proposta degli itinerari sta nel promuovere, con una modalità inconsueta, l’interesse e l’informazione su edifici e spazi moderni legati ai temi del lavoro e dell’economia, che costituiscono segni forti del nostro panorama urbano, parte integrante della recente storia della città. La loro visione diretta, opportunamente illustrata, come avviene abitualmente per monumenti di epoche precedenti, può stimolare un diverso sguardo sull’architettura e sulla città, integrando i materiali multimediali, le conferenze, le lezioni e gli incontri pubblici da molti anni organizzati dall’Ufficio Ricerche e Documentazione sulla Storia Urbana del Comune di Modena.

Il percorso tiene conto dei tempi e delle distanze più consoni ad una “passeggiata” ciclistica e intende offrire solo un piccolo saggio delle numerose architetture, che progressivamente hanno trasformato il paesaggio urbano, tenendo dunque conto del tracciato più coerente e della esemplarità degli edifici.

Si parte dalla **Manifattura dei Tabacchi** luogo carico di molteplici significati sociali ed economici, essendo tra le prime manifatture della città in attività nel corso dei secoli, occupando una porzione rilevante della città storica, ospitando una grande quantità di lavoratrici e oggi spazio restituito in altre forme alla città. Si prosegue con i **Frigoriferi Adami** dalle originali architetture, da tempo in disuso, nei pressi del Museo Enzo Ferrari, poi le **Acciaierie Ferriere**, ovvero la nuova edificazione che le ha sostituite, quindi l’**Oleificio Benassati** egregiamente recuperato e ora sede della Confcommercio. La tappa successiva è costituita dalle officine **Maserati**, uno dei due stabilimenti un tempo presenti in città, rimasto ancora in attività e continuamente arricchito di nuovi interventi. Seguono le **Fonderie Riunite**, luogo simbolo di una delle pagine più dure della storia contemporanea modenese, in attesa da tempo di un progetto realizzabile di recupero. Con un salto spaziale verso sud-est, area solitamente destinata a residenza, si scopre una parte decisiva della città, all’origine di una parte fondamentale della Motor Valley: **Garage Ferrari**, **Officine Stanguellini** attorniate, nei primi decenni del secolo scorso, da una miriade di officine, laboratori e botteghe. Il percorso si conclude all’ex sede dell’**AMCM**, altro luogo simbolo del ruolo decisivo della municipalità nello sviluppo manifatturiero e civile di Modena, ora alla vigilia dell’avvio di un impegnativo progetto di recupero.

I luoghi e gli edifici:

- Manifattura Tabacchi
- Frigoriferi Adami
- Acciaierie Ferriere
- Oleificio Benassati (sede Confcommercio)
- Maserati
- Fonderie Riunite
- Garage Ferrari
- Officine Stanguellini
- Ex AMCM

ITINERARI DI ARCHITETTURA

MANIFATTURA TABACCHI

via Sant'Orsola 78
1902, 1937, 2007
Emanuele Aliprandi,
Giorgio Morselli,
Tiziano Lugli,
Paolo Portoghesi
(progetto di recupero)

Fonti

P. Frabboni, Relazione storico-artistica allegata alla notifica del 15/02/2007 del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell'Emilia-Romagna, relativa alla dichiarazione di interesse architettonico e storico culturale della ex Manifattura Tabacchi Modena, ai sensi del D.lgs 42/2004.

P. Nava, *La fabbrica dell'emancipazione. Operaie della Manifattura Tabacchi di Modena, storie di vita e di lavoro*, Roma, Utopia, 1986, pp. 55-75.

F. Govoni, A. Sighinolfi, *La città nella fabbrica. Il recupero della Manifattura Tabacchi di Modena*, in M. Tozzi Fontana, E. Chirigu (a cura di), *I patrimonio industriale a Modena, Atti della giornata di studi* (Modena, 15 aprile 2011), I quaderni di patrimonio industriale, Bologna, Centro Stampa Emilia-Romagna, 2014, pp. 73-81.

G. Bigi, *La Manifattura Tabacchi di Modena: vocazione di uno spazio tra memoria e innovazione*, Tesi di Laurea, Politecnico di Milano, AA. 2005-2006.

IBC, *Catalogo del patrimonio culturale. Archeologia industriale*, Modena.

ASCMO, *Ornato*, 1937/28.

Planimetria 2006,
ASue Modena, prot. 347/2006,
Comparto ex Manifattura Tabacchi.

Prospetto lato sud nuovi Magazzini
Tabacchi greggi, 1937.

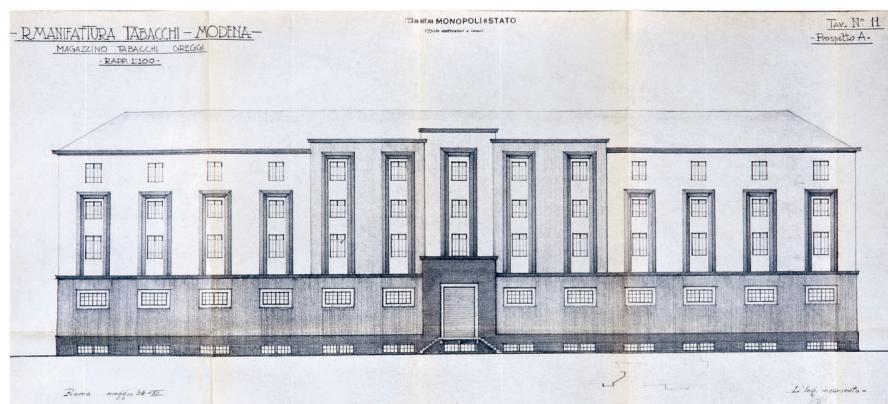


Vista di una delle corti interne dopo l'intervento di recupero.

La Manifattura Tabacchi, situata nell'addizione erculea della città murata, venne costruita nell'area dell'antico Convento di Santa Maria Maddalena, soppresso nel 1789, dopo il cambio di denominazione in Convento di San Marco, a sua volta soppresso nel 1783, e il trasferimento delle monache in Contrada Sant'Orsola. Alcuni ambienti del convento vennero utilizzati come deposito di paglia fino al 1804, quando il complesso venne definitivamente destinato a 'Raffineria dei Nitrì'.

Il trasferimento in Contrada Sant'Orsola della 'Regia Fabbrica di Tabacchi', situata dalla seconda metà del Settecento nella vicina Contrada Stimmate, avvenne nel 1850, dopo la radicale trasformazione dell'ex Convento di San Marco, per adattarlo alle esigenze produttive. L'intervento, databile tra il 1830 e il 1850, è da attribuirsi a Francesco Vandelli, architetto ducale al servizio di Francesco IV d'Este, al quale si deve la progettazione di alcuni dei più rappresentativi edifici modenesi.

Nel 1893, l'esigenza di aumentare la produzione e assumere nuove maestranze, prevalentemente femminili, portò all'ideazione di un ampliamento della Manifattura. Il progetto venne tuttavia abbandonato quando, a seguito della morte del conte Giovanni Abbati Marescotti, fu possibile disporre di suoi terreni confinanti. L'acquisizione, avvenuta nel 1895, consentì la stesura di un nuovo più radicale progetto di ampliamento redatto nel 1898 dall'ingegnere della Manifattura, Emanuele Aliprandi, e ultimato nel 1902.

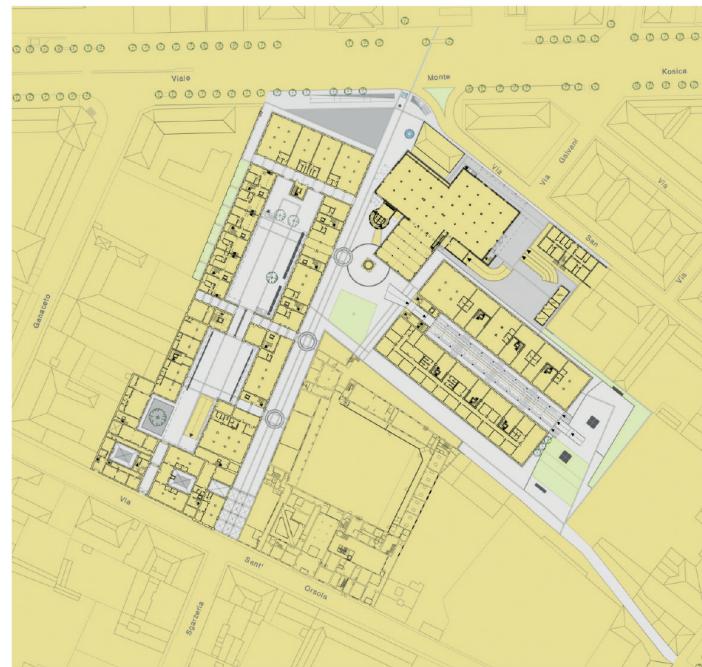


ITINERARI DI ARCHITETTURA

A partire dal 1937, su progetto di Giorgio Morselli (fonte IBC), venne realizzato un nuovo ampio edificio destinato a magazzino dei tabacchi greggi.

Mentre l'intervento di inizio Novecento si configura con un semplice disegno dei prospetti articolati con una sorta di basamento continuo costituito da una teoria di arcate cieche, nelle quali trovano sistemazione le finestre e le porte, con due ampie corti interne rettangolari e il completo rifacimento degli interni con ampi laboratori e solai sorretti da colonne in ghisa, l'edificio di Morselli si caratterizza per l'adesione al linguaggio dei tardi anni Trenta. Il complesso è impostato su una fascia di finto travertino stabilendo una bicromia tra la parte basamentale e quella superiore nonché in prossimità dell'asse centrale. L'ampia area occupata dall'opificio era chiusa a sud dalla cortina continua dei fronti dei palazzi, della Manifattura e dell'Istituto San Filippo Neri, inglobando il tratto della vecchia contrada Pilotta, che conduce dalla Stazione Ferroviaria al centro. Altri edifici vennero realizzati nel 1969 a nord, accanto alla centrale termica, rifatta negli anni Trenta con la ciminiera, e chiusi da un alto muro su viale Monte Kosica. L'attuale complesso presenta una configurazione relativamente omogenea, pur essendo esito di tre successivi interventi di distinte epoche storiche. La fabbrica, dismessa nel 2002 e dichiarata di interesse culturale nel 2007, è stata ceduta a Fintecna controllata dalla Cassa depositi e prestiti, la quale ha commissionato la realizzazione di un progetto di recupero che interessa 4 corpi di fabbrica per oltre 20.000 mq, da destinare a residenza, commercio, attività terziarie e alla centrale termica, elaborato dall'architetto modenese Tiziano Lugli, inizialmente con Paolo Portoghesi. L'intervento di riqualificazione, avviato nel 2007, è completato per la parte ottocentesca e gli impianti di trigenerazione.

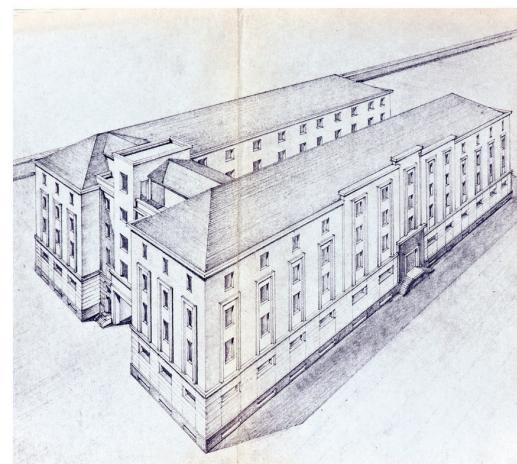
Sono in corso i lavori di recupero delle rimanenti parti. In quest'ambito, oltre alla ridestinazione degli spazi interni, sono stati resi fruibili e aperti alla frequentazione pubblica ampi spazi e l'originale percorso che, costeggiando una delle maniche dell'edificio, congiunge viale Monte Kosica a via Sgarzeria, consentendo un più agevole collegamento tra la stazione e il centro storico.



Planimetria generale del progetto di recupero.



Fronte nuovi Magazzini Tabacchi greggi, 1937.



Vista dei nuovi Magazzini Tabacchi greggi, 1937.

ITINERARI DI ARCHITETTURA

FRIGORIFERI GENERALI SPA

via G. Soli, via F. Vandelli
1899, 1905, 1907-08, 1911,

1925

Giuseppe Mariani,
Lelio Delfini

Fonti

ASCMO, *Ornato*, 1899/2; 1901/21;
1902/7; 1905/26; 1907/23; 1908;
1911/14.2; 1925/224 e 247.

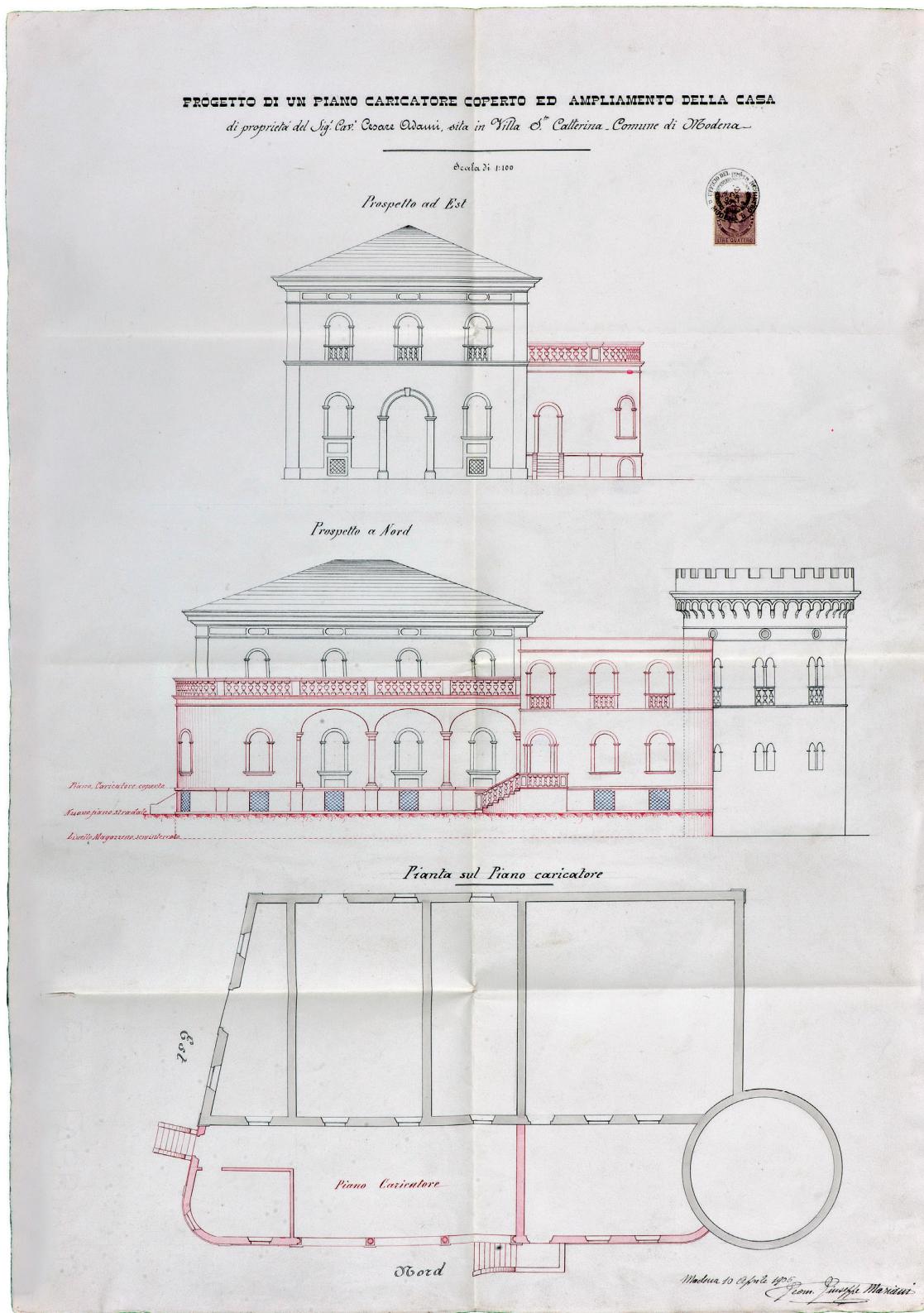
Nel 1899 Cesare Adami, dopo avere acquisito un'ampia porzione di terreno nelle aree lottizzate a lato della nuova via Camurri, realizza il progetto non firmato di un edificio da adibire a residenza e a magazzino refrigerato. La struttura suddivisa in due corpi di fabbrica - il primo, di due piani prospiciente la via, il secondo, retrostante, di un solo piano adibito a magazzini - è caratterizzata da un linguaggio dei prospetti semplice e da una altana posta sulla sommità della copertura.

A questo primo nucleo seguono una serie di interventi di ampliamento. Nel 1901 è presentato il progetto per un nuovo magazzino da costruire al lato opposto di via G. Soli di fronte alla casa in costruzione. Si tratta di un edificio allungato, su due piani, con solaio poggiante su colonne e copertura sostenuta da capriate in legno e metallo. L'anno successivo è la volta di un ulteriore ampliamento composto di due parti: un nuovo magazzino posto parallelamente a quello precedente e di lunghezza analoga, ma sensibilmente più largo, e una torretta circolare descritta, nei documenti relativi alla concessione edilizia, come «edificio rustico ad uso pollaio». Quest'ultimo corpo di fabbrica presenta, coerentemente con il manifestarsi delle ultime forme di eclettismo anche in destinazioni d'uso, la forma di un fortilizio, enfatizzata da una merlatura sommitale, diventata poi in corso d'opera un disegno mistilineo e dalla presenza di aperture a bifora. Nel 1905, con progetto firmato dal geometra Giuseppe Mariani, è richiesto un ampliamento dell'abitazione e la realizzazione di un "piano caricatore" al livello rialzato con magazzino posto nel seminterrato. Altri interventi saranno progettati e realizzati nel 1907 e nel 1908, rispettivamente per un adattamento della casa del custode e per la realizzazione di una tettoia in metallo. Nel 1911 viene realizzato un nuovo corpo annesso alla residenza per la casa del custode firmato, forse, dall'ingegnere A. Benassati, mentre nel 1925, su progetto del prof. arch. Lelio Delfini, un nuovo magazzino è costruito a completamento dei due precedenti e prospiciente via F. Vandelli.

L'edificio, per la particolarità della forma e del linguaggio architettonico, testimone di un periodo storico assai caratterizzato dal punto di vista stilistico, è tuttora conservato, sebbene in stato di degrado e risultante come un frammento all'interno di un'area sotoposta a importanti processi di trasformazione.



Vista attuale del fronte nord dell'edificio.



Progetto del piano caricatore coperto e ampliamento della casa.

ITINERARI DI ARCHITETTURA

ACCIAIERIE FERRIERE

via C. Goldoni 6
via P. Ferrari
1927 (prima realizzazione di capannoni), 1933, 1935-36, 1939 (nuovi stabilimenti e ampliamenti), 1964 (nuovi capannoni) Alceste Giacomazzi, Elio Bonvicini, Alberto Ronzoni e Mario Silvestri (progetto di riqualificazione 2011)

Fonti

IBC, Catalogo del patrimonio culturale. Archeologia industriale, Modena.

AA.VV., *La fabbrica con il cortile. Le ex Fonderie riunite di Modena. Storia e cultura*, Modena, Edizioni Artestampa, 2007.

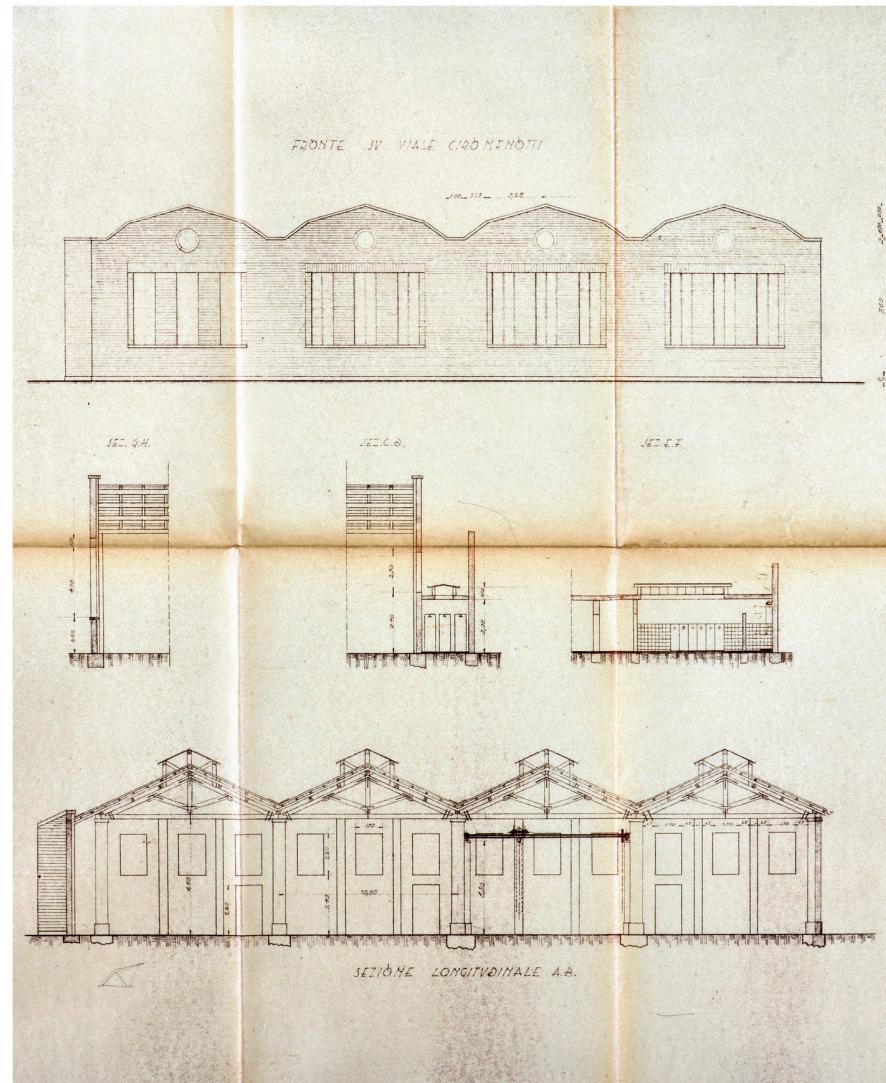
A. M. Pedretti (a cura di), *Il lavoro raccontato. Acciaierie e Maserati: due fabbriche modenese dal dopoguerra ad oggi*, Bologna, Editrice socialmente, 2013.

R. Ruggeri, *Le aree industriali storiche a vocazione meccanica a Modena: tra dismissione e riconversione*, in M. Tozzi Fontana, E. Chirigu (a cura di), *Il patrimonio industriale in Emilia-Romagna, atti della giornata di studi di Bologna, 2 dicembre 2009*, Bologna, Crace, 2011.

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, Università degli Studi di Bologna, Dams, AA. 1991/92.

IBC Istituto per i Beni Pubblici, Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna, *Gabriele Basilico. L.R. 19/98. La riqualificazione delle aree urbane in Emilia-Romagna*, P. Orlando (a cura di), Bologna, Editrice Compositori, 2001.

ASCMO, *Ornato, 1927/315; 1932/238; 1935/327; 1936/136; 1939/169*.



Prospetto e sezioni del progetto di ampliamento del 1936-1939.

La Società Anonima Industrie Metallurgiche e Meccaniche Modenesi si costituisce per iniziativa di Adolfo Orsi, imprenditore locale attivo in diversi settori, rilevando nel 1924 l'officina-fonderia A. Roatti e C., insediata tra via C. Goldoni e la Ferrovia Adriatica, per l'attività di fusione di rottami di ferro e la produzione di laminati, profilati e ghisa. Nel 1927 la produzione si avvale di un nuovo impianto di laminazione, un forno e del raccordo ferroviario con la linea delle FF.SS. Un primo significativo ampliamento della fabbrica vede la costruzione di quattro capannoni, su progetto del direttore della società, l'ingegnere Alceste Giacomazzi. Nel 1931 viene installato un forno elettrico Martin Siemens, che amplia la produzione da lingotto (prefuso). Con la nuova denominazione S.A. Acciaierie e Ferriere di Modena, nel 1932 vengono abbattuti vecchi magazzini e realizzato un ampliamento in continuità con la palazzina uffici sul fronte di via C. Goldoni. Seguono altri interventi, nel 1935 e nel 1936, fino all'ulteriore ampliamento del 1939, su progetto del geometra Elio Bonvicini, per una superficie coperta di 1600 mq. Il progetto, poi modificato dal direttore Giacomazzi, prevede un unico capannone quadrato di 40 metri di lato, quattro campate coperte a due falde e tappanamento in mattoni a vista. Le case preesistenti su viale C. Menotti vengono abbattute. Nel secondo conflitto mondiale la società incontrò le gravi conseguenze dell'economia



Prospetto del fronte su via P. Ferrari, 1927.

di guerra e i rilevanti danni dei bombardamenti del 1944. Nel Dopoguerra le Acciaierie, rapidamente ricostruite con l'impiego di strutture in acciaio, malgrado le dure condizioni di lavoro, non conobbero le tensioni sociali presenti in altre aziende del gruppo Orsi. La forte domanda di acciaio spingeva la direzione a rinnovare la fabbrica, con nuovi impianti di laminazione e forni elettrici più moderni. Il forno Martin Siemens venne sostituito con il forno elettrico Brow Boveri.

Nel 1964 il gruppo Orsi lascia la proprietà delle Acciaierie, finanziariamente risanate dall'Istituto Mobiliare Italiano, che le gestisce fino al 1969 e, dall'anno successivo passano in proprietà all'Ente Autonomo di Gestione per le Aziende Minerarie Metallurgiche, poi al gruppo Spallanzani di Reggio Emilia, per chiudere definitivamente nel 1984 (fonte IBC). Nel 1999, dopo un periodo di abbandono, il complesso è stato inserito in un programma di riqualificazione urbana. Interamente demoliti nel 2001 i corpi della fabbrica, sull'area è sorto un complesso costituito da due torri, organizzate intorno a una piazza pubblica, con funzione commerciale, residenziale e terziaria.



Vista di una parte dei fabbricati demoliti nel 2001.

ITINERARI DI ARCHITETTURA

OLEIFICIO BENASSATI

via A. Begarelli 31
1905, 1925, 2001 (recupero)

Alfredo Mari,
Claudio De Gennaro,
Massimo De Gennaro,
Tiziana Quartieri

Fonti

ASCMO, *Ornato*, 1925/421;
1925/486.

Studio Claudio De Gennaro
Architetto, Modena.



Vista attuale dell'edificio da via P. Ferrari.

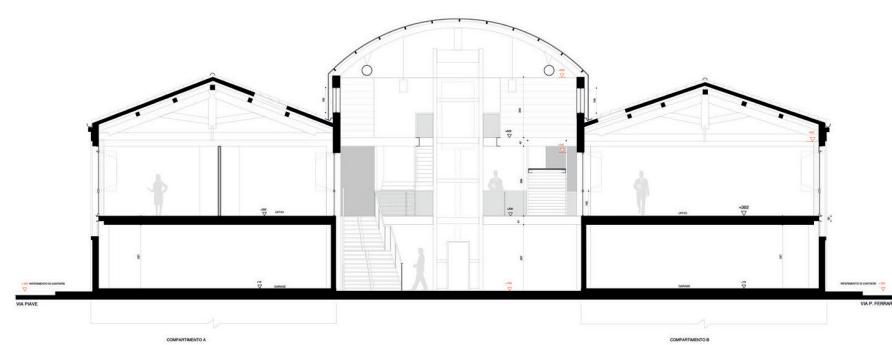
Nell'isolato tra via P. Ferrari (ex Camurri), prima area di insediamento industriale della città e l'attuale via Piave, si insedia nel 1870, sul fronte di via V. Reiter, lo stabilimento dei fratelli Capra per la lavorazione delle tomaie, attività molto diffusa in diversi opifici della città. A completare l'edificazione dell'isolato, nel 1905 Giuliano Benassati costruisce un ampio magazzino. La ditta aprirà successivamente altri stabilimenti a Ravenna e Castelfiorentino.

Nell'ottobre del 1925 l'ingegnere Alfredo Mari presenta un progetto di ampliamento di un edificio esistente, di fronte al lato opposto di via P. Ferrari, per realizzare un mulino per macinare cereali, azionato a energia elettrica. Nel dicembre, in luogo del mulino è proposta la realizzazione di un oleificio (olio Oscar) con magazzini e servizi. La lavorazione dei semi e graniti di mais avviene dunque accanto alle acciaierie Orsi, che stanno sorgendo. Successivamente viene incorporata la proprietà Capra e lo stabilimento con uffici, depositi, confezionamento e spedizione occupa tutto l'isolato, assumendo le attuali dimensioni e sempre mantenendo gli impianti tra le vie P. Ferrari e C. Goldoni. Il progetto di riuso, realizzato dallo studio De Gennaro-Quartieri ha previsto la trasformazione dell'edificio esistente, mantenendone per quanto possibile i caratteri generali. Mentre l'immagine esterna è rimasta in buona sostanza immutata, gli interni sono stati profondamente riprogettati inserendo al piano terra un ampio parcheggio e ai livelli superiori gli spazi necessari – tra i quali una sala conferenza da 100 posti – per il funzionamento della sede modenese della Confcommercio.

Fulcro del progetto è il grande volume della sala di ingresso illuminata zenitamente da una copertura a botte in vetro; qui trovano spazio le scale principali e gli ascensori configurando il lungo come una sorta di piazza coperta e accostando il ferro e il legno delle nuove parti con il mattone lasciato a vista delle facciate esistenti.

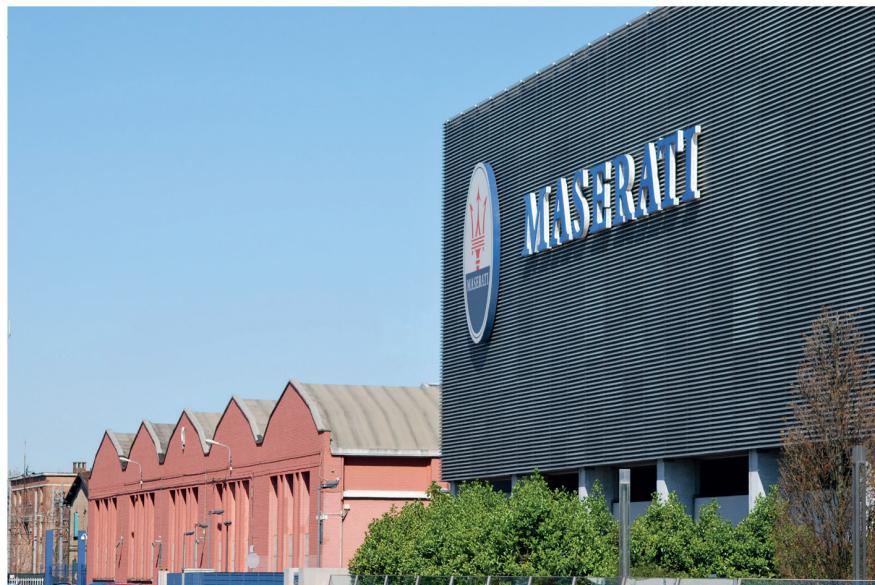


Vista interna dello spazio centrale
dopo il recupero.



Sezione trasversale del progetto di recupero,
con in evidenza lo spazio centrale a tutt'altezza.

ITINERARI DI ARCHITETTURA



Il fronte della sede attuale su viale C. Menotti.

Ettore e Ernesto Maserati cedono la Società Anonima Officine Alfieri Maserati, storica attività fondata a Bologna, a Omer e Adolfo Orsi, che la trasferiscono a Modena a partire dal 1939. Carlo, il primo dei fratelli Maserati, morto nel 1910, avvia l'attività lavorando per la FIAT e la Bianchi negli anni pionieristici dei motori e delle corse. Il fratello Alfieri collabora in seguito con la Isotta Fraschini, poi apre la propria officina in via de' Pepoli a Bologna nel 1914, con Ettore e Ernesto. I Maserati progettano e realizzano motori da competizione e una candela d'accensione per motori a scoppio, la cui produzione viene spostata da Milano a Bologna. Nell'officina trasferita in località Ponte Vecchio sulla via Emilia, nasce nel 1926 la prima vera vettura Maserati, la Tipo 26, con il marchio del tridente, che evoca la statua del Nettuno di Piazza Grande.

I Maserati mantengono formalmente la direzione tecnica, ma gli Orsi fanno sentire il proprio peso costituendo due aziende: la "Alfieri Maserati" per la produzione di automobili e la "Candele Maserati Accumulatori", imponendo nei ruoli chiave figure come l'ingegnere Alceste Giacomazzi, cognato degli Orsi, direttore generale, e l'ingegnere Alberto Massimo, progettista. Durante la Seconda Guerra Mondiale, la Alfieri Maserati vira la produzione verso settori legati alla motoristica e all'industria bellica come: macchine utensili, motocarri, autocarri a trazione elettrica. Nel 1957 vince il mondiale di Formula 1, salvo poi chiudere lo stesso anno il reparto corse. La prima catena di montaggio per la produzione della Mistral, della Sebring e della Quattroporte è montata nel 1964. Nel 1968 il pacchetto azionario di maggioranza passa alla casa francese Citroën. Dopo la messa in liquidazione nel 1975, l'azienda è gestita dalla GEPI, che la cede nello stesso anno alla Benelli e Alejandro De Tomaso ne diventa l'amministratore, fino all'acquisizione nel 1993 da parte di Fiat SpA che, il 1º luglio 1997 la incorpora nella Ferrari SpA, di cui detiene il controllo, e nel 2005 direttamente nel Gruppo Fiat.

Il passaggio da Bologna a Modena nel 1939 impone l'insediamento dei nuovi stabilimenti. L'area prescelta in via Ciro Menotti, di fronte agli impianti della SA Acciaierie Ferriere, è di proprietà dello stesso Orsi dove, nel 1935, aveva realizzato alcuni capannoni su progetto del geometra Giuseppe Scianti. Anche le "Candele Maserati" vengono trasferite a Modena. Si costituisce così il più grande gruppo industriale modenese, concentrato nell'area nord della città.

Nell'agosto 1942 viene presentato al Comune di Modena un progetto firmato da Giacomo, per la costruzione di tre grandi capannoni e di una palazzina per uffici e appartamenti, a completamento di precedenti fabbricati, il cui progetto era stato approvato

OFFICINE ALFIERI MASERATI

viale C. Menotti 322
1939, 1942, 2003
Alceste Giacomazzi,
Roberto Corradi
(ampliamento uffici
e show room)

Fonti

V. Bulgarelli, C. Mazzeri (a cura di),
*Città e architetture. Il Novecento
a Modena*, Modena, Franco
Cosimo Panini Editore,
2012, p. 352.

E. Ferrari, *Maserati story.
Il rilancio di un mito*,
Modena, Edizioni il Fiorino, 2001.

N. Manicardi, *La Maserati
di Adolfo Orsi*, Modena,
Edizioni il Fiorino, 2002.

G. Muzzioli, *Modena*, Roma-Bari,
Laterza, 1993, p. 243.

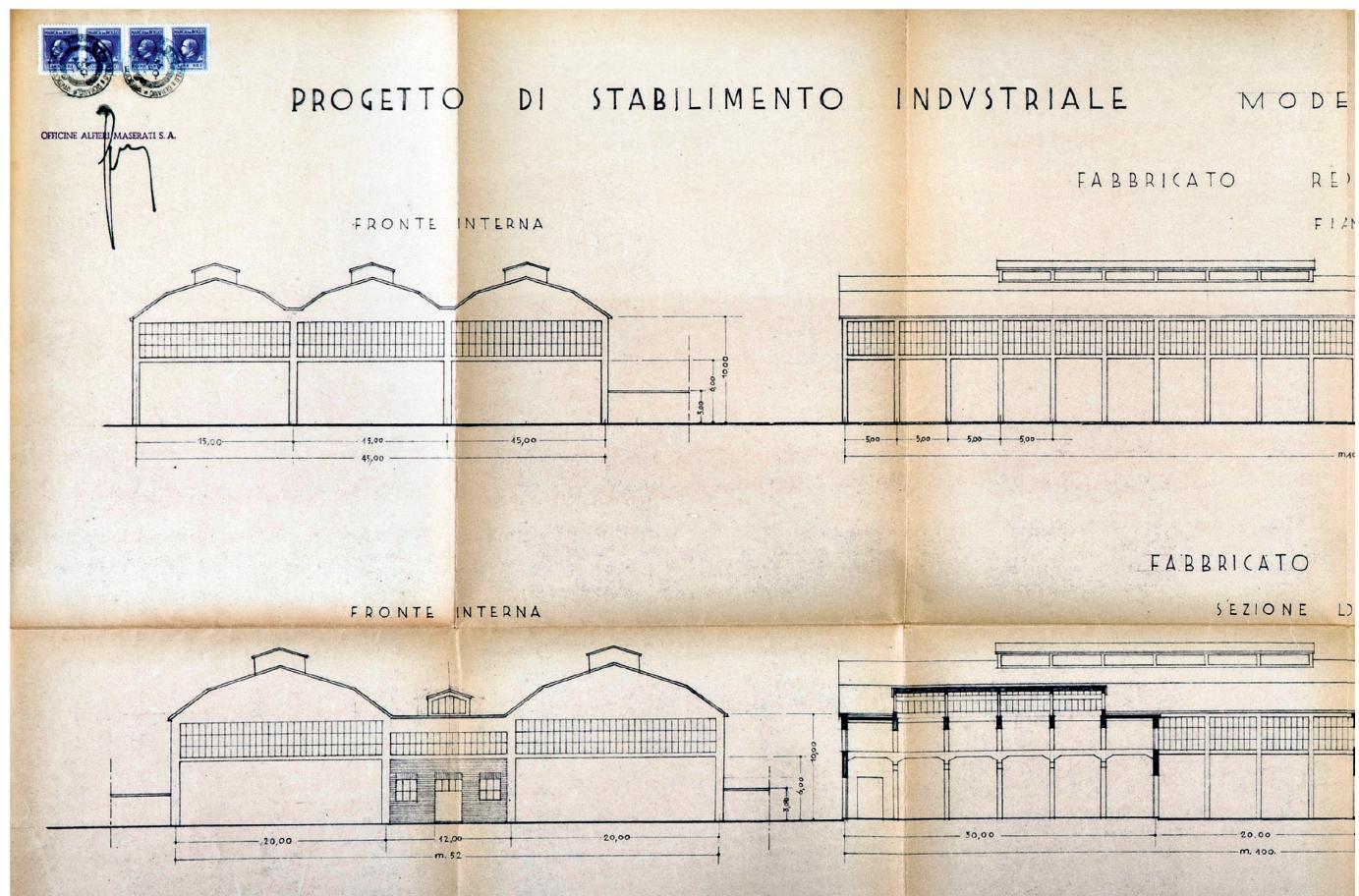
L. Orsini, F. Zagari,
Maserati. Una storia nella storia,
Milano, Emmeti grafica, 1980.

A.M. Pedretti (a cura di),
*Il lavoro raccontato. Acciaierie
e Maserati: due fabbriche
modenesi dal dopoguerra
ad oggi*, Bologna,
Editrice socialmente, 2013.

D. Buzzonetti, *Maserati: 1914-2014:
100 anni di storia attraverso
i fatti più significativi*,
Modena, Artioli, 2013.

ASCMO, *Ornato*, 1935/327.
ASCMO, *Ornato*, 1942/125.

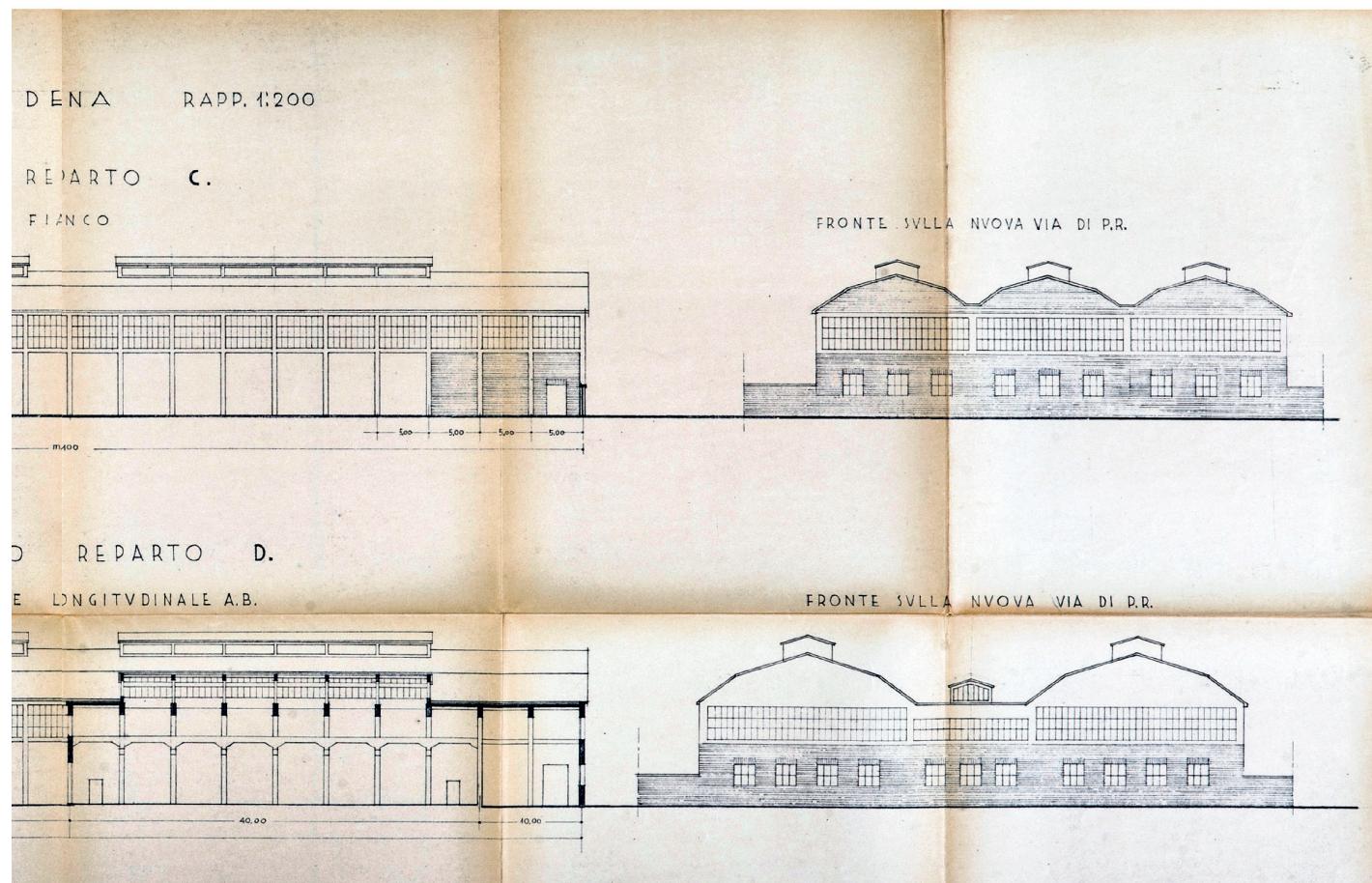
ITINERARI DI ARCHITETTURA



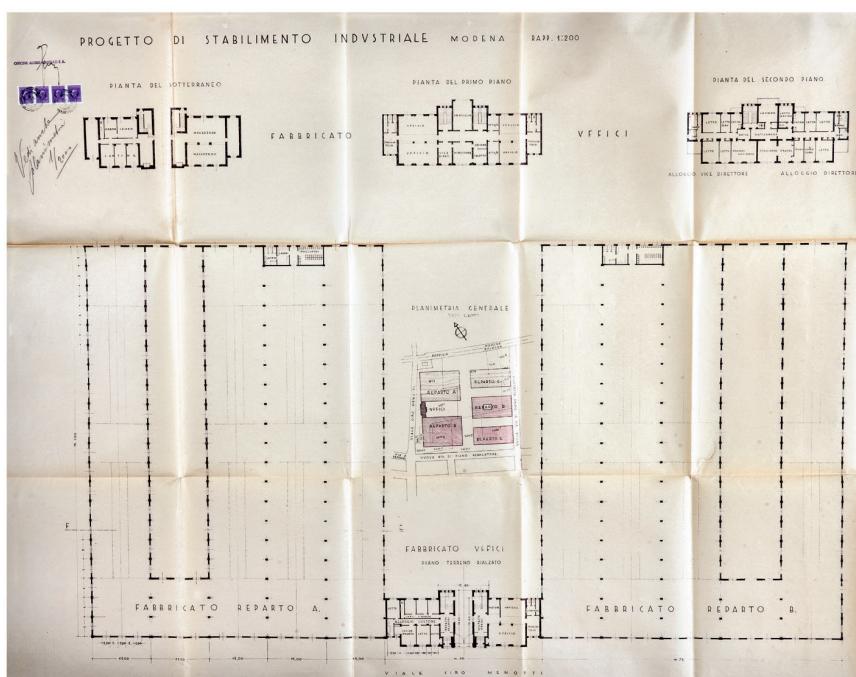
nel 1937. La palazzina, congiungendo due blocchi su via Ciro Menotti (reparto A e B), si presenta come la porta d'ingresso al complesso, che si completa con i tre volumi posti retrostanti (reparti C, D, E), che insistono sulle due nuove strade previste dal piano regolatore (le attuali vie Don Bosco e via Divisione Acqui). Il linguaggio dei prospetti della palazzina, disposta su due piani più interrato, ricalca la semplicità tipica del fabbricato industriale, con un solo accento maggiormente monumentale in corrispondenza del portale centrale e delle soprastanti aperture. Al primo piano si trovano gli uffici, mentre al secondo sono ospitati, specularmente, gli alloggi del Vice Direttore e del Direttore. I reparti posti su via Ciro Menotti si caratterizzano per la struttura in cemento armato e le grandi coperture poligonali. Il semplice disegno dei prospetti è finalizzato a massimizzare l'entrata della luce all'interno dei profondi blocchi edilizi, mediante un'unica e ampia apertura verticale. I reparti retrostanti, invece, risolvono lo stesso problema mediante una larga fascia continua vetrata in corrispondenza dell'imposta delle coperture. Nel Dopoguerra, negli edifici inutilizzati a seguito dell'ampliamento del 1954, vengono collocati il reparto trattamenti termici e l'assistenza clienti. Nel 1958 l'attività macchine utensili viene trasferita in nuovi spazi a est dell'insediamento originario. Altri edifici vengono realizzati nel 1964 per alloggiare l'ufficio tecnico, il reparto esperienze, il reparto costruzione telai e l'assistenza clienti.

Alla fine degli anni Novanta, su progetto di Roberto Corradi, l'area è oggetto di un importante intervento di riconfigurazione e di adeguamento produttivo e funzionale, in relazione al nuovo assetto societario, con la realizzazione di una torre e di una palazzina per uffici con showroom su via Divisione Acqui e viale Ciro Menotti.

ITINERARI DI ARCHITETTURA



Prospecti e sezioni di progetto dello stabilimento, 1939.



Piante dell'edificio degli uffici
e dei corpi dei reparti, 1939.

ITINERARI DI ARCHITETTURA

FONDERIE RIUNITE

viale C. Menotti
1938
Lorenzo Giacomazzi

Fonti

AA.VV., *La fabbrica con il cortile. Le ex Fonderie riunite di Modena. Storia e cultura*, Modena, Edizioni Artestampa, 2007.

G. Muzzioli, *Modena*, Bari-Roma, Laterza, 1993.

E. Ferrari, *Le Fonderie riunite di Modena*, Roma, Editrice Sindacale Italiana, 1974.

V. Borghi, G. Leoni, A. Borsari, *Il campo della cultura a Modena. Storia, luoghi e sfera pubblica*, Milano, Mimesis, 2011.

IBC Istituto per i Beni Artistici, Culturali e Naturalistici della Regione Emilia-Romagna, L.R. 19/98. *La riqualificazione delle aree urbane in Emilia-Romagna*, Bologna, Editrice Compositori, 2011.

G. Piscitelli, *Per una città partecipata. Passato e futuro delle ex Fonderie riunite di Modena*, in M. Tozzi Fontana, E. Chirigu (a cura di), *Il patrimonio industriale a Modena. Atti della giornata di studi* (Modena, 15 aprile 2011) Bologna, Centro Stampa Emilia-Romagna, 2014, pp. 65-72.

G. Villanti (a cura di), *La città promessa. Progetti e strategie a Modena per salvare la periferia da se stessa*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli, 2003.

IBC, *Catalogo del patrimonio culturale. Archeologia industriale*, Modena.

ASCMO, *Ornato*, 1939/245.

Prospetto del progetto originario della palazzina uffici, 1936.



Vista della palazzina uffici in un'immagine degli anni Cinquanta.

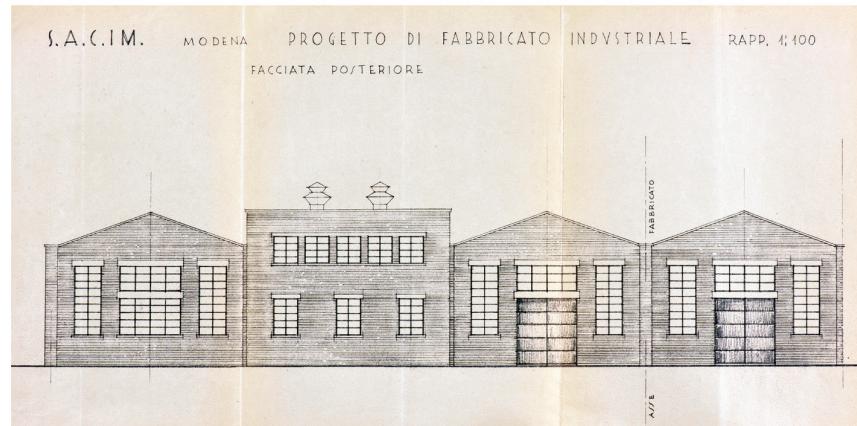
La Società Anonima Fonderie Riunite Ghisa Malleabile viene fondata da Adolfo Orsi, dopo aver rilevato la Società Anonima Fonderie Ghisa Malleabile Cremonini, una piccola azienda costituitasi nel 1929, e inizia nel 1938 la produzione di ghisa speciale, comune e malleabile. L'insediamento produttivo consolida la presenza, in questa parte di città, di impianti di seconda fusione.

Dal 1947 si acutizza lo scontro tra sindacati e azienda, con licenziamenti e serrate. La mattina del 9 gennaio 1950, durante uno sciopero generale di solidarietà con i lavoratori, che raduna ventimila persone, le forze dell'ordine, dopo aver allontanato alcuni operai che tentavano di entrare nella fabbrica, aprono il fuoco contro i manifestanti, uccidendo sei persone. Le Fonderie sono così il teatro di uno degli episodi più drammatici della storia recente della città e diventano simbolo delle lotte operaie, anche a livello nazionale.

Dopo questi tragici eventi le Fonderie Riunite passano al gruppo Cremonini e cambiano la denominazione in Fonderie Ghisa Malleabile fino al 1952, al rientro della famiglia Orsi, che conserva la proprietà fino al 1966. La gestione venne poi assunta direttamente dagli operai, esperienza interrotta dalla recessione economica del 1971. Le Fonderie di Modena, divenute una società cooperativa a responsabilità limitata nel 1973, si uniscono alla "Cooperativa Fonditori" nel 1982, cessando l'attività nell'originario stabilimento. Gli immobili sono ceduti, l'anno seguente, all'Amministrazione Comunale modenese. Il primo progetto dello stabilimento presentato nel 1936 dal geometra Scianti per conto



ITINERARI DI ARCHITETTURA

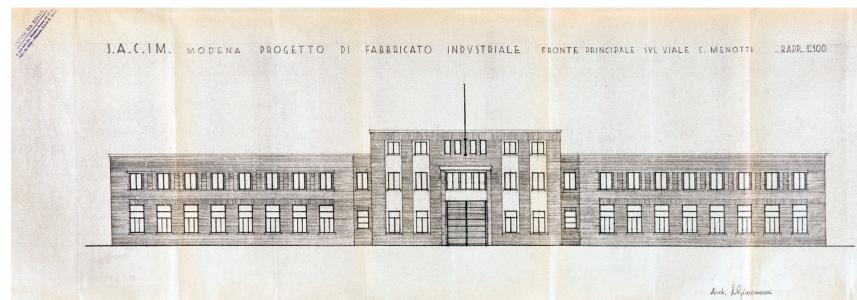


Prospetto nord del progetto di ampliamento dei nuovi capannoni, 1937.

della Società Anonima Costruttrice Immobiliare di Modena (SACIM), propone un fronte principale su via Ciro Menotti, in cui si rende visibile l'adesione del progettista al funzionalismo, che proprio sull'estetica della fabbrica aveva costruito gran parte dei propri presupposti.

Tale ricerca è applicata, qui, in chiave monumentale, caratterizzandosi per una spiccata simmetria e per l'uso di elementi appartenenti al repertorio modernista, come le finestre a nastro, le svasature curvilinee dell'ingresso accentuato da inserti in vetrocemento. Il successivo progetto, presentato nel 1937 dall'architetto Lorenzo Giacomazzi, recepisce le indicazioni della Commissione d'Ornato del Comune, abbandonando completamente il riferimento all'edificio razionalista, per assecondare un linguaggio più tradizionale, riferibile a quello delle vicine Acciaierie. Si mantiene tuttavia la cifra monumentale, visibile nella presenza di un corpo centrale e di due ali simmetriche laterali più basse per una lunghezza complessiva di 74,5 metri. Le finestre a nastro, che conferivano al primo progetto una spiccata orizzontalità e assecondavano lo sviluppo delle dimensioni della fabbrica, sono sostituite da una sequenza, cadenzata dallo stesso passo, di semplici aperture verticali tutte in asse tra loro, aperte nel paramento murario interamente in mattoni faccia a vista, eccezion fatta per il rivestimento a intonaco della doppia fascia di finestre laterali del corpo centrale. La palazzina degli uffici, a cui è destinato quest'ultimo, ospita anche locali di servizio, depositi, spogliatoi e una mensa per i lavoratori. Al centro, il passaggio consente l'accesso al grande cortile, inizialmente da collegare con un ramo della ferrovia, lungo cui si dispongono i reparti per la lavorazione, realizzati in pilastri e capriate in cemento armato prefabbricato. Nel 1953 sono aggiunti alcuni corpi di fabbrica agli edifici esistenti, nei quali furono collocati i locali della sabbiatura, delle stufe e dei magazzini.

Nel 1998, in sostituzione di un piano steso, nelle sue linee guida, da Giovanni Astengo, si avvia un programma di riqualificazione dell'area della fascia ferroviaria che, dalla metà degli anni Ottanta, ha visto la progressiva dismissione di numerosi impianti produttivi, tanto da concentrare qui il 71% delle intere superficie in disuso di tutta la città. Per le Fonderie si prevede la trasformazione in sede unificata dei servizi di prevenzione della USL, poi non realizzata. Nel 2000 si avvia la demolizione di alcuni fabbricati industriali della zona, ma non dell'edificio delle Fonderie, per il quale s'indice nel 2008 un concorso internazionale di idee bandito dal Comune al termine di un percorso di progettazione partecipata denominato DAST (Design, Arte, Scienza e Tecnologia). Il concorso è stato vinto dal gruppo romano Modostudio, con gli emiliani CCDP. Il progetto non è stato attuato.



Prospetto del progetto modificato della palazzina uffici, 1937.

ITINERARI DI ARCHITETTURA



Alberto Bobbera, Ex Fonderie, 2015

GARAGE FERRARI

viale Trento Trieste 33
1920, 1929, 1932/33,
1940/41, 1989, 1992

Umberto Boni,
Remigio Casolari,
Filippo Fantoni
(piano di recupero)

Fonti

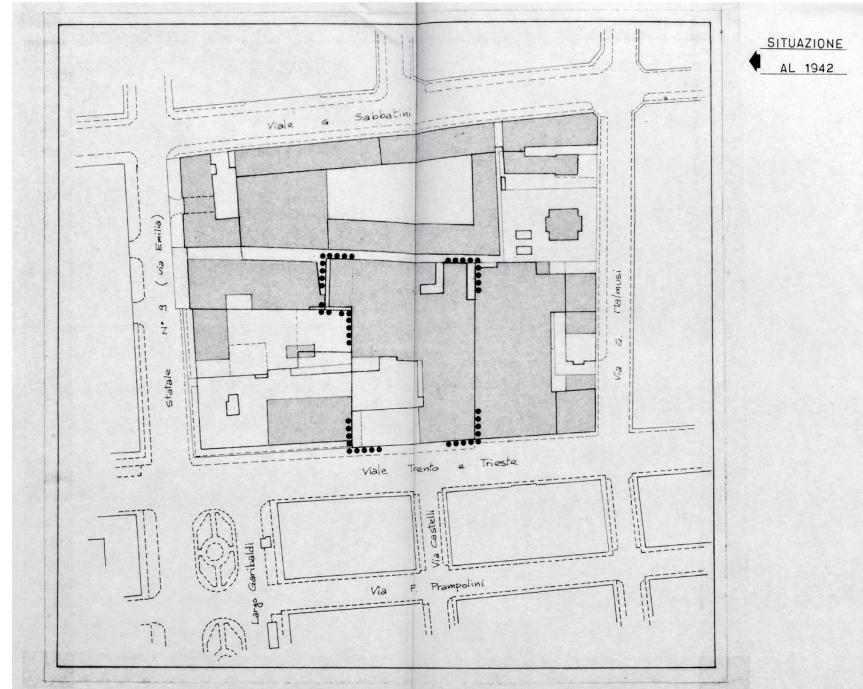
G. Fossati, *La prima sede della Scuderia Ferrari a Modena*,
Modena, Edizioni il Fiorino, 2002.

ASCMO, *Ornato*, 1920/67
(primo progetto Caiti).

ASCMO, *Ornato*, 1932/133.

ASue Modena, prot. 4286/87.

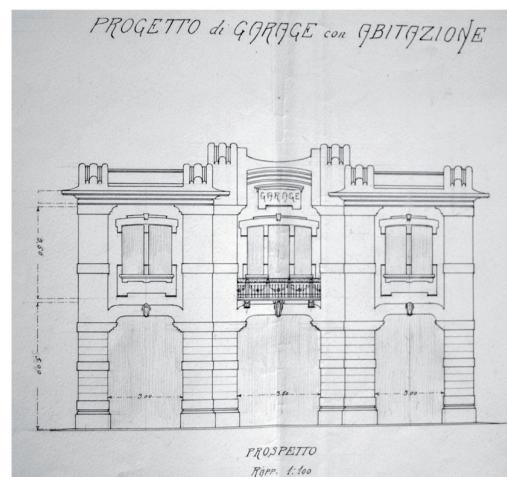
ASue Modena, prot. 30303/92.



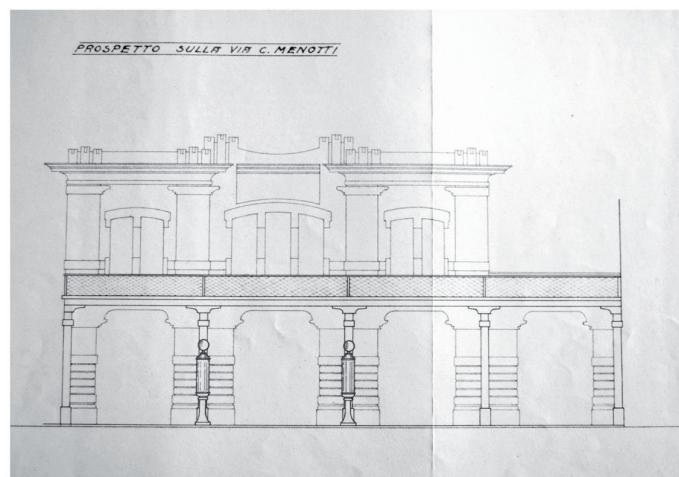
Planimetria dell'area nel 1942.

Nel 1929 il Garage Italia cambia denominazione in Garage Alfa Romeo - Scuderia Ferrari. Da qui Enzo Ferrari conduce la sua attività di rappresentante per l'Emilia-Romagna e le Marche e direttore del reparto corse, della casa automobilistica milanese, attività prima svolta nell'Auto - Garage Gatti in Via Emilia Est 5.

Nel 1929 la nuova società interviene sul fabbricato, realizzato dal sig. Tonino Caiti nel 1920, maggiorando le aperture delle finestre. Il piano terra, destinato a salone e officina per il montaggio e lo smontaggio, per un totale di 35 metri di lunghezza, presenta un bugnato che unifica le tre grandi aperture su strada. Il piano superiore, ugualmente tripartito da finestre poste in asse con quelle sottostanti e destinato ad abitazione con camera, soggiorno, cucina e bagno, è attraversato da una fascia orizzontale che



Prospetto del fronte del Garage Italia, 1920.



Prospetto del fronte del Garage Italia, secondo il progetto di modifica del 1932.

ITINERARI DI ARCHITETTURA

introduce un elemento di suddivisione non corrispondente alla reale ripartizione dei piani; il coronamento inquadra la scritta centrale "Garage" mai realizzata. Il tutto conferisce all'edificio uno "stile dell'ingegneria", usuale all'epoca, in cui gli aspetti funzionali e la razionalizzazione dei sistemi costruttivi, per lo più in cemento armato, dettano le ragioni compositive, ingentilite da vaghi motivi liberty, visibili nelle ringhiere delle finestre, nei profili sinuosi delle cornici e della forma delle finestre e nelle terminazioni laterali delle cornici del coronamento.

In seguito, importanti interventi nell'area, su progetti del geometra Umberto Boni, vengono realizzati dai fratelli Resta, i quali edificano, dal 1925 al 1928, una palazzina, che su progetto dell'ingegner Ferrari, viene adibita a rimessa camion e laboratorio gomme (adiacente al lato sud-est del garage quasi a ridosso del garage Solmi) e altri fabbricati a uso abitazione, industria e negozi, su progetto dell'ingegner Traldi, in alcuni isolati posti a nord della strada interna parallela alla via Emilia.

Nel 1932/33 il fabbricato del Garage Alfa Romeo – Scuderia Ferrari, è oggetto di un ampliamento con sopraelevazione. Si realizza, su progetto dell'ingegner Remigio Casolari, una pensilina di fronte alla facciata principale, con l'aggiunta di una campata che interessa anche i locali dell'abitazione al primo piano.

Nel 1937 l'Alfa Romeo chiude l'attività e Ferrari si dedica alla costruzione di rettificatrici e parti di velivoli per passare presto anche al comparto automobilistico.

Gli interventi degli anni 1940/41 sono presentati a nome della "Auto Avio Costruzioni – Enzo Ferrari" e interessano la costruzione di un fabbricato lungo il fianco nord del precedente complesso, a uso portineria e di uno, posto in continuità, a uso spogliatoio. Il fronte su via Trento e Trieste, nel corso degli anni Sessanta e Settanta, viene semplificato con la chiusura del portico e l'eliminazione di tutti gli apparati decorativi della palazzina, determinando due volumi caratterizzati da semplici aperture su un paramento in mattoni faccia a vista.

Nel 1992 il Piano di Recupero presentato dalla Fiorano Due SpA firmato da Filippo Fantoni prevede la demolizione dell'intero isolato per la realizzazione di un garage multipiano del tipo a silos, di parcheggi in prossimità del centro storico e di spazi commerciali. Questi sono serviti da una galleria posta al piano terra (e in parte al piano primo), in una piastra direttamente fronteggiante viale Trento Trieste, da cui avviene anche l'accesso ai parcheggi. Una rampa conduce al primo livello, da cui si accede a un'altra rampa carrabile che serve i sovrastanti cinque piani adibiti a posteggio per un totale di 448 posti.

La funzione stessa, unitamente al movimento dei mezzi all'interno, ispira la composizione dei prospetti, realizzati in componenti prefabbricati in cemento armato, tagliati lungo tutta la lunghezza da un'apertura orizzontale, che in corrispondenza delle rampe, asseconda il profilo inclinato dei sistemi di risalita verticali.



Vista attuale del parcheggio multipiano su viale Trento e Trieste.

ITINERARI DI ARCHITETTURA

OFFICINE STANGUELLINI

via Bartolomeo Schedoni 21
1952
Alessandro Mundici

Fonti

L. Montedoro (a cura di), *La città razionalista. Modelli e frammenti. Urbanistica e architettura a Modena 1931-1965*, RFM Edizioni, Modena 2004, pp. 197-199, pp. 293-301.

ASCMO, a. 1949, Ornato n. 364,
Igiene n. 184.



Officine Stanguellini.



Il fronte principale in un'immagine d'epoca.

Alessandro Mundici, geometra, ha legato il suo nome alla gloriosa tradizione dell'industria automobilistica modenese: suo è infatti il progetto per l'“aerodromo” del 1948-50, voluto dall'amministrazione Corassori per svolgere la doppia funzione di pista per corse d'auto (e dunque fornire una vetrina internazionale alle produzioni della Ferrari e della Maserati) e aeroporto per l'esportazione di prodotti locali deperibili verso il nord Europa. Anche la sede del più antico costruttore modenese d'automobili, Stanguellini, sarà progettata da Mundici negli stessi anni. Il nuovo fabbricato delle Officine Stanguellini, concessionario Fiat e produttore indipendente d'auto da corsa, si colloca dietro i vecchi edifici in stile liberty dei primi del Novecento e ospita i nuovi spazi vendita e gli uffici. Al di sopra del primo piano commerciale rivestito in travertino, al centro del quale si apre l'ingresso dai caratteristici spigoli stondati, si trovano i due piani destinati agli uffici. L'edificio è concepito come un semplice volume scatolare parallelepipedo, la cui struttura puntuale in calcestruzzo armato conferisce un'articolazione planimetrica libera e coerente con le nuove esigenze degli spazi di lavoro, nonché con l'esposizione al piano terra dei nuovi modelli di autovetture, resa possibile dall'apertura di grandi vetrine in facciata. A questo impianto estremamente semplice si sovrappone però una sorta di “facciata manifesto”. Un'esilissima cornice in calcestruzzo inquadra il fronte su via Schedoni, al centro del quale si trova il nome dell'azienda, mentre sul lato verso viale Trento e Trieste, posizionata in modo da ottenere un sicuro richiamo nei confronti di chi percorre il viale, retroilluminata e verniciata di color rosso, la struttura in calcestruzzo modella una scritta “FIAT” alta due piani. FF

ITINERARI DI ARCHITETTURA

AMCM

viale C. Signorini 386,
via Buon Pastore 382,
via A. Peretti 9
1912

Leo Dallari,
Alessandro Panzarasa

Fonti

V. Bulgarelli, C. Mazzeri,
La città e l'ambiente,
Carpi, APM Edizioni, 2009.

P. Doglioni,
AMCM energie per la città,
Modena, Edizioni Cooptip, 1987.

A. Giuntini, G. Muzzioli,
Al servizio della città,
Bologna, Il Mulino, 2003.

L. Montedoro (a cura di),
La città razionalista.

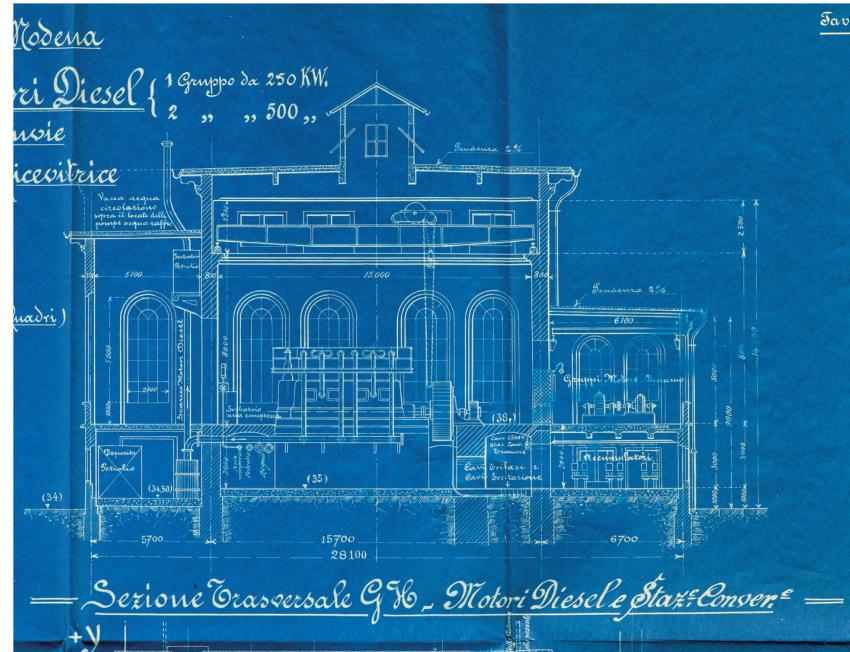
Modelli e frammenti. Urbanistica e architettura a Modena 1931-1965,
Modena, RFM Edizioni, 2004.

M. Tozzi Fontana,
E. Chirigu (a cura di),
Il patrimonio industriale a Modena,
Atti della giornata di studi
(Modena, 15 aprile 2011),
I quaderni di patrimonio industriale,
Bologna, Centro Stampa
Emilia-Romagna, 2014.

Tra centro e periferia. Progetti per il concorso di idee per il recupero e il completamento dell'area urbana ex sede AMCM, Comune di Modena, Modena, 1996.

ASCMO, Atti amministrazione generale, 1911/ 618-623.

ASUE Modena,
Piano Particolareggiato
Area ex sede AMCM 2009.
PP, 2009, Z.E.n. 421,
PUBBLICO.



Sezione trasversale della sala motori Diesel, 1911.

La costruzione della sede delle Aziende Elettriche Municipalizzate (AEM poi AMCM), inizia nel 1912 e coincide con l'elettrificazione delle linee tramviarie e della municipalizzazione del servizio e della produzione elettrica. Il primo progetto dell'ingegnere milanese Alessandro Panzarasa, che prevedeva in via Carlo Zucchi, viene modificato dall'ingegnere modenese Leo Dallari, poi direttore delle AEM. Ricalcando i lavori dello stesso Panzarasa, il primo complesso si compone di una palazzina uffici, di una rimessa dei tram e della centrale termoelettrica. I lavori edili sono affidati ad aziende cooperative locali e la Gualdi e Giberti di Modena realizza le rimesse e la centrale elettrica, che nel 1928 viene ampliata per ospitare il terminale dell'elettrodotto della Società Adige-Garda, con un nuovo edificio a sud dell'isolato, composto di tre alti volumi distinti in altezza. Il primo nucleo di edifici presenta interessanti applicazioni di sistemi portanti a telaio in calcestruzzo armato, tra le prime a Modena, già utilizzate nella costruzione del cotonificio. I paramenti esterni riprendono i consueti motivi di ornato del tempo a mascherare le strutture in cemento.

Nel 1955, addossata alla prima palazzina uffici ne viene costruita una nuova ideata dall'architetto Vinicio Vecchi e realizzata con l'ufficio tecnico dell'azienda. L'edificio, demolito nel 2010, ampliava il precedente, costituendo il fronte dell'azienda su via C. Signorini. Su questo prospetto si concentrava gran parte del lavoro compositivo, giocato sulla scomposizione e sull'equilibrio delle superfici. La parte orientale era caratterizzata da una facciata cieca a tutt'altezza, sulla quale spiccava una scultura di Vredo Vecchi, rivestita in travertino, materiale usato anche per segnare il punto di contatto tra il nuovo edificio e quello preesistente. L'ingresso al piano terra era definito da tre grandi vetrate, due delle quali incorniciate da pareti e soletta leggermente aggettanti, rivestite in mosaico. Tra la cornice e la parete, trovava posto la scritta dell'azienda, integrata in tal modo nell'impaginato del fronte.

La rimessa dei tram e la retrostante palazzina uffici, servizi e residenza addetti, presentava una struttura a telaio con pilastri portanti in calcestruzzo armato. Interessante il prospetto nord dei capannoni, con i pilastrini in cemento armato sormontati da stilizzati capitelli di foggia ionica. Modificata nel 1950, a seguito della dismissione dei tram e l'introduzione dei filobus, è stata anch'essa abbattuta nel 2010. Accanto a quest'edi-

ITINERARI DI ARCHITETTURA



La nuova palazzina uffici, 1956.

ficio, alla fine degli anni Trenta, si realizzano l'autorimessa, l'officina, uffici e servizi, con struttura portante in cemento armato e tamponamenti in muratura. Il complesso si completa nel corso degli anni Sessanta con altri fabbricati, alcuni a servizio dei lavoratori, e con un altro corpo destinato a deposito dei filobus, demolito nel 2015. A seguito del trasferimento nel 1992 dell'AMCM, il sito viene abbandonato, a eccezione della seconda rimessa, sede del Teatro delle Passioni e del cinema estivo, che occupa il piazzale accanto al teatro. Nel 1995 il Comune bandisce un concorso nazionale di progettazione per la riqualificazione dell'area vinto dal gruppo Melograni-Fumagalli a cui si affida nel 1996 l'incarico della redazione di un piano particolareggiato che, insieme ai successivi del 2004 e 2009, non trova compimento. Con questi strumenti si è proceduto alla demolizione di alcuni edifici del complesso, senza tuttavia realizzare un organico intervento nell'area, nuovamente oggetto, a partire dal 2014, di un piano di riqualificazione. Il nuovo Piano particolareggiato conferma la centralità degli spazi e delle funzioni pubbliche pur garantendo un mix equilibrato di diverse tipologie edilizie e di spazi per residenza, commercio e ristorazione, ridimensionandone i volumi.

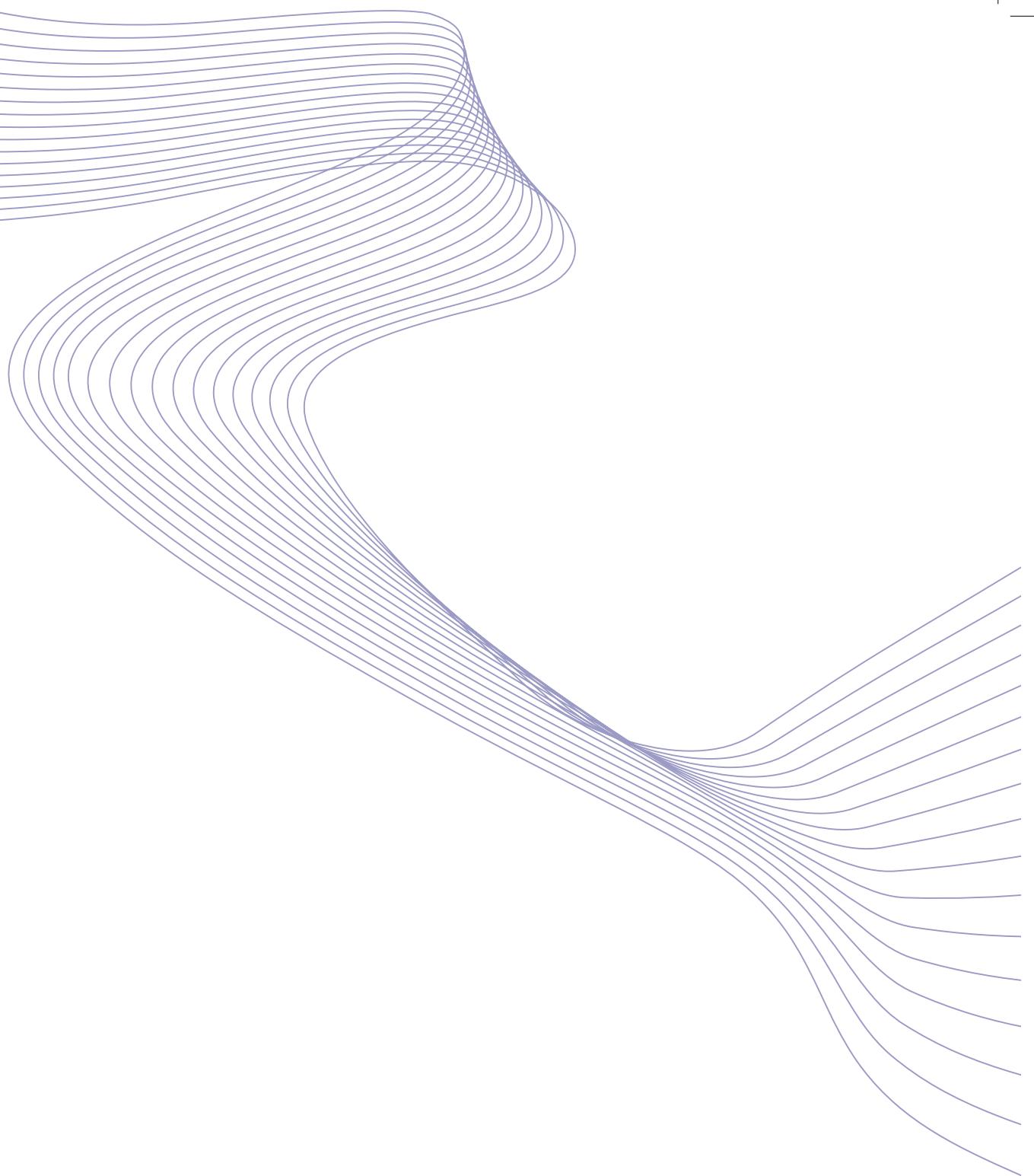


Vista attuale del volume della centrale elettrica.

ITINERARI DI ARCHITETTURA



Albero Bobbera, Ex AMCM, 2015



I crediti relativi a persone, studi ed enti proprietari delle foto e dei disegni storici sono riportati nei volumi *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena* e *Città e architetture. Il Novecento a Modena*, di cui il fascicolo è un estratto.

Le foto del 2015 della Ex AMCM e delle Fonderie Riunite sono di Alberto Bobbera.

Le foto della Confcommercio sono di Paola De Pietri (interno) e di Laura Domenichini (esterno).

La foto di copertina è di Vanni Bulgarelli.

Le foto scattate a scopo documentario sono a cura dell'Ufficio Ricerche Storia urbana.

Info

www.cittasostenibile.it

