

nell'ambito del progetto

UN BEL DÌ SAREMO

L'AZIENDA È DI TUTTI
E SERVE A TUTTI

LINEA F(uturo)

Le fabbriche del primo domani

Spettacolo itinerante su filobus



Comune
di Modena

Ufficio Ricerche
e Documentazione
sulla Storia Urbana

SETA

40 ERT ANNI
EMILIA ROMAGNA
TEATRO FONDAZIONE

Nell'ambito del progetto



LINEA F(uturo).

Le fabbriche del primo domani

Spettacolo itinerante su filobus

Emilia Romagna Teatro Fondazione in collaborazione
con Seta S.p.A. e Ufficio Ricerche e Documentazione
sulla Storia Urbana del Comune di Modena

GUIDA STORICA AL PERCORSO

a cura dell'Ufficio Ricerche e Documentazione sulla
Storia Urbana del Comune di Modena

Le schede e la mappa sono estratte in versione integrale
dal volume *Città e architetture industriali. Il Novecento a
Modena* a cura dell'Ufficio Ricerche e Documentazione
sulla Storia Urbana del Comune di Modena e della
Fondazione Cassa di Risparmio di Modena, Modena,
Franco Cosimo Panini Editore, 2015, al quale si rimanda
per gli approfondimenti.

La scheda sull'Officina del gas (gazometro) è
stata curata per la Guida dall'Ufficio Ricerche e
Documentazione sulla Storia Urbana del Comune di
Modena.

*Si ringrazia per la concessione dell'utilizzo dell'immagine
del gazometro la Fondazione Fotografia Modena.
Si ringraziano per l'iconografia della copertina la Biblioteca
Poletti e il Museo della Figurina.*

Per informazioni sulle architetture e i siti industriali presenti sul percorso:

Ufficio Ricerche Documentazione sulla Storia Urbana
Comune di Modena

www.cittasostenibile.it

PRESENTAZIONE

LINEA F(uturo). Le fabbriche del primo domani

è uno spettacolo itinerante su filobus ideato e realizzato grazie alla collaborazione tra ERT Fondazione, SETA S.p.A. e l'Ufficio Ricerche e Documentazione sulla Storia Urbana del Comune di Modena, nell'ambito del progetto *Un bel di saremo*. *L'azienda è di tutti e serve a tutti* costruito e prodotto da Emilia Romagna Teatro Fondazione.

Questa piccola guida all'itinerario filoviario intende offrire ai partecipanti alcune informazioni utili a comprendere meglio il contesto storico-urbano nel quale, tra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento si forma anche a Modena la città industriale. Componenti economiche, politiche, sociali e urbanistiche si intrecciano, e un ruolo decisivo ha la sostituzione del vecchio *tramway* a cavalli con il tram elettrico, emblema della tensione verso il futuro e la modernizzazione della città.

Il trasporto pubblico urbano, che consentiva a tutti i cittadini di raggiungere celermente le diverse parti della città, ha svolto una funzione sociale e di supporto alle attività economiche, quale infrastruttura urbana essenziale. Dal 1912 con i *trams* e la distribuzione dell'energia elettrica, quindi del gas e poi dell'acqua, l'azienda municipalizzata AEM, poi AMCM, come in diverse importanti città europee e del paese, ha supportato per decenni la vita della nuova città industriale, assicurando una efficiente gestione pubblica di servizi essenziali.

Rimossi alla fine degli anni '40 i binari, i *trams* sono sostituiti dai filobus, che diventano presto parte del nuovo paesaggio urbano, sia nella città storica, sia nella sua nuova espansione negli anni del boom economico. Tram e filobus, da oltre un secolo, sono parte del paesaggio urbano e sono una delle componenti identitarie della città del Novecento. In tante città europee mantengono, forti di potenziamenti e ammodernamenti, una loro decisiva centralità anche culturale, per la mobilità sostenibile.

I luoghi del lavoro e della produzione, che caratterizzano la città del secolo scorso, sono fra i temi di riferimento del progetto *Un bel di saremo*, che coincidono con il complesso lavoro di ricerca e documentazione svolto da oltre un decennio dall'Ufficio Storia Urbana sulla città nel Novecento, tradotto in ricerche e volumi, fra cui, recentemente pubblicato: *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena*. Inoltre, sono in corso di svolgimento presso l'Archivio Storico Comunale, mostre di disegni degli edifici industriali realizzati nel secolo scorso, incontri, lezioni, visite guidate, che proseguiranno fino al prossimo mese di maggio, sempre collegati ai contenuti del libro.

I luoghi nei quali per decenni si è svolta l'attività delle AEM prima e dell'AMCM poi ospitano ora il Teatro delle Passioni (ex officina Filovia), uno degli spazi di ERT Fondazione, teatro che troverà nuova sede con la riqualificazione dell'ex centrale Enel. Con un importante progetto di recupero degli spazi storici dell'azienda, si aprirà un laboratorio aperto dedicato alla cultura, allo spettacolo, alla creatività. Il forte collegamento tra ex AMCM e sviluppo industriale del Novecento, che ha segnato gran parte della città contemporanea sul piano urbanistico, economico e culturale, si declina oggi in un nuovo futuro dell'area e apre nuove traiettorie di sviluppo per la città.

Il breve tracciato filoviario proposto parte dall'area a Nord della linea ferroviaria, caratterizzata dai primi insediamenti industriali di fine Ottocento, poi cresciuta nel Novecento e oggi oggetto di rilevanti piani di recupero. Si prosegue con la tappa della Manifattura dei Tabacchi, storico insediamento industriale nel cuore della città, per finire all'ex AMCM. In questa guida essenziale sono proposte alcune schede di edifici industriali prossimi al percorso e una mappa degli insediamenti industriali storici.

CITTÀ INDUSTRIALE, CITTÀ DEL NOVECENTO

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 e la conoscenza della formazione della città, in tutte le sue riconosciute parti, costituisce una condizione per interventi meditati, partecipati, culturalmente pertinenti, praticabili nell'attuale situazione economica e sociale.

Infatti, 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.

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

LO SPAZIO NUOVO OLTRE LE MURA

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 ed avanzati 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, con la presenza agli inizi del secolo di forti preesistenze rurali. La fabbrica non è solo occasione essenziale per produrre lavoro e reddito, 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 gli spazi e l'idea di città.

DALLE FABBRICHE SPARSE ALLA CITTÀ INDUSTRIALE

Gli stabilimenti proto-industriali modenese 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 urbana che si realizza in particolare a nord della Ferrovia Adriatica, nei borghi della Sacca e della Crocetta: l'*Officina del gaz* (1847), l'*Officina meccanica* L. Rizzi (la *Fabbrica della ghisa*, 1857), le cantine Chiarli, la *Conceria Donati*, la *fabbrica di concimi* della Montecatini. Agli inizi del Novecento si aggiungono il *Cotonificio Modenese* (1907), poi trasformato in Proiettfificio e quindi nel 1928 nell'*OCI-FIAT trattori*, l'*Officina Giusti Taddeo*, che produce macchine agricole, le *Officine Corni* (1907) e le distillerie (1927). Nella stessa area, nel secondo dopoguerra troveranno sede il nuovo grande Mercato Bestiame e il Consorzio Agrario. Negli anni Trenta e Quaranta, più a ovest sorgeranno altre fabbriche come le

Fonderie Valdevit, la Ligmar, le Officine Padane e al lato opposto della ferrovia la fabbrica di candele Alfieri Maserati, caratterizzando la prima grande area industriale della città. Altro polo della grande industria modenese è costituito dalle Acciaierie Ferriere, dalle Fonderie Riunite e dalla Maserati, su viale C. Menotti.

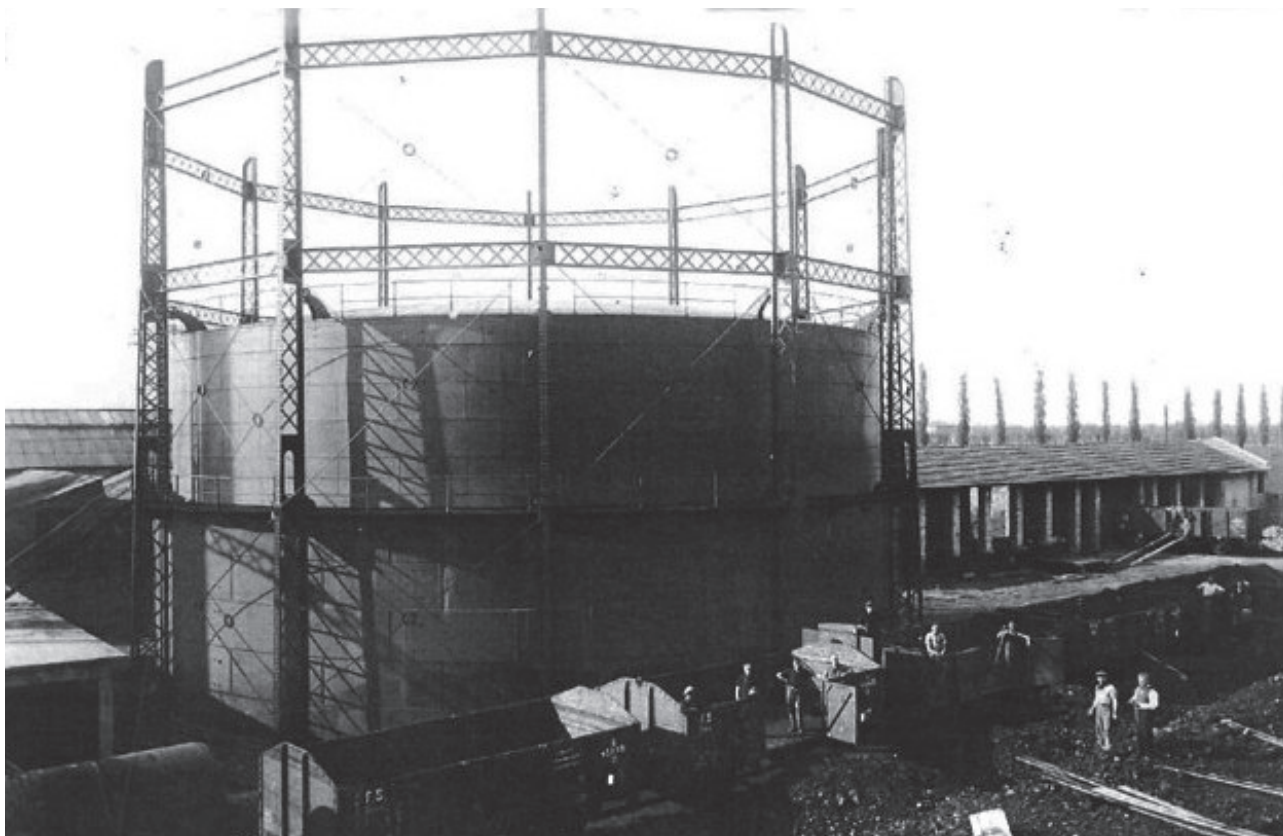
Fuori da queste aree si stagliano la storica *Manifattura dei Tabacchi*, e l'*Officina elettrica AEM* (1912), divenuta poi AMCM. Inoltre, nel 1877 con l'apertura di via Camurri, dal 1911 via Paolo Ferrari, e la lottizzazione dell'area, il Comune intende dare nuovi spazi per costruire case e soprattutto opifici e magazzini. Questa scelta urbanistica consolida l'affermazione della prima zona, insieme industriale e annonaria della città. La darsena del Canale Naviglio e la stazione ferroviaria, magazzini, qualche manifattura e la fabbrica del gas, già segnano il territorio. La presenza di canali in grado di fornire, coi pozzi privati, risorse idriche buone e abbondanti e di consentire lo scarico dei reflui delle concerie, del cotonificio, delle prime fonderie, della lavorazione della frutta e del cuoio (soprattutto tomaie), dell'oleificio e dei salumifici rafforza, nei primi decenni del secolo scorso, l'area come la più idonea per caratteri ambientali e artificiali, all'insediamento industriale. Alle industrie si affiancano abitazioni popolari, qualche servizio pubblico e residenze legate alle attività produttive e non solo.

Negli anni del boom economico, in tutta l'area nord crescono gli insediamenti produttivi e la residenza sull'asse di viale A. Gramsci e nell'area dell'ex gazometro (R Nord), rappresentando in modo emblematico la città industriale modenese.

MACCHIE DI RUGGINE

Dalla seconda metà degli anni Ottanta crisi aziendali, congiunture settoriali avverse, mutamenti nell'organizzazione della produzione determinano la progressiva dismissione di numerosi storici siti produttivi presenti nell'area. In gran parte demolite, fabbriche e infrastrutture come le Officine Rizzi, il Mercato Bestiame, il Consorzio agrario, la Società lavorazione vinacce, le fonderie Valdevit e la Ligmar elettrodomestici, la Benfra, le Acciaierie ferriere, COMAU (ex area fonderie Corni), etc. diventano occasione per un generale, complessivo ripensamento dello spazio urbano in una parte rilevante, per collocazione e consistenza, della città. Dopo un difficile percorso, che vede forme di partecipazione dei cittadini, nel 1999 il Programma di riqualificazione urbana (Pru) è redatto e approvato. La sua realizzazione impatta con la crisi economica e immobiliare e buona parte delle previsioni urbanistiche restano irrealizzate.

Anche in questo caso, il patrimonio storico industriale, i luoghi che hanno rappresentato tanta parte dello sviluppo economico, sociale e culturale della città sono occasione per ridisegnarne il futuro. Il cammino è accidentato, ma non mancano esempi importanti come il recupero, ancora in corso, della Manifattura dei Tabacchi e l'avvio del progetto per l'ex AMCM, che insieme ad altre nuove destinazioni d'uso realizzate negli ultimi due decenni, come nel caso dell'Oleificio Benassati, dell'ex Macello Comunale, dell'ex Mercato ortofrutticolo, delle Officine Alfieri Maserati, etc., confermano la possibilità di fare dei luoghi del lavoro e della produzione del Novecento l'occasione per futuri palinsesti urbani.



La cisterna del gazometro in una foto degli anni '20.
Fondazione Fotografia Modena. Fondo Panini.
Foto Orlandini o Bandieri. n. inv. 5362

IL GAZOMETRO

La costruzione della "fabbrica del gas" avviene nel 1848, non senza travagli burocratici e nelle forniture degli impianti, per opera della Società Saint Cyr e Trouvé, alla quale è affidato il servizio di illuminazione pubblica a gas, poi dal 1856 gestito con il gazometro dalla Società Union de Gaz. Dopo oltre mezzo secolo di travagliati rapporti, nel 1912 l'Amministrazione Comunale preannuncia la rottura del contratto e nel giugno del 1919 gli impianti e i servizi passano alla nuova Azienda Municipale del Gas. Solo nel 1942 nasce con decreto ministeriale la AMCM.

Nei primi anni del secolo Modena contava su una rete di 34 km per 1.200 mila m³. di gas venduto, interamente prodotto dalla distillazione del carbone. Alla vigilia della prima guerra mondiale la rete era stata estesa di alcuni chilometri e la quantità di gas venduto era salita a 3.300 mila m³. Nel 1921 la grave carenza di carbone e il suo alto prezzo porta a utilizzare per la gassificazione, il cuoio delle 600 tonnellate di scarpe dell'esercito giacenti nei magazzini dell'Opificio di Saliceta S. Giuliano.

Con la Seconda Guerra Mondiale, gli otto vecchi e gravemente danneggiati forni orizzontali, tra mille difficoltà e penuria di carbone, continuarono a produrre gas erogato per poche ore al giorno. Un notevole salto di qualità si ebbe nel settembre del 1949, quando vennero installati i nuovi forni "a camere verticali" tipo Woodall Ducham a distillazione continua con gasogeni girevoli e caldaie di recupero. Con l'attuazione dell'accordo con l'AGIP del 1955, il rapporto tra metano e gas da carbone salirà nel 1957, anno di chiusura degli impianti di gassificazione, all'87,8%, degli oltre sei milioni di metri cubi distribuiti.

Il testo è tratto da *L'ambiente che quasi non si vede*, di V. Bulgarelli, in: a cura di V. Bulgarelli, C. Mazzeri, *La città e l'ambiente*, APM Edizioni, Carpi, 2009.

Il Consorzio agrario cooperativo modenese viene fondato da un gruppo di agricoltori nel 1903, due anni dopo quello bolognese, sulla base dell'esperienza di altri territori che aveva portato alla costituzione, nel 1893 a Piacenza, dell'associazione nazionale Federconsorzi. Il Consorzio assume rapidamente le funzioni svolte in precedenza dai comizi agrari, creati nell'Ottocento per promuovere e diffondere l'innovazione tecnica in agricoltura, anche attraverso le cattedre ambulanti di agricoltura, molto attive anche a Modena. L'attività consortile negli anni successivi sarà più volte ostacolata dagli agrari. La prima sede del Consorzio si trovava in Piazza XX Settembre, poi trasferita in una struttura a uso magazzini, posta in via L. Ricci (oggi viale Virginia Reiter) angolo via L. Poletti.

Accanto a questo, nel 1923, la Banca Popolare di Modena costruisce, su progetto dell'ingegnere Mari Alfredo, un nuovo magazzino del formaggio Parmigiano-Reggiano, al posto di un edificio che ospitava lavorazioni meccaniche. In seguito, nel marzo del 1940, il geometra Paolo Martinelli presenta un progetto di ampliamento _ subito approvato dal Podestà – per la costruzione di un grande magazzino da destinare all'ammasso dei cereali. La semplicissima struttura in laterizio e copertura con capriate in legno, prevede due ampi spazi, uno per piano, collegati da un montacarichi e da una scala a chiocciola. A metà degli anni Cinquanta, su un'ampia area di Strada Canaletto, si realizza una nuova sede di fronte al Mercato bestiame terminato poco tempo prima, consolidando in tal modo la funzione di quest'area, rivolta ai grandi insediamenti produttivi a sostegno dell'economia agricola della città.

Il complesso si dispone su tre fasce longitudinali organizzate secondo una stringente simmetria. La prima, su strada, è occupata dalla palazzina uffici, nella seconda intermedia, si trovano i magazzini mentre in quella a ridosso della ferrovia, vengono costruiti negli anni Sessanta, i silos dei cereali.

L'area acquisita da privati, a seguito della demolizione del complesso nel 2000, è abbandonata e inserita nel più ampio processo di riqualificazione della fascia ferroviaria in corso di attuazione.

CONSORZIO AGRARIO

strada Nazionale
Canaletto Sud
1940, 1955
Paolo Martinelli

Fonti

A. Saltini, *Istituzioni agrarie e progresso delle campagne*, Roma, Edizioni Spazio rurale, 2006.

L. Montedoro (a cura di), *La città razionalista. Modelli e frammenti. Urbanistica e architettura a Modena 1931-1965*, Modena, RFM Edizioni, 2004, p. 194.

ASCMO, *Ornato*, 1923/182; 1937/142; 1940/61.

ASue Modena, prot. Ig. 615/1955; prot. Or. 937/1955; prot. Ig. 799/1955; prot. Or. 1350/1955.



Vista dei magazzini in una foto degli anni Cinquanta.

OFFICINA
COSTRUZIONI
INDUSTRIALI
FIAT TRATTORI
(già Cotonificio
Modenese e
Proiettfificio Piombino)

via P. Monari,
via C. Razzaboni
1916-17 (Cotonificio),
1928 (OCI)

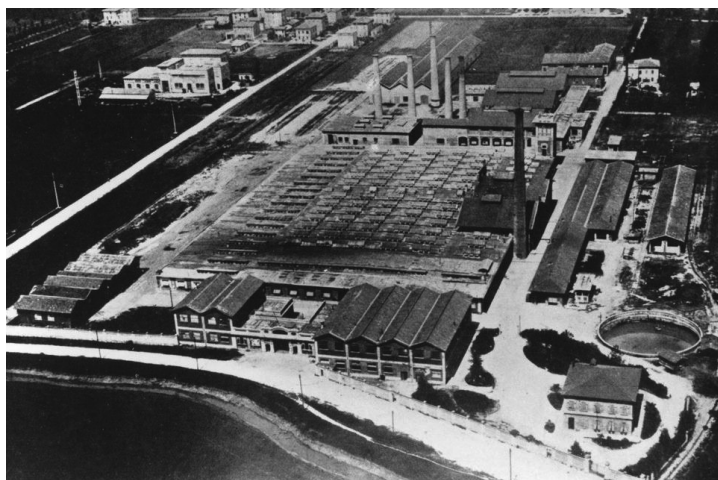
Fonti

G. Muzzioli, *Modena*, Bari-Roma,
Laterza, 1993, pp. 236-240.

ASCMO, Atti del Consiglio Comunale,
1907.

ASCMO, *Ornato*, part. 1908
fasc. 181, Cotonificio Modenese.

ASCMO, *Ornato*, part. 1917 fasc. 2,
Alti forni fonderie e acciaierie
di Piombino.



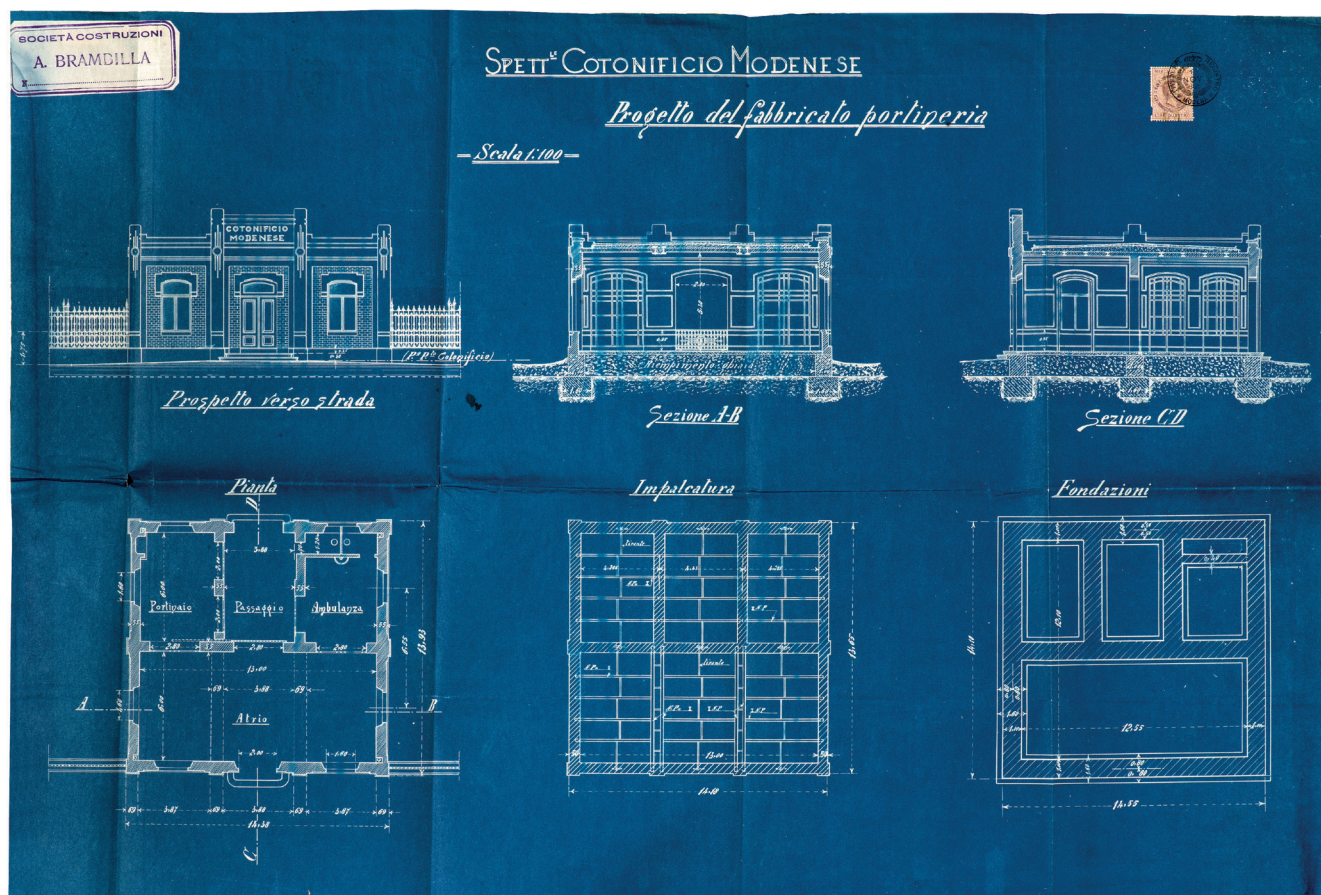
Vista aerea del complesso in una foto d'epoca.

L'Officina Costruzioni Industriali (OCI) Fiat per la produzione di trattrici agricole, viene costituita nel 1928, pochi mesi prima della grande crisi del 1929, con un accordo tra la Fiat Torino - già impegnata nel settore - e le Officine Meccaniche Reggiane, che mettono a disposizione lo stabilimento di loro proprietà di Modena, in difficoltà produttive. Nell'operazione fu decisiva l'intermediazione di Guido Corni, Segretario provinciale del Partito Nazionale Fascista e figlio dell'industriale Fermo: l'obiettivo della Fiat è aumentare la produzione al centro di un'area che rappresentava un importante mercato. Le Officine meccaniche reggiane (Officine meccaniche italiane-OMI), nate nel 1901, avevano inizialmente incentrato la loro produzione sul materiale ferroviario poi, con l'inizio della Prima Guerra Mondiale, sui proiettili di artiglieria. Nel 1918 assorbono il Proiettfificio di Modena, gestito dal 1915 dalla Società altiforni fonderie acciaierie Piombino con una acquisizione promossa dalla presenza di Massimo Bondi, proprietario della Piombino e membro del consiglio dell'OMI.

Si tratta dello stabilimento che dal 1909 ospitava il Cotonificio Modenese, costruito su un'area di 100.000 mq - attigua alle officine Corni - acquistata grazie all'intermediazione del Comune di Modena, e la stipula con gli investitori nel 1907, Teodoro Koelliker e Silvio Collalto di Milano, di una apposita convenzione, che prevede agevolazioni e



Vista del fronte ovest della sede attuale.



Prospetti, sezioni e piante di progetto, del fabbricato adibito a portineria del Cottonificio Modenese, 1908.

incentivi monetari, fiscali e ambientali. Nel 1908 è presentato il progetto da parte della società di costruzioni A. Brambilla, caratterizzato da una struttura in calcestruzzo armato suddivisa in due ampi volumi con alte colonne che costituiscono una maglia di 7 per 5 metri in grado di ospitare i lunghi telai inglesi. La palazzina della portineria, progettata dalla stessa società, è caratterizzata da un impianto simmetrico a un piano con tetto piano il cui linguaggio dei prospetti, giocato sull'alternanza di fasce in cemento e specchiature in mattone a vista, richiama soluzioni decorative in largo uso nelle palazzine di inizio secolo.

Tra il 1916 e il 1917 la Società altiforni di Piombino presenta un progetto di ampliamento che incorpora il cotonificio, prevedendo una serie di altri edifici e ristrutturando gli accessi al complesso mediante la sistemazione a sue spese della strada di accesso, tra il Canale Cerca e la proprietà, via B. Paganelli. Gli ingressi per gli uomini e le donne sono separati in due palazzine poste ai lati del cancello di entrata, poi modificato rispetto al progetto, con relativi spogliatoi e lavatoi. Al primo piano delle palazzine sono ospitati le cucine e i refettori, nuovamente separati per uomini e donne. I rilevanti lavori di ampliamento portarono con sé anche un cospicuo rinnovamento del linguaggio architettonico impiegato. Eliminati tutti gli elementi decorativi, le nuove costruzioni manifestavano anche nelle parti più rappresentative un partito estremamente semplice caratterizzato dal disegno degli elementi strutturali in facciata e dal ritmo delle falde dei corpi di fabbrica. Dopo successivi ampliamenti, attualmente l'impianto ospita la sede modenese della New Holland Agricolture.

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 patrimoni industriali 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.

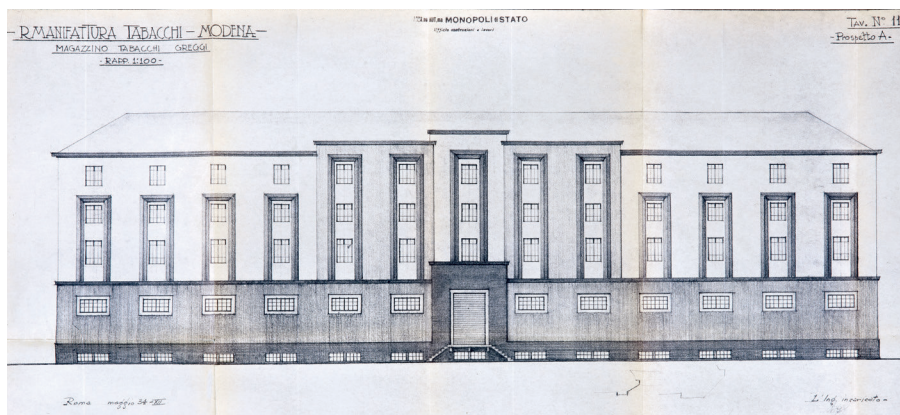


Vista di una delle corti interne dopo l'intervento di recupero.

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 Nitri'.

Il trasferimento in Contrada Sant'Orsola della 'Regia Fabbrica di Tabacchi', situata dalla seconda metà del Settecento nella vicina Contrada Stimate, 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.

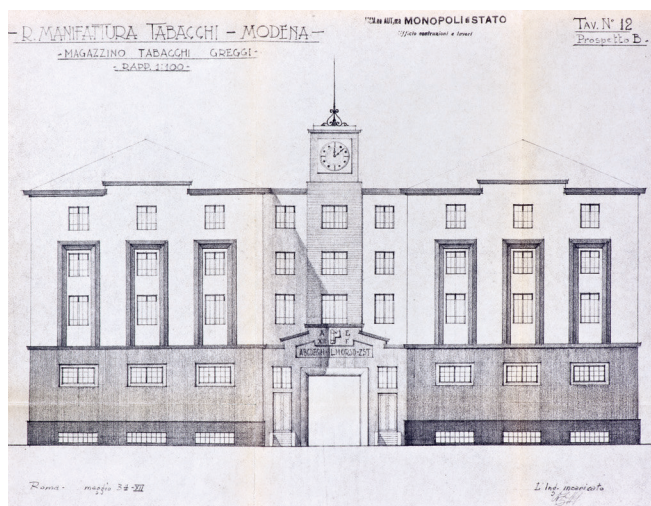


A partire dal 1937, su progetto di Giorgio Morselli (fonte IBC), venne realizzato un nuovo ampio edificio destinato a magazzino dei tabacchi greggi.

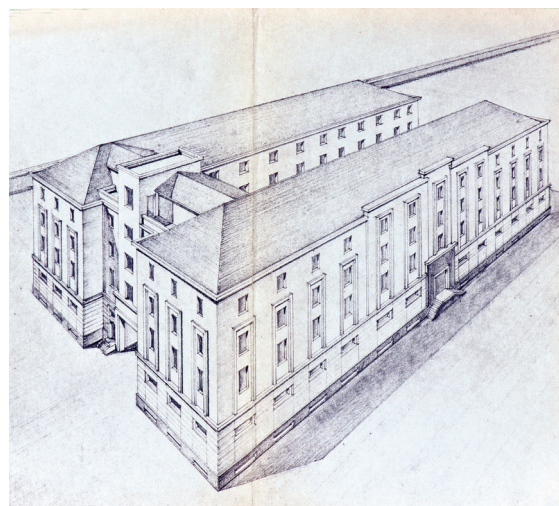
Mentre l'intervento di inizio Novecento si configura con un semplice disegno dei prospetti articolati con una sorta di basamento continuo costituito da una teoria di arcate cieche, nelle quali trovano sistemazione le finestre e le porte, con due ampie corti interne rettangolari e il completo rifacimento 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.



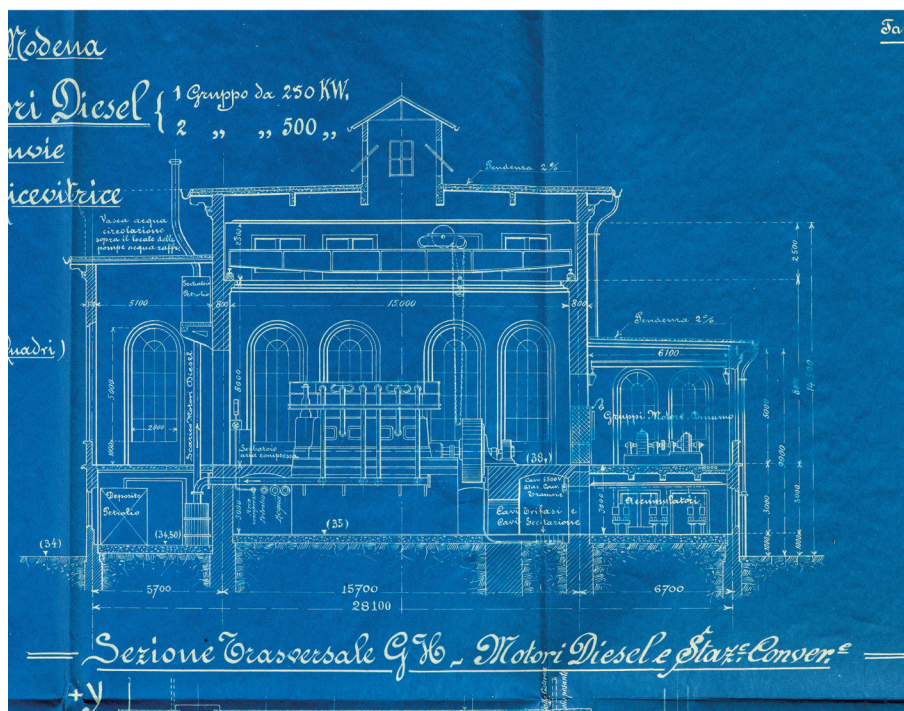
Fronte nuovi Magazzini Tabacchi greggi, 1937.



Vista dei nuovi Magazzini Tabacchi greggi, 1937.

Fonti

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'elettificazione delle linee tramviarie e della municipalizzazione del servizio e della produzione elettrica. Il primo progetto dell'ingegnere milanese Alessandro Panzarasa, che la 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 edilizi 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. Sigonio. 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 Veldo 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 è 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-



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.

LA CITTÀ E I PRIMI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

di Vanni Bulgarelli e Rossella Ruggeri

MAPPA realizzata da Alessandro Ghinoi

L'elenco e la mappa qui proposti sono stati costruiti per rappresentare in sintesi le relazioni fra lo spazio urbano e parte degli insediamenti manifatturieri presenti tra il 1900-1939, scelti tra i più significativi per attività e dimensione. Si tratta di un quadro ampio non esaustivo, che intende inoltre mettere in rilievo le attività metallurgiche, meccaniche e motoristiche, alla base della futura "città dei motori". I materiali sono infatti organizzati in due sezioni: una per la manifattura in generale, con l'indicazione di alcuni servizi alla produzione e attività connesse, e una specifica per i comparti meccanici. L'analisi è stata condotta attraverso ricerche d'archivio e con l'impegno di Rossella Ruggeri che, nel saggio dedicato, propone una lettura della formazione del "distretto motoristico" nel cuore della città contemporanea, nella quale diverse specializzazioni e competenze, favorite dalla contiguità, si integrano e collaborano in lavorazioni complesse.¹

Più intense in alcune aree della città, meno in altre, si susseguono nei decenni indagati attività e aziende che si intrecciano e si trasformano sul piano produttivo e spaziale. Ai complessi industriali si accostano piccoli edifici, laboratori e officine, spesso annessi alle abitazioni, secondo il modello "casa-officina", replicato in forme nuove nel Secondo Dopoguerra.

Le date riportate, salvo diversa specifica, si riferiscono all'anno di progettazione e costruzione dell'edificio o all'anno nel quale è documentata l'attività. La collocazione nella mappa è desunta dalle fonti documentali e sconta le loro imprecisioni. In assenza di riferimenti precisi, la localizzazione è stata ricostruita attraverso confronti con altri insediamenti vicini e mappe storiche.²

Le aziende con asterisco sono schedate nell'Atlante.

MANIFATTURE, LABORATORI E SERVIZI ALLA PRODUZIONE

Area nord ferrovia Adriatica

1. Molini Industriali SPA*

1520. Molitura cereali, ampliati nel Novecento, in attività.

2. Mulino del Diamante

1462. Molitura cereali, abbattuto nel 1522 e ricostruito nel 1527, ancora attivo nel 1927.

3. Mulino della Sacca

1800. Attivo nel 1992.

4. Magazzino deposito sali e tabacchi

1920. Distrutto dai bombardamenti del 1944.

5. Fabbrica del gaz

1849 – 1958. Gazometro, produzione di gas da carbone.

6. Fondazione Pietro Siligardi

1898. Salumi e carni suine, ex fabbrica del vetro di Gianbattista Golfieri. Nel 1948 prima sede CIAM.

7. Stabilimento vinicolo Cleto Chiarli & Figli

1925. Lavorazione uve della ditta fondata nel 1860. Impianto ricostruito nel 1946 dopo i bombardamenti del 1944.

8. Conceria Donati

Lavorazione cuoio e pellami, distrutta dai bombardamenti del 1944.

9. Fabbrica concimi e prodotti chimici

Produzione concimi gruppo Montecatini, distrutta dai bombardamenti del 1944.

10. Cottonificio Modenese*

1908-1916. Produzione di tessuti.

11. Società per la lavorazione delle vinacce*

1929-1995. Distilleria della Società Lavorazione Sociale Vinacce scarl.

12. Sottostazione elettrica della Società Emiliana

1927. Distribuzione energia elettrica ditta SEEE.

Area via Paolo Ferrari

13. Officina Levi

1884. Produzione di letti e mobili.

14. Fabbrica Tomaie Giunte Rodolfo Moschini

1896. Produzione di tomaie di cuoio.

15. Industria Tomaie F.lli Capri

1907. Produzione tomaie, calzature e commercio pellami. Inclusa nell'Oleificio Benassati.

16. Frigoriferi Generali SPA*

1899. Magazzini frigoriferi di Cesare Adami.

17. Antonio Ghisetti

1902. Lavorazione e commercio frutta (*la brògna ed Modna*), poi anche pesce conservato. Negli anni Venti contava circa 500 addetti. Ghisetti era collaboratore di Francesco Cirio.

18. Frigoriferi Comunali*

1906. Nel 1923 ceduti a Celso Mescoli che li gestiva. Abbattuti nel 1929.

19. Frigoriferi Celso Mescoli

1924. Occuparono buona parte dell'isolato.

20. Oleificio Aldo Benassati

1929. Produzione di olio di semi e graniti di mais fino agli anni Ottanta. Gli impianti molitori erano collocati dal lato opposto di via P. Ferrari.

21. Fabbrica tomaie A. Minchio

1919. Produzione tomaie di cuoio. Sorta al posto dell'asilo ricreativo di don L. Boni.

22. Conceria pellami A. Levi

1903. Lavorazione pelli e cuoio.

23. Caseificio Bianchi – Salvaterra & C.

1925. Produzione casearia.

24. Magazzini del formaggio

1928. Magazzini del Parmigiano-Reggiano della Banca Popolare.

25. Consorzio Agrario*

1903. Ampliato nel 1940, poi trasferito nel 1957.

Area viali Ciro Menotti e Trento Trieste

26. Vetreria Marisaldi Pietro & C.

1928. Lavorazione vetri. Oggi sede di Unicredit e Cassa di Risparmio di Cesena.

27. Fabbrica mattonelle O. Vignoni

1925. Produzione ceramica. Ora sede dell'Associazione Bocciofila Modenese.

28. Fabbrica Alemanni

1926. Carta da sigarette.

29. Corradini Alberto

1918. Officina per la lavorazione del legno.

Area centrale a ridosso della cinta muraria

30. Manifattura dei tabacchi*

1850. Lavorazione tabacchi e produzione di sigari e sigarette dismessa nel 2002.

31. Tipografia Fratelli Mucchi*

1913. Tipografia STEM ex Eredi Soliani.

32. Mercato bovini e suini*

1915. Gravemente colpito dai bombardamenti del 1944.

33. Società Anonima Cooperativa fra Lavoranti Falegnami

1920. Produce mobilio comune e di lusso, serrande e pavimenti.

34. Macello Comunale*

1931. La vecchia sede accanto alla Manifattura è distrutta dai bombardamenti del 1944.

35. Premiata Fabbrica di Tomaie Mucchi Amleto

1933. Lavorazione di cuoi.

36. Laboratorio cuoi A. Bertoni*

1926. Lavorazione di cuoi e pellami pregiati.

37. Scuderie Nello Branchini

1915. Allevamento e custodia cavalli, accanto all'ippodromo come le scuderie Ladis Hanubletonian.

38. Scuderia Ettore Barbetta

1913. Scuderia con allevamento cavalli da corsa.

39. Laboratorio per la fabbricazione di tomaie Dante Sola

1923. Lavorazione cuoio, ampliate nel 1928.

Area sud

40. Sede AMCM*

1912-1992. Rimessa dei tram, officina e centrale termoelettrica.

41. Fabbrica mattonelle in cemento

1908. Di Alfredo Luppi, con rivendita ceramiche.

42. Società Anonima Modenese Conserve Alimentari

1923. Società cooperativa con ampliamenti nel 1928 e 1933.

METALLURGIA, MECCANICA E MOTORISTICA

Area nord ferrovia Adriatica

43. Officine Meccaniche L. Rizzi³

1857. *Fabbrica della ghisa*, della Società Anonima per la Fonderia di Ghisa. Materiale ferroviario e meccanico. Demolite nel 1998.

44. Proiettfificio Modenese*⁴

1916. Ex Cottonificio Modenese, della Società Alti Forni di Piombino (Bondi poi Ilva), materiale bellico, assorbita dalle Officine Reggiane nel 1918.

45. FIAT-OCI*

1928. Ex proiettfificio, produzione di trattori agricoli e nel corso della Seconda Guerra Mondiale di materiale bellico. Ora in attività come CNH.

46. Officine Taddeo Giusti⁵

1906-1958. Macchine agricole vendute nell'emporio di Corso Canalgrande.

47. Officine Fonderie Corni⁶

1907-1991. Fabbrica Modenese Utensileria e Ferramenta Corni Bassani e C.

48. Fonderia Modenese di Giuseppe Baschieri

1912

49. Officina meccanica Vellani e Pollastri

1914

50. Carrozzeria Giovanni Orlandi

1921. Rilevata nel 1923 dagli eredi Fonderie Vismara e trasformata nel 1943 in Officine Padane.

51. Fonderie Valdevit Giovanni & C.⁷

1934-1988. Fonderia di seconda fusione.

Area via Paolo Ferrari

52. Officina meccanica e fonderia L'Emilia⁸

1892-1904. Caldaie e attrezzi agricoli.

53. Officina Dario Casarini

1904. Assorbita in seguito dalle Acciaierie Ferriere.

54. Officine Alfredo Ferrari

1895. Laboratorio meccanico, casa natale di Enzo.

55. Officina Meccanica e fonderia A. Roatti e C

1898. Ampliata nel 1903 e nel 1906. Nel 1917 l'azienda viene ceduta alla SIPE di Milano, che a sua volta la cederà al Consorzio Coop di Produzione e Lavoro della provincia di Modena.

56. Ettore Rossi

1927. Fabbrica carrozzelle e poltrone per invalidi, poi garage e officina meccanica per auto, biciclette.

57. Nicodemo Malagoli (fu Enrico)

1913-1931. Lattoniere e riparazione automobili, inizialmente in viale Ciro Menotti 6.

58. Officina Alfonso Ferrari

Alfonso Ferrari, pilota negli anni Venti, aveva rielaborato la Giulietta Alfa Romeo.

59. Acciaierie Ferriere*

1924-1986. Società Anonima Industrie Metallurgiche e Meccaniche Modenesi di Adolfo Orsi.

60. Officine Maserati*

1937. Produzione di accumulatori poi di auto sportive, ancora in attività.

61. Società Anonima Fonderie Riunite Ghisa Malleabile*

1938-1983. Ex Società Anonima Fonderie Ghisa Malleabile Cremonini, fondata nel 1929.

Area viale Trento e Trieste - via Emilia Est

62. Officina Meccanica "La Torinese"

1924. Di Calveri Paolo, officina elettromeccanica specializzata in magneti, spinterogeni, dinamo e motorini d'avviamento.

63. Auto Garage Gatti*

1906. Nel 1925 viene acquistato da Enzo Ferrari come sede della concessionaria Alfa Romeo, e nel 1929 Ferrari lo cede ad Adolfo e Marcello Orsi per la sede della concessionaria e officina FIAT.

64. Antonio Baccarani

1914. Carrozzeria per automobili.

65. Automobili Pietro Amici

1926. La ditta è forse erede di "Vetture a cavalli e autorimessa di Vittorio Amici", in Barriera Garibaldi, 1912.

66. Angelo Chierogato Stazione di rifornimento

1925. Magazzino di benzina e petroli al civico 7, poi dal 1929 distributore con rivendita auto e officina. Demolito nel 1953 per costruire il Palace Hotel.

67. Garage San Donnino⁹

1927. Il garage e rivendita auto, di proprietà di Claudio San Donnino, è gestito dalla Società Emiliana vendita automobili di Gastone Mantovani; detiene la rappresentanza di auto O.M. e in seguito, dal 1934, della Lancia.

68. Officina FIAT Celso Stanguellini*¹⁰

1912. Fino al 1912 la ditta è registrata come Concessionaria Bianchi-Scat-Fiat e rivendita di benzina, lubrificanti e accessori in Circonvallazione S. Caterina 374, fuori Barriera Garibaldi. La ditta Stanguellini mantenne per lungo tempo un negozio di rappresentanza sotto il Portico del Collegio.

69. Officina Clemente Antonelli

1913-1916. Noto per la produzione di un'auto denominata "Vespa" (ca. 1914). Antonelli dismise l'attività e nella sede si avvicendarono Dondi e Cavalieri (1925-1931) con un'officina per riparazione automobili.

70. Officine Meccaniche Modenesi di Angelo Gatti (fu Luigi)

1908. Nel 1916 le officine rientrarono nel piano del Comitato centrale per la mobilitazione industriale e furono trasformate in proiettilificio.

71. Officina Giovanni Docchio e figli

1920. Officina elettromeccanica, in seguito (1929) "Officina Fratelli Docchio".

72. Officina meccanica Augusto Guerra

1921. Laboratorio con annessa abitazione. Ne sono ancora presenti frammenti.

73. Garage "Modena" Officina riparazione automobili di Eclinio Annovi

1914. Ristrutturata nel 1920.

74. Garage Italia*

1921. Il progetto dell'edificio (1920) consisteva in un ampio "garage con abitazione" di proprietà di Tonino Caiti.

75. Ditta Fratelli Resta

1928. Articoli in gomma per auto, rimessa per camion, dietro al Garage Italia e nel 1931 anche vulcanizzazione gomma, in viale Moreali 2.

76. Giuseppe Mazzi Riparazioni automobili

1931

77. Garage Officina Enzo Ferrari¹¹

1930. La Società Anonima "Scuderia Ferrari" subentra nella sede dell'ex "Garage Italia".

78. Gregorio Mattioli Officina elettromeccanica

1931

79. Garage F.lli Solmi¹²

1931. Autorimessa e vendita di auto (Rapid Torino) con officina e stazione di servizio di Armando Solmi modificata nel 1939 (Solmi & Pandolfini).

80. Stallo Garuti

1908. Stallo per cavalli, viene trasformato nel 1928 in garage officina.

81. Amedeo Simonazzi

1921. Produzione e riparazione carrozze.

82. Flaminio Sernesi

1923. Riparazione carrozze.

83. Benvenuti Umberto e Sighinolfi Marino

1927. Garage, automobili da rimessa e noleggio. Nel 1938 Marino Sighinolfi gestisce l'autorimessa "Impero" in via G. Sabbatini 5.

84. Carlo Lodi Officina e carrozzeria

1922. La Carrozzeria Lodi viene pubblicizzata come "premiata all'Esposizione Nazionale".

85. Carrozzeria Renato Torricelli e Gino Scaglietti*¹³

1935.

86. Mario Camellini Officina Garage¹⁴

1938

87. Carrozzeria Bacchelli e Bertolini

1927. Vi lavorarono come apprendisti Erasmo e Onorio Campana, che nel 1947 si misero in proprio.

88. Luigi Zanasi

1928. Realizzava radiatori per auto sportive e da corsa. Si trasferirà negli ex magazzini F.lli Solmi.

89. Magazzino e garage Parmeggiani

1922

90. Vaccari e Cammi Officina riparazione automobili

1928

Area via Emilia Ovest

91. Carrozzeria Orlandi¹⁵

1881. Costruzione autobus, nel 1907 l'azienda si sposta nel nuovo stabilimento ancora in via Emilia Ovest.

92. Auto Garage Docchio

1913. Annesso all'abitazione.

93. Candele e Accumulatori Maserati*

1939. Fabbrica candele, ampliata nel 1942.

94. Garage Levoni

1916. Palazzo ad appartamenti con annesso ampio garage, in seguito ampliato e dotato di autolavaggio.

95. FIAT Grandi Motori

1942. Assorbe l'officina Guerzoni - Guarinoni che produceva le moto "Mignon".

Area Sud

96. Officina Martinelli Primo e figli

1925. Produzione aratri e macchine agricole attiva a inizi Novecento in via Crocetta 14. Poi F.lli Martinelli.

97. Officine Julli

1920. Produzione macchine agricole. Fino al 1920 l'impresa di lavori in ferro è registrata come Julli Anselmo.

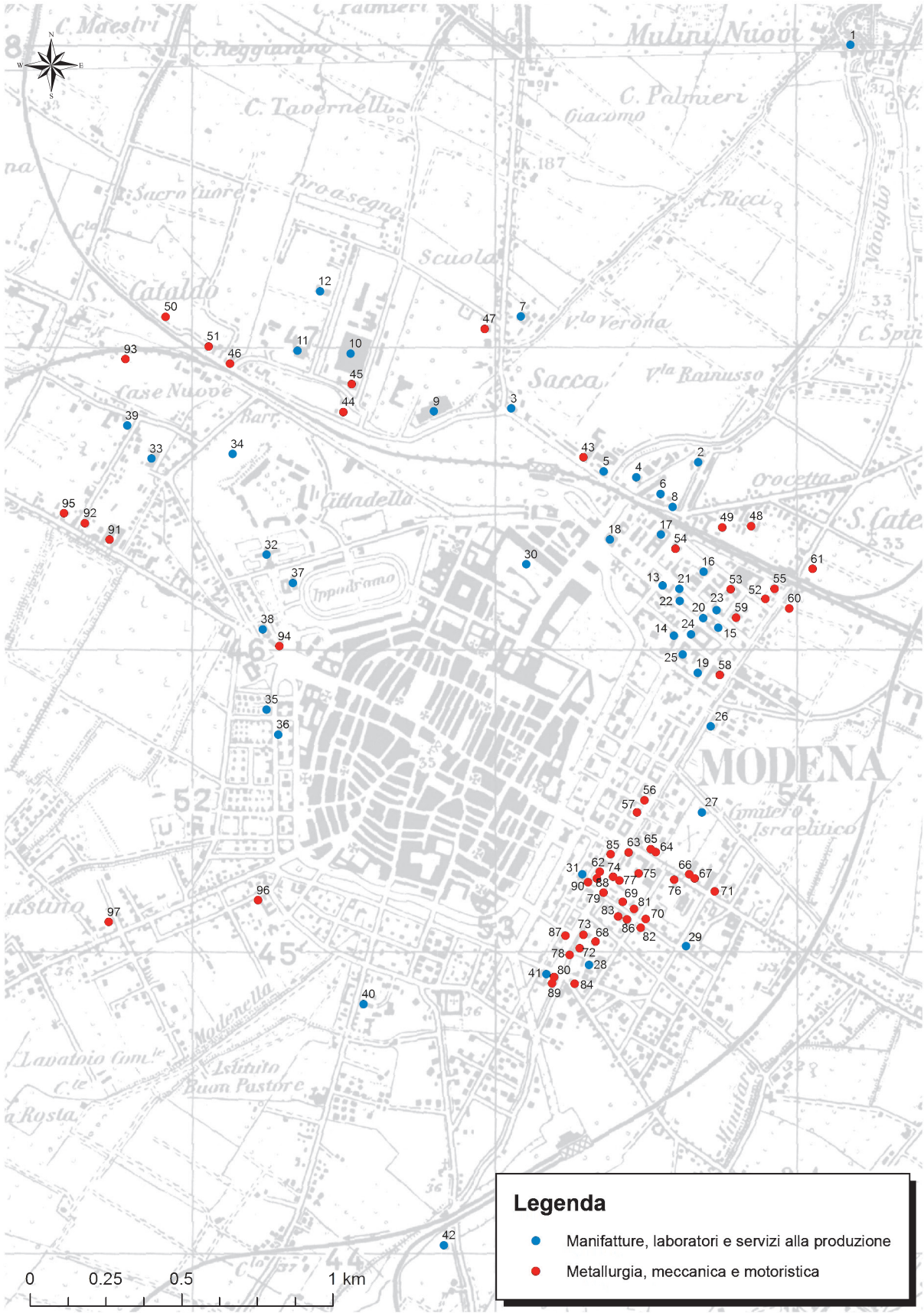
NOTE

1. Si ringrazia, per la preziosa collaborazione, il prof. Alessandro Grimaldi, esperto di storia dell'automobilismo modenese.
2. La carta di fondo è derivata da quella IGM del 1935 con alcune rielaborazioni successive. I rilevanti mutamenti di stradario e di numerazione civica sconsigliano, per maggiore chiarezza, di riportare qui gli indirizzi.
3. Le Officine Rizzi sono una delle presenze più significative nella storia di Modena città industriale. M. Russo, R. Ruggeri (a cura di), *Memoria e identità: un binomio creativo, Progetto Officina Emilia*, Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia, 2001.
4. Nel 1928 è parte della quota societaria delle OR nella costituzione della Fiat-OCI, che vi inizia la produzione di trattori.
5. Ampliate nel 1908 su progetto dello studio degli ingegneri Giorgi, Rognoni e Roncati e ancora nel 1917 e negli anni Trenta, fallirono nel 1958. Lo stabilimento venne occupato dalla Ligmar elettrodomestici, società creata nel 1947.
6. Impiantata per la produzione di serrature nel 1907, grazie a un contributo del Comune. Nel 1921 assunse il nome di Fabbrica Italiana Serrature Corni & C. Nel 1926 venne attivata una fonderia al servizio della produzione interna e dal 1928 anche per conto terzi. Nel 1934 raggiunse i 450 addetti. Nel Secondo Dopoguerra produsse per la Fiat Auto i cilindri dello scooter Vespa Piaggio, per Lamborghini, e Bianchi (biciclette). Nel 1991 chiuse l'attività delle fonderie e nel 2004 cessò la produzione.
7. Trasferite nel 1938 accanto alle Officine Taddeo Giusti. Cessano l'attività nel 1988 e l'area è acquistata, con la contigua Ligmar elettrodomestici, dal Comune di Modena per realizzare la nuova sede dell'AMCM.
8. Impresa reggiana poi modenese costruita da Agazzotti e Metz. Nel 1901 grazie a un contributo della Cassa di Risparmio locale, concorse a dare vita alle Officine Righi (ing. Romano Righi) di Reggio Emilia, che nel 1904 si trasformarono nelle Officine Meccaniche Reggiane.
9. Officina O.M., prima sede in via G. Malmusi angolo via G. Sabbatini.
10. In origine la ditta produceva strumenti musicali con negozio sotto il Portico del Collegio. Nel 1900 il figlio Francesco inizia prima la vendita e poi la produzione di biciclette.
11. Nel 1940 la Auto-Avio Costruzioni, che ha incorporato diversi edifici dell'area, compresi quelli della Ditta Fratelli Resta, procede ad una risistemazione del complesso interno, prima di trasferire la produzione nel 1943 a Maranello.

12. Prende in parte il posto di un complesso realizzato dai fratelli Alfredo e Aristide Solmi nel 1912, con abitazione e ampio deposito legnami. Nel 1931 Armando Solmi risulta titolare di una officina di vulcanizzazione gomme in viale Ciro Menotti 18, nei locali di un magazzino in due corpi integrati nel 1926 e ancora esistenti. Gli omonimi fratelli Solmi, Luigi e Massimo, sono invece titolari della "Premiata Fabbrica Cicli e Motocicli New Washington", che inizia nel 1900, all'angolo di via Sant'Agostino e via Marescotta, in locali poi adattati a garage-officina per auto, la produzione di biciclette esposte anche in centro città nel negozio di fonografi sotto il Portico del Collegio.
13. Renato Torricelli era nipote di Olindo Torricelli che aveva avviato una carrozzeria in viale J. Barozzi 5, già riferimento per Enzo Ferrari, presso la quale lavorarono i fratelli Scaglietti. Nel 1935 Renato Torricelli e Gino Scaglietti avviarono una carrozzeria in via Prampolini, con uscita anche in viale Trento e Trieste, di fronte alla Scuderia Ferrari. Nel 1937 li raggiunse anche Sergio. In seguito si trasferiranno in viale Ciro Menotti 150.
14. Negli anni Trenta Camellini vende le auto sportive e da competizione rielaborate da Stanguellini. Con il pilota Righetti, fu il primo dipendente della Avio Auto Costruzioni di Enzo Ferrari e suo primo concessionario mondiale quando lo stabilimento era ancora a Modena.
15. L'azienda, fondata a Crespellano nel 1859 dal falegname e fabbro Angelo Orlandi per costruire carri e carrozze, si trasferì a Modena nel 1881. I figli Augusto, Enrico e Giovanni orientarono la produzione verso le novità meccaniche e motoristiche e portarono alla costruzione, nel 1899, del primo autobus italiano. Nel 1921, a causa di discordia tra gli eredi, la "Carrozzeria Angelo Orlandi" venne suddivisa in "Carrozzeria Giovanni Orlandi" e "Carrozzeria Emiliana Renzo Orlandi", quest'ultima intestata al figlio di Enrico. La "Carrozzeria Giovanni Orlandi" venne dopo un paio d'anni ceduta dagli eredi alla Fonderia Vismara, che la trasformò nelle "Officine Padane", con la medesima produzione, e nel 1964 la trasferì nella sede definitiva in via C. Razzaboni 118/130. Le Officine Padane sono state messe in liquidazione nel 2014. La "Carrozzeria Emiliana Renzo Orlandi" proseguì con successo la costruzione di autobus, autocarri, furgoni e la produzione marginale di auto fuoriserie. Dal 1988 è controllata da FIAT IVECO. Vedi: M. Boni, *La Carrozzeria Orlandi di Modena: 140 anni di storia e prospettive future*, Tesi di laurea, Relatore Dott.ssa Margherita Russo, Dipartimento di Economia Marco Biagi, Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia, 1999).

FONTI:

- ASCMO, *Ornato*. Particolare.
- M. Russo e R. Ruggeri (a cura di), *Officina Emilia, Memoria e identità: un binomio creativo*, Modena, UNIMORE 2001.
- S. Brusco, A. Costa, et alii, *Exfo. La fabbrica col cortile. Storia e architettura*, Modena, Artestampa, 2008.
- Collezione privata Giorgio Pederzoli.
- Collezione privata Roberto Dondi.
- Indicatore della Provincia di Modena, varie edizioni.
- Camera di Commercio, registro imprese.
- Guida pratica della città di Modena*, Anno I, 1927-28, Brescia, Edizioni Precisa.
- Nunzia Manicardi, *Modena capitale dei motori*, Finale Emilia, Edizioni CDL, 2010.



www.cittasostenibile.it
www.setaweb.it
www.emiliaromagnateatro.com
www.unbeldisaremo.it

