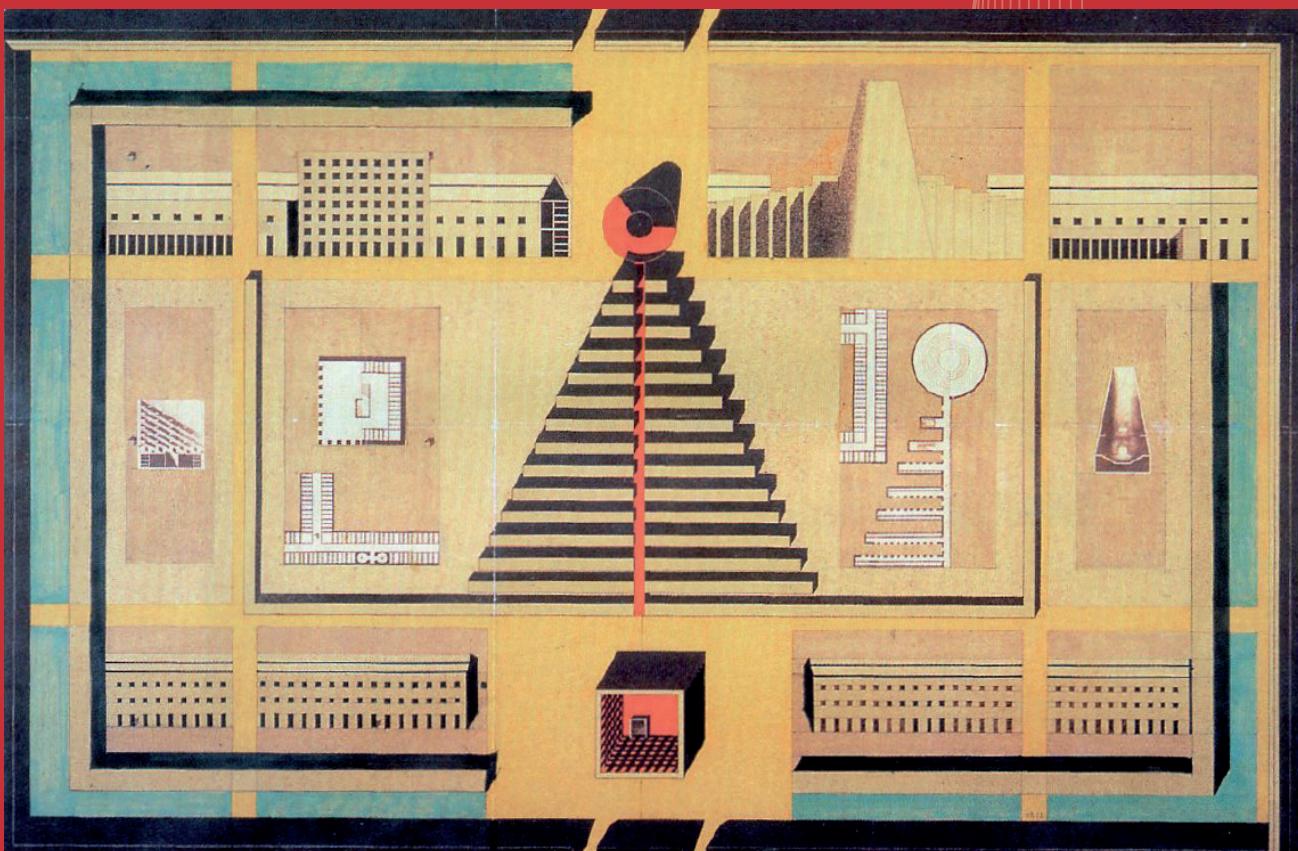


ITINERARI DI ARCHITETTURA IL '900 A MODENA

Architetture del Novecento Percorso d'autore



Comune
di Modena





in collaborazione con



Coordinamento Progetto Itinerari
Catia Mazzeri, Responsabile Ufficio Ricerche e Documentazione sulla Storia Urbana

Cura e commento itinerario *Architetture del '900. Percorso d'autore*
Matteo Sintini, storico dell'architettura

Visita al nuovo cimitero
con **Ilaria Braida**, architetto, Comune di Modena

Le schede con le immagini e la nota introduttiva, di **V. Bulgarelli** e **M. Sintini**,
sono tratte dall'Atlante delle architetture, parte del volume del Comune di Modena
Città e architetture. Il Novecento a Modena, a cura di **V. Bulgarelli** e **C. Mazzeri**,
Franco Cosimo Panini Editore, Modena, 2012

A cura di
Vanni Bulgarelli e Catia Mazzeri

Progetto grafico
Cinzia Casasanta

In copertina: Aldo Rossi, Pianta del progetto nuovo cimitero San Cataldo, in "Casabella"
n. 372, XXXVI, 1972

www.cittasostenibile.it

ITINERARI DI ARCHITETTURA

Gli Itinerari *ciclopedonali* di architettura del Novecento a Modena sono proposti dall’Ufficio Ricerche e Documentazione sulla Storia urbana, in collaborazione con l’Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti, Conservatori della Provincia di Modena, nell’ambito del progetto sulla storia urbana del secolo scorso. Sono tratti dagli Atlanti delle architetture contenuti nei volumi *Città e architetture e Città e architetture industriali, il Novecento a Modena* (2012 e 2016, F.C. Panini Editore), nei quali sono proposte le schede di oltre 150 edifici e luoghi significativi dei valori, delle contraddizioni e della memoria di una comunità.

Attraverso percorsi ciclopedonali vengono raccontati edifici moderni, che costituiscono segni forti del nostro panorama urbano, parte integrante della recente storia della città. La loro visione diretta, opportunamente illustrata e commentata, come avviene abitualmente per monumenti di epoche precedenti, può stimolare un diverso sguardo sulla città e le sue architetture.

Giunti alla 4° edizione, proponiamo questo primo itinerario del 2018: *Architetture del Novecento. Percorso d’autore*, dedicato a progetti che concorrono a definire l’identità e i mutamenti della città del secondo dopoguerra e contemporanea. Sono edifici e complessi pubblici e privati caratterizzati da linguaggi diversi dell’architettura, realizzati da autori sia modenesi che di rilievo nazionale e internazionale. L’intento è quello di offrire la visione critica di una serie di progetti realizzati, ormai entrati nell’immagine urbana, che occupano spazi importanti nella vita sociale e collettiva della città, imponendosi nel paesaggio urbano, ma non sempre riconosciuti dai cittadini per il loro valore architettonico.

In un panorama modenese, che offre rari episodi autoriali realizzati nel Novecento e agli albori del terzo millennio, le architetture proposte sono emblematiche della vicenda storica che rappresentano, sia sul piano socio-economico, sia su quello urbanistico e culturale. La scelta di proporre edifici disegnati da due progettisti modenesi, che hanno realizzato edifici tra i più significativi costruiti tra gli anni ’50 e ’60 del secolo scorso, in contatto con i centri culturali più attivi della produzione architettonica nazionale, sottolinea alcuni aspetti della ricerca linguistica del periodo. In particolare la committenza pubblica e la natura degli edifici destinatai a servizi, offre qualche possibilità di sperimentazione, anche se più spesso gli esiti restano molto

legati alla ripresa di forme e soluzioni più tranquillizzanti. Anche i contributi progettuali di professionisti di fama nazionale e internazionale, chiamati a Modena per affrontare temi rilevanti come la nuova sede della Cassa di Risparmio in Piazza Grande e la sistemazione della stessa piazza o la realizzazione del nuovo cimitero e del grande parco urbano, poi dedicato a Enzo Ferrari, e ancora il Museo Casa Enzo Ferrari, sono indicativi per un verso del tentativo di innovare attraverso firme di prestigio il panorama urbano e per l’altro segnalano le difficoltà di varia natura incontrate.

L’attenzione all’autore, al centro di questo itinerario, rimanda non solo al ruolo del progettista e alla qualità del progetto, come componente fondamentale degli esiti che oggi costituiscono parte dell’immagine non solo fisica della città, ma richiama il contesto storico-culturale in cui il progetto prende forma e il ruolo della committenza pubblica e privata che lo sostiene. Da qualche decennio in diverse città di tanti paesi, riprendendo tendenze di altre epoche, l’architettura d’autore, meglio se famoso, è ricercata quale “media” per innovare e rendere riconoscibile con un segno forte, talvolta dirompente rispetto al contesto preesistente, l’identità della città o di sue parti, magari degradate e da recuperare, per rilanciarne l’attrazione turistica, economica, immobiliare o per sostenere processi di sostituzione dei gruppi sociali residenti.

Non è il caso di Modena e tuttavia non vanno dimenticati i tentativi di innovazione compiuti e gli esiti che, con meno ambizione, concorrono a rendere la città contemporanea più riconoscibile, non senza il permanere di un distacco culturale tra progetto e cittadini.

Tra le vicende di successo che sono state scelte, il **Complesso a destinazione mista Ponte della Pradella** di **Vinicio Vecchi**, insieme al Condominio Giardino dello stesso autore, si pone come *landmark* centrale, quale punto riconoscibile di rottura tra la città del primo Novecento, rappresentata da Largo G. Garibaldi e dagli edifici che lo circondano, e la nuova città contemporanea.

Non meno significativo e sfidante il progetto di **Giò Ponti** per la **Sede ex Cassa di Risparmio** collocata nella piazza monumentale della città, a confrontarsi con la cattedrale, la torre civica e il palazzo municipale. La vicenda del progetto e della costruzione, complessa e controversa, si intreccia con il successivo tentativo di sistemare Piazza Grande con un progetto di Carlo Scarpa rimasto irrealizzato.

ITINERARI DI ARCHITETTURA

Di diverso segno la **Stazione delle Autolinee** e l'**Istituto tecnico statale "Fermo Corni"** su disegno di **Mario Pucci**, ingegnere, architetto e urbanista, assessore nella prima giunta democratica del secondo dopoguerra e allievo di Piero Bottino, che reinterpreta alcuni canoni del razionalismo italiano.

Particolarmente interessante la storia del **Parco Enzo Ferrari** e della scelta dell'Amministrazione Comunale di affidare a **Sir Geoffrey Jellicoe** il progetto preliminare, anche in questo caso nel riuscito tentativo di realizzare una grande area verde di concezione innovativa per Modena e per l'Italia, seguendo le linee del parco all'inglese, molto diversa dai precedenti esempi di Parco Amendola e del Parco della Resistenza progettati da Cesare Leonardi con Franca Stagi.

Penultima tappa il **Nuovo Cimitero San Cataldo** progettato da **Aldo Rossi** con **Gianni Braghieri**, unica opera modenese da tempo presente nei manuali di architettura contemporanea, oggetto di visite da parte di specialisti e studiosi italiani e stranieri. Il disegno planimetrico, prima ancora che architettonico, della "città dei morti", che entra in relazione con l'opera monumentale di Cesare Costa realizzata un secolo prima, costituisce un unicum per la città e non solo e, anche in questo caso, un controverso esito per i cittadini.

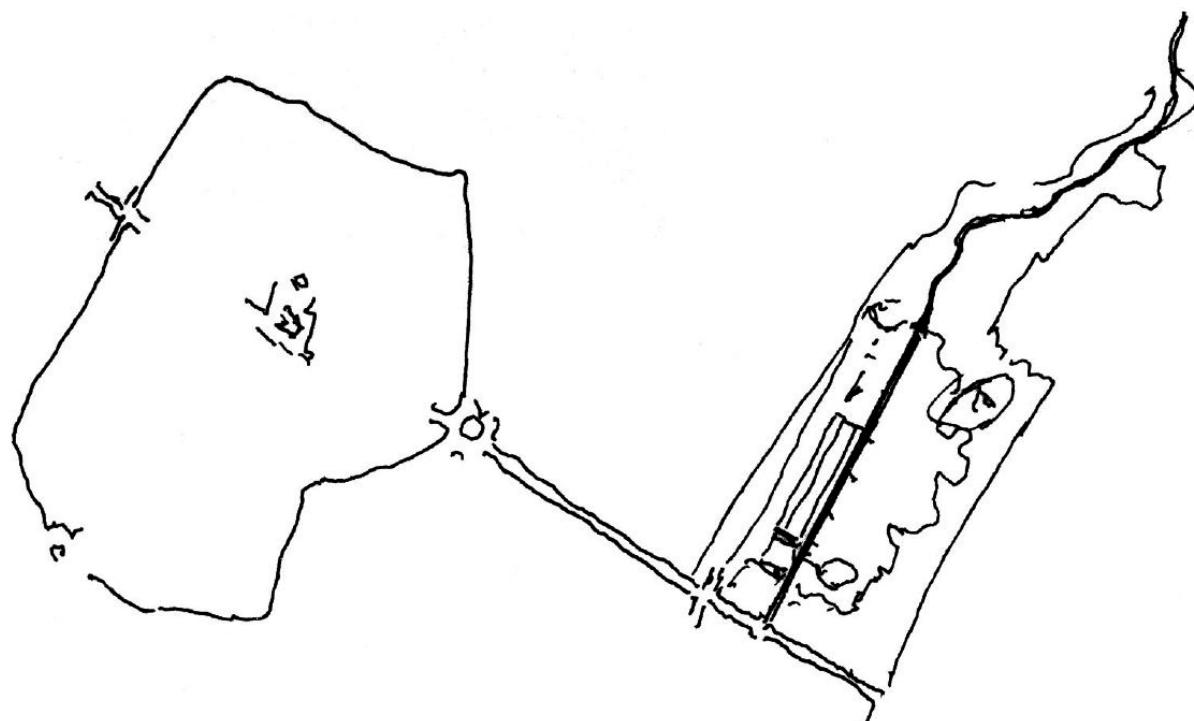
Infine si propone il **Museo Casa Enzo Ferrari** di **Jan Kaplicki, Future Systems**, con **Andrea Morgante, Shiro Studio**, collocato in una area produttiva dismessa, il cui pieno recupero è ancora incompleto, rinserrato tra la linea ferroviaria e la cortina di edifici anonimi che lo nascondono. Anche in questo caso la rottura linguistica è forte, non solo con il contesto, ma apparentemente più accettata.

I luoghi e gli edifici:

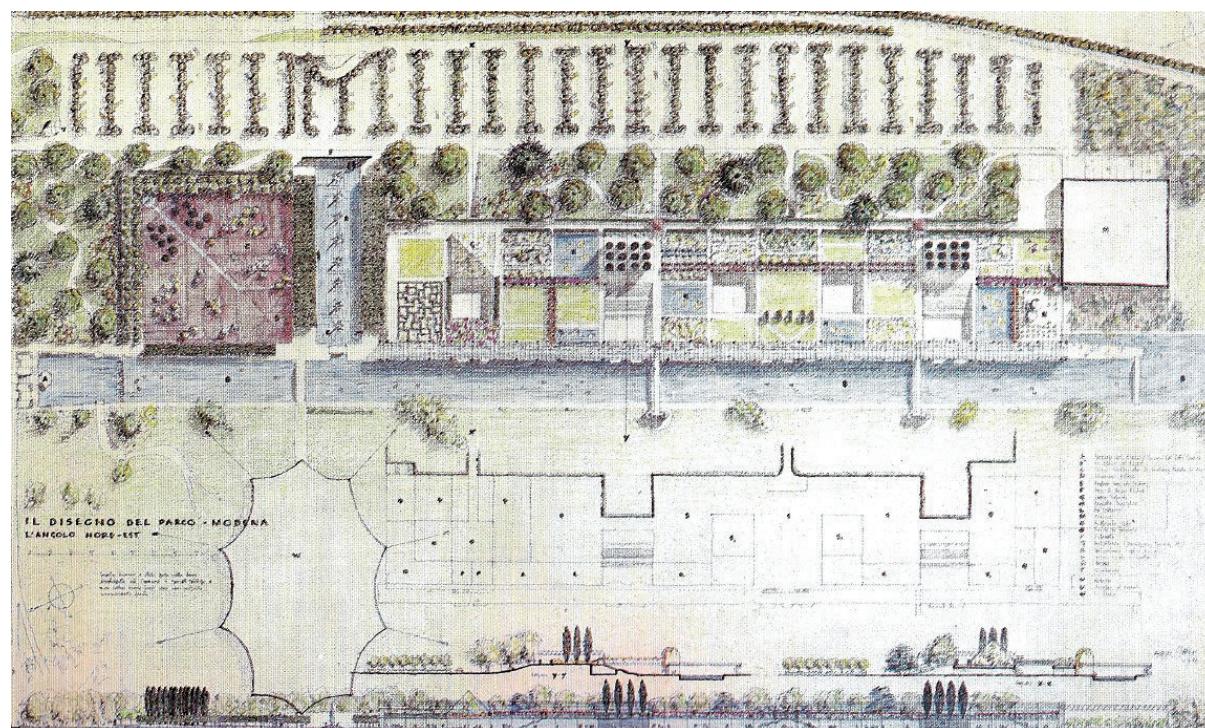
- **Complesso a destinazione mista**
Ponte della Pradella (Vinicio Vecchi)
- **Sede ex Cassa di Risparmio** (Giò Ponti)
- **Stazione Autolinee - Istituto tecnico "Fermo Corni"** (Mario Pucci)
- **Parco Enzo Ferrari** (Sir Geoffrey Jellicoe)
- **Nuovo Cimitero San Cataldo** (Aldo Rossi - Gianni Braghieri)
- **Museo Casa Enzo Ferrari** (Jan Kaplicki, Future Systems, con Andrea Morgante, Shiro Studio)

ITINERARI DI ARCHITETTURA

G. Jellicoe, *The studies of a Landscape Designer over 80 years*, Aberdeen, 1996



Planimetria del Parco Ferrari, in G. Botti (a cura di) *Natura e cultura urbana a Modena*, Modena, 1982



ITINERARI DI ARCHITETTURA

LARGO GIUSEPPE GARIBALDI

largo Giuseppe Garibaldi,
viale Martiri della Libertà,
viale Caduti in Guerra,
viale Trento e Trieste,
viale Ciro Menotti, via Emilia Est
1933-1938

Ufficio Tecnico Comune
di Modena, Vincenzo Maestri,
Cesare Bertoni, Vinicio Vecchi,
Mario Pucci

Fonti

G. Muzzioli, *Le trasformazioni urbanistiche*, in Id., *Modena*, Laterza, Roma-Bari 1993, pp. 131-133.

G. Bertuzzi, *Modena Nuova. L'espansione urbana dalla fine dell'Ottocento ai primi decenni del Novecento. Lineamenti*, Aedes Muratoriana, Modena 1995, pp. 61-76.

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

ASCMO, A.A., a. 1902. F. 396.
ASCMO, A.A., Ornato, a. 1938.
F. 162, ASCMO, A.A., a. 1942,
F. 1731/II, Proprietà Comunali,
Albergo Reale.



Vista attuale di casa Zanasi.

Nel nuovo clima dell'Italia postunitaria, a poco più di un decennio dalla proclamazione di Roma capitale, è l'antico accesso verso Bologna, demolito nel 1882, a diventare il fulcro di un'ampia porzione di territorio che da suburbano si appresta a essere edificato. La sistemazione, attuata fra il 1933 e il 1934 e ancor oggi in gran parte immutata, definisce un ampio spazio pubblico a seguito dello spostamento della stazione delle ferrovie provinciali, il cui fascio di binari si attestava sugli odierni viali Virginia Reiter e Nicola Fabrizi. Demolita già nel 1924 l'ormai vetusta Barriera Garibaldi e ricollocato nel 1934 il monumento a Vittorio Emanuele II nel nuovo spazio fuori porta San Francesco, il nuovo piazzale largo Garibaldi avrà come fulcro la "Fontana dei due Fiumi" di Giuseppe Gra-



Largo Garibaldi in una foto dei primi anni Trenta.



CONDOMINIO "PONTE PRADELLA..

progettista dott.arch. Vincenzo Vecchi

direttore lavori dott. ing. Rossi Battaglini

proprietà società s.r.l. IMCO

Veduta prospettica del progetto originale per il condominio "Ponte della Pradella" di V. Vecchi.

ziosi, inaugurata nel 1938. La configurazione architettonica dei fronti edilizi avverrà molto lentamente e testimonia, nella sua eterogeneità, il progressivo affrancarsi della pur provinciale cultura locale dagli ormai esausti codici storicisti, sino ad abbracciare il nuovo verbo razionalista. Dall'eclettico palazzo Benassati (eretto in due fasi, la prima nel 1910, la seconda, con linguaggio identico, addirittura nel 1934), si passa al fabbricato dell'albergo "Reale", costruito fra il 1934 e il 1936 secondo sobrie linee novecentiste su progetto dell'architetto Cesare Bertoni. Dello stesso Bertoni, autore tra l'altro del pregevole condominio "signorile" edificato in viale Berengario 11 nel 1930, è il progetto per casa Zanasi del 1938. Esso riveste un ruolo urbano significativo, costituendo uno dei due angoli all'imbocco della via Emilia in direzione Bologna, ed è un edificio ormai pienamente consapevole, nei ricorsi orizzontali delle balonature e nell'uso di ampie finestre, del linguaggio "modernista". Alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale, si mostra dunque ancora incompleto solo il lato corto verso est, occupato dai fabbricati dell'antica "Trattoria con alloggio Ponte della Pradella". Nonostante alcuni progetti avanzati, ma presto interrotti dallo scoppio del secondo conflitto mondiale, bisognerà attendere il dopoguerra, quando fra il 1959 e il 1961 su progetto di Vincenzo Vecchi verrà realizzato il complesso a destinazione mista "Ponte della Pradella". Posto a ideale punto di fuga per chi lascia la città in direzione Bologna, l'edificio non mancò di destare accese polemiche: nel suo occhieggiare al modello d'oltreoceano del "grattacielo", esso si pone in totale discontinuità rispetto all'edilizia circostante. **FF**

ITINERARI DI ARCHITETTURA



Piazza Grande con la sede della Cassa di Risparmio.

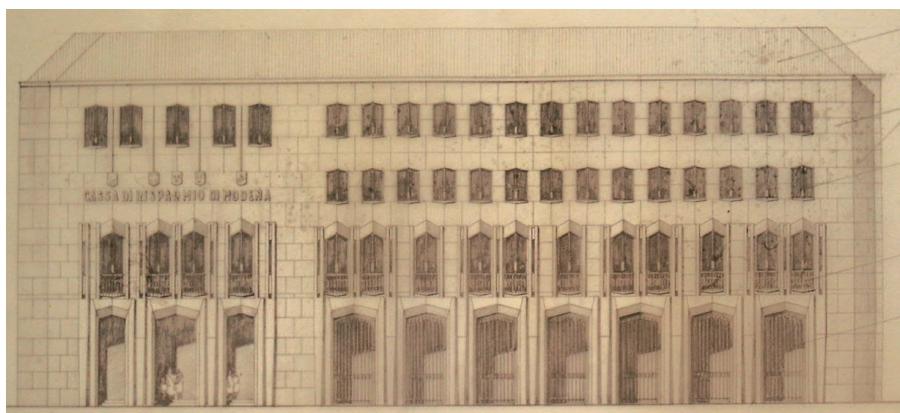
A distanza di quasi trent'anni dal concorso proposto per il sito di piazza Matteotti, nel 1960 la Cassa di Risparmio bandisce un'altra gara di progettazione per la realizzazione della sua sede, dopo il trasferimento dai locali del Palazzo Comunale.

Il progetto s'inserisce nell'ambito del Piano del 1958 che punta, per il centro storico, alla decongestione del traffico veicolare attraverso il decentramento di alcune funzioni direzionali e amministrative all'esterno.

Il sedime del lotto acquistato dall'Istituto bancario sul lato sud di Piazza Grande riporta il principale spazio pubblico cittadino alle dimensioni esistenti precedentemente all'edificazione dell'umbertino Palazzo di Giustizia, demolito nel 1963.

A seguito del non soddisfacente esito della consultazione, si affida l'incarico allo studio Gio Ponti, uno dei più importanti architetti italiani del Novecento, autore pochi anni prima del grattacielo Pirelli di Milano.

La necessità di conciliare le prescrizioni imposte dalla Sovrintendenza e quelle della commissione nominata dal Comune, composta da alcuni dei più autorevoli progettisti dell'epoca: Franco Albini, Giovanni Michelucci, Ludovico Quaroni, produce un notevole ritardo nella stesura del progetto e l'abolizione di alcune interessanti soluzioni preliminari, che, in linea con le ricerche e il linguaggio dell'architettura, l'autore milanese proponeva: un fronte composto da alte aperture al piano terra e finestre dalle forme esagonali e a diamante. La soluzione attuale, progettata nel 1966, è pensata per un maggior inserimento nel contesto, proponendo un rivestimento in mattoni faccia a vista, un portico ad archi a tutto sesto al piano terra in continuità con quello del Palazzo Comunale e il recupero dell'altezza corrispondente alla linea di gronda dell'adiacente palazzo vescovile. **MS**



Gio Ponti, studio preliminare per il prospetto della sede della banca poi non realizzato.

CASSA DI RISPARMIO

Piazza Grande, via Luigi Albinelli,
via Francesco Selmi

1968

Gio Ponti

Fonti

L. Montedoro, *Mario Pucci, un razionalista a Modena*, in L. Montedoro (a cura di) *La città razionalista, modelli e frammenti. Urbanistica e Architettura a Modena, 1931-1965*, Rfm edizioni, Modena 2004, p. 56.

G. Bertuzzi, *Trasformazioni edilizie e urbanistiche a Modena tra '800 e '900*, Aedes Muratoriana, Modena 1992, pp. 7-35.

Settore T.U.Q.E. Comune di Modena, prot. 213/63.



Il palazzo di Giustizia.



Fabbricato viaggiatori della stazione autolinee.

L'edificio sorge nella zona nord in prossimità del centro storico, nell'area dell'ex Cittadella oggetto in quegli anni di importanti interventi di ridefinizione urbanistica, come la ridestinazione del Foro Boario dopo lo spostamento del mercato bestiame, la costruzione del quartiere INA Casa di viale Storchi e successivamente dell'Istituto tecnico "J. Barozzi". A questo contribuisce anche la stazione delle autolinee, infrastruttura voluta dall'assessore Mario Pucci per riorganizzare il sistema di trasporti tanto urbani quanto verso i principali centri della provincia.

Il complesso si compone di un fabbricato servizi, dal perfetto volume a parallelepipedo, da cui spicca sul fronte di ingresso lo sporto della pensilina leggermente inclinata verso l'alto. I due prospetti principali, identici, sono composti secondo un linguaggio razionalista molto semplificato. I pilastri verticali delle otto campate e i solai orizzontali dei due piani superiori definiscono una griglia, corrispondente alle strutture a vista, che determina la suddivisione del prospetto e il passo delle finestre, tanto al piano terra, quanto in quelli sovrastanti. All'interno il fabbricato ospita in un volume a doppia altezza la sala d'attesa, la biglietteria e alcuni servizi tra cui il barbiere e un albergo per i viaggiatori. La stazione si completa poi con le otto pensiline in calcestruzzo armato, a copertura dei marciapiede degli arrivi e partenze dei mezzi, simili a quelle del coevo mercato bestiame, ruotate di circa quarantacinque gradi e rastremate verso il confine del lotto. **MS**



STAZIONE AUTOLINEE

via Saverio Fabriani,
viale Monte Kosica, viale Molza
1953
Mario Pucci, Vinicio Vecchi

Fonti

L. Montedoro (a cura di), *La città razionalista, modelli e frammenti. Urbanistica e architettura a Modena, 1931-1965*, RFM Edizioni, Modena 2004, pp. 216-220.

Vista aerea anni Cinquanta.

ITINERARI DI ARCHITETTURA

ISTITUTO TECNICO “FERMO CORNI”

largo Aldo Moro
1964

Mario Pucci con Ufficio Tecnico
Comune Modena

Fonti

L. Montedoro (a cura di), *La città razionalista. Modelli e frammenti. Urbanistica e architettura a Modena 1931-1965*, RFM Edizioni, Modena 2004, pp. 254-255.

G. Muzzioli, *Modena*, Laterza, Roma-Bari 1993, p. 157.

G. Leoni, *Modena, Reggio Emilia, Parma, Piacenza*, in P. Orlando, M. Casciato (a cura di), *Quale e Quanta. Architettura in Emilia Romagna nel Secondo Dopoguerra*, CLUEB, Bologna 2005, p. 44.

Ministero della Pubblica Istruzione, Direzione Generale Istruzione Tecnica, *L'Istruzione Tecnica nella provincia di Modena*, Modena 1951.



Vista del complesso da largo A. Moro.

L'Istituto "Fermo Corni" nasce nel 1921 con la denominazione di "Reale Scuola Operaia di Arti e Mestieri". Dopo essere diventata nel 1933 "Reale Scuola Tecnica Industriale", nel 1942 assume definitivamente l'assetto di Istituto Tecnico Industriale.

Nella nuova fase di sviluppo dell'economia non solo modenese, conseguente alla fine della guerra, l'importanza dell'Istituto per la formazione di lavoratori specializzati nei rilevanti settori meccanico ed elettrotecnico giustifica la realizzazione di un nuovo fabbricato situato tra via Emilia Ovest, viale Tassoni e viale Jacopo Barozzi, in luogo del precedente edificio gravemente danneggiato dai bombardamenti.

Il progetto è redatto dall'Ufficio Tecnico del Comune di Modena per conto della Provincia di Modena e realizzato dal Consorzio fra le cooperative della Provincia di Modena. Dal 1960 la progettazione e realizzazione delle varie parti proseguirà fino al 1970. Si prevede la costruzione di due corpi lungo via Emilia e viale Tassoni a costruire i fronti su strada, da destinare ad aule, di tre piani fuori terra ciascuno, più uno seminterrato; in seguito si realizzeranno anche la falegnameria e le officine, poste nelle vicinanze delle preesistenti Fonderie Fabbri. I due corpi si collegano mediante un terzo, arretrato rispetto al confine del lotto, prospiciente largo Aldo Moro. Proprio questa attenzione all'inserimento urbano rappresenta uno dei punti di maggior interesse del progetto. Il complesso di edifici definisce infatti, attraverso l'arretramento del corpo dell'atrio, una piazza che fa da intermediazione tra la scuola e il disordine urbano del largo stesso, punto irrisolto della città a seguito della demolizione della porta Sant'Agostino. **MS**



Vista aerea degli anni Trenta-Quaranta prima della realizzazione dell'attuale sede.



Planta del primo stralcio delle opere, aule e blocco dei servizi.

PARCO “ENZO FERRARI”

viale Italia, viale dell'Autodromo,
via Emilia Ovest, via San Faustino
1991

1981 (planivolumetrico)

1988 -1999 (attuazione)

sir. Geoffrey Jellicoe (preliminare)
Ufficio Tecnico Comune
di Modena (esecutivo)

Fonti

Progetto Benevolo-Jellicoe, in V. Bulgarelli, C. Mazzeri, *La città e l'ambiente. Le trasformazioni ambientali e urbane a Modena nel Novecento*, APM edizioni, Carpi 2009, pp. 59-66.

R. D'Agostino, *Il verde pubblico a Modena dal dopoguerra ad oggi, in Natura e cultura urbana a Modena*, Edizioni Panini, Modena 1983, pp. 358-375.

A. Costa, *Modena dopo il modello razionalista. Continuità, discontinuità, crisi dell'azione urbanistica comunale*, in L. Montedoro (a cura di), *La città razionalista, modelli e frammenti. Urbanistica e architettura a Modena, 1931-1965*, RFM Edizioni, Modena 2004, pp. 281-291.

P. Battaglia, M. Panini, *La piccola Indianapolis. La fotografia e l'autodromo di Modena. 1950-1975*, Rfm Edizioni, Modena 2003.

A. Bini, *Autodromo dismesso*, in “Costruire per Abitare”, n. 74, 1989.

G. Jellicoe, *The studies of a Landscape Designer over 80 Years*, vol. I., Garden Art Press, Aberdeen 1993, p. 56.

G. Jellicoe, *The studies of a Landscape Designer over 80 Years*, vol. III., Garden Art Press, Aberdeen 1996, p. 211.

Planivolumetrico Zona Corassori (Settore T.U.Q.E, Comune di Modena, archivio p. 237 - cartella n. 30) [CD n.1].

Progetto Benevolo-Jellicoe, Piano Particolareggiato Zona Corassori (Settore T.U.Q.E, Comune di Modena, archivio p. 237 - cartella n. 31) [CD n. 2].

<http://www.modenaparchi.com/parco-Enzo-Ferrari.html>



Vista aerea dell'autodromo all'incirca negli anni Cinquanta.

L'area a ovest del centro storico, inconfondibilmente dominata dal disegno dell'autodromo, diventa il luogo in cui confluiscano alcuni dei temi che già nel corso degli anni Settanta dominano il dibattito della cultura architettonica su scala internazionale, e in particolare sullo sviluppo di Modena a seguito della revisione del Piano Regolatore avvenuta nel 1975. Si individua per questa parte di città il luogo dove localizzare nuove funzioni direzionali, proseguendo nella stessa direzione del decentramento che aveva portato all'edificazione del "Direzionale '70". Ancora, la sensibilità per i temi ambientali e la volontà di creare un'alta dotazione di standard verdi porta a elaborare l'idea di realizzare un grande parco pubblico sul sedime del tracciato automobilistico.

Della redazione delle proposte è incaricato nel 1981 un gruppo di lavoro composto dall'arch. Leonardo Benevolo, da Sir Geoffrey Jellicoe, dall'arch. Harriett Phillips, dall'arch. Roberto D'Agostino e dall'ing. Massimo Majowiecki. Il progetto del parco è poi inserito all'interno di un più ampio disegno di sistemazione di questa parte di città, il piano "Corassori" del 1983 (che vede coinvolto anche lo studio Gregotti nel 1990, poi realizzato dallo studio dell'arch. Tiziano Lugli).

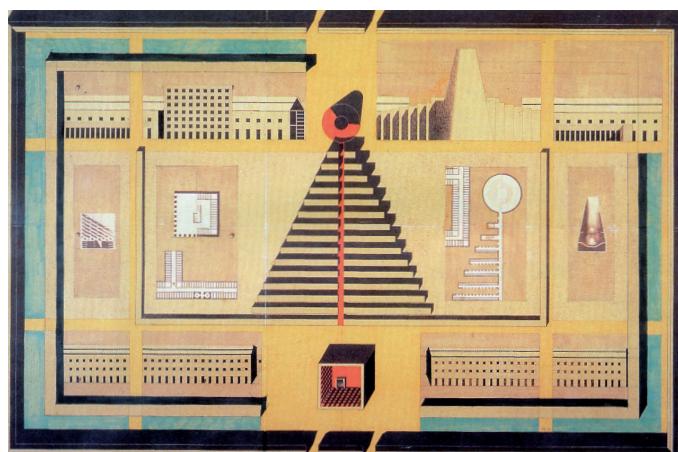
Le linee portanti del progetto del verde riprendono l'idea, già sollevata nel 1971 a proposito del concorso per il parco "della Resistenza", di realizzare il parco come una fascia verde di collegamento tra la via Emilia Ovest e la zona a sud. In esso il progetto prevede funzioni ricettive, culturali, sportive e un centro di documentazione sulla storia dell'autodromo, in edifici seminterrati con giardini pensili sulla copertura disposti in prossimità del confine est a ridosso della strada, pensati dall'architetto paesaggista Jellicoe, per cercare la massima mitigazione del costruito con il nuovo ambiente naturale in costruzione. Altro elemento portante del progetto è costituito dalla realizzazione di un canale e di uno specchio d'acqua che attraversa longitudinalmente il parco. L'iter progettuale e attuativo, avviato in cinque stralci a partire dal 1988 e protrattosi fino al 1999, ha modificato il progetto Jellicoe oggi riconoscibile in una parte dell'organizzazione dei percorsi e delle piantumazioni arboree. La parte nord è lasciata libera per ospitare manifestazioni ed eventi temporanei, quella centrale è occupata da un lago, mentre un profilo creato da movimenti di terra occupa la parte sud-ovest. **MS**

ITINERARI DI ARCHITETTURA

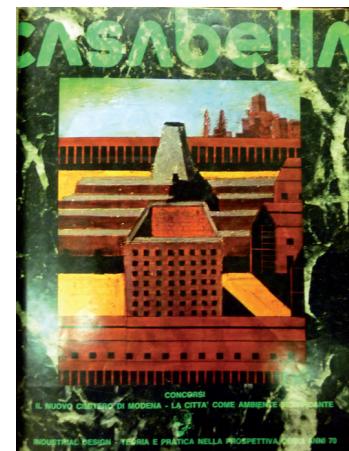


Cimitero San Cataldo.

San Cataldo è la prima struttura cimiteriale di Modena a essere costruita *extra moenia*. Il progetto si deve a Cesare Costa (suoi anche l'attuale palazzo della Prefettura di Modena, 1844-46, e il teatro "R. Valli" di Reggio Emilia, 1852-57) e la costruzione si protrae dal 1858 al 1876. L'impianto semplice e funzionale di Costa, a recinto rettangolare su più livelli, colonnato all'interno e cieco all'esterno, è senza dubbio una delle fonti d'ispirazione del progetto vincitore del concorso per l'ampliamento indetto dal Comune di Modena nel 1971. Aldo Rossi concepisce infatti una sorta di "città dei morti" composta da diverse forme geometriche elementari. La tipica predilezione rossiana per l'impianto planimetrico "osteologico" si esprime nell'asse centrale di spina, su cui si allineano i principali volumi del complesso: il cubo contenente il sacrario dei caduti in guerra, una struttura a cielo aperto color mattone aperta da semplici bucature quadrate senza serramenti; la torre tronco conica al di sotto della quale si trova la "fossa comune", chiaro richiamo alla memoria "industriale", tema prediletto da Rossi; gli ossari disposti in una successione regolare inscritta in un triangolo. Questo asse monumentale baricentrico è racchiuso all'interno di un recinto formato dai volumi contenenti, su vari livelli, i loculi. Tali volumi, dal caratteristico tetto a due falde metalliche verniciate in azzurro, poggiano su una serie di setti in calcestruzzo armato a vista, sorta di reinterpretazione postmoderna del classico colonnato dell'originario fabbricato di Costa. A tutt'oggi il progetto di Rossi non è stato ancora completamente realizzato: mancano ancora la torre tronco-conica e parte del recinto. **FF**



Pianta del progetto presentata al concorso.



Copertina della rivista "Casabella" del 1972.

CIMITERO SAN CATALDO

strada cimitero San Cataldo
1978-1983
Aldo Rossi, Gianni Braghieri

Fonti

A. Ferlenga, *Aldo Rossi. Opera completa (1993-1996)*, Electa, Milano 1996, pp. 54-68.

M. Casciato, P. Orlandi (a cura di), *Quale e Quanta. Architettura in Emilia Romagna nel secondo Novecento*, CLUEB, Bologna 2005.

Settore T.U.Q.E, Comune di Modena, prot. 16475/86.



La casa natale di Enzo Ferrari e il nuovo museo.

Il concorso a inviti bandito dalla Fondazione Casa Natale di Enzo Ferrari – Museo dà il via nel 2004 alla realizzazione della sede del Museo Casa Enzo Ferrari, ulteriore tassello di quel grande processo di trasformazione della fascia a sud posta a ridosso della ferrovia, un tempo occupata dalle acciaierie e dalle ferriere.

Il bando richiede la realizzazione di nuovi spazi da destinare all'esposizione della storia automobilistica modenese e a servizi quali un centro di documentazione, una sala per proiezioni cinematografiche, una *conference-room* con capienza di 150 posti, uno *store* e un ristorante-caffetteria, da edificarsi in un lotto contiguo all'officina tutt'ora esistente in cui nacque Enzo Ferrari, a sua volta da ristrutturare e adibire a museo. La giuria premia il progetto dello studio inglese Future Systems di Jan Kaplicky, che immagina un edificio costituito da una superficie continua rivestita in metallo, la cui facciata principale inclinata abbraccia idealmente il preesistente fabbricato delle officine Ferrari, visibile dall'interno mediante una grande superficie vetrata, pur differenziandosi nettamente per il linguaggio architettonico scelto.

L'edificio trasmette infatti un'idea di architettura riconducibile al *design* dei profili metallici delle carrozzerie. Tale riferimento intende ricercare sicuramente una corrispondenza con la destinazione d'uso e con il passato del luogo; al tempo stesso però nelle intenzioni dei progettisti si vuole assecondare una poetica personale basata sull'eleganza delle linee, sulla lucidità delle superfici e sull'uso del colore, attraverso cui nobilitare lo spazio, al rango di galleria d'arte e non a semplice "contenitore" di automobili. **MS**



MUSEO CASA ENZO FERRARI

via Paolo Ferrari 85

2012

Jan Kaplicky (Future Systems),
Andrea Morgante (Shiro studio),
Politecnica

Fonti

D. Sudjic, *Future Systems*, Phaidon, Londra 2006, pp. 126-128.

Un cuore troppo veloce.
Future Systems per Modena:
Casa natale Enzo Ferrari
e Nuova galleria espositiva. Dialogo
tra Stefano Casciani e Andrea Morgante.
Filmato, a cura di Lucio Fontana, Fabrizio Lugli, presentato in occasione del convegno "Progettare architetture per la collettività. Riflessioni sul significato di opera pubblica", Modena, 18 giugno 2010.

D. Sudjic, *La fungibilità della tecnologia*, in "Casabella" n. 812, apr. 2012, pp. 8-22.

M. Biagi, *Tecnologia nautica in copertura*, in "Casabella" n. 812, apr. 2012, p. 23.

Museo Casa Enzo Ferrari, Electa architettura, Milano 2012.

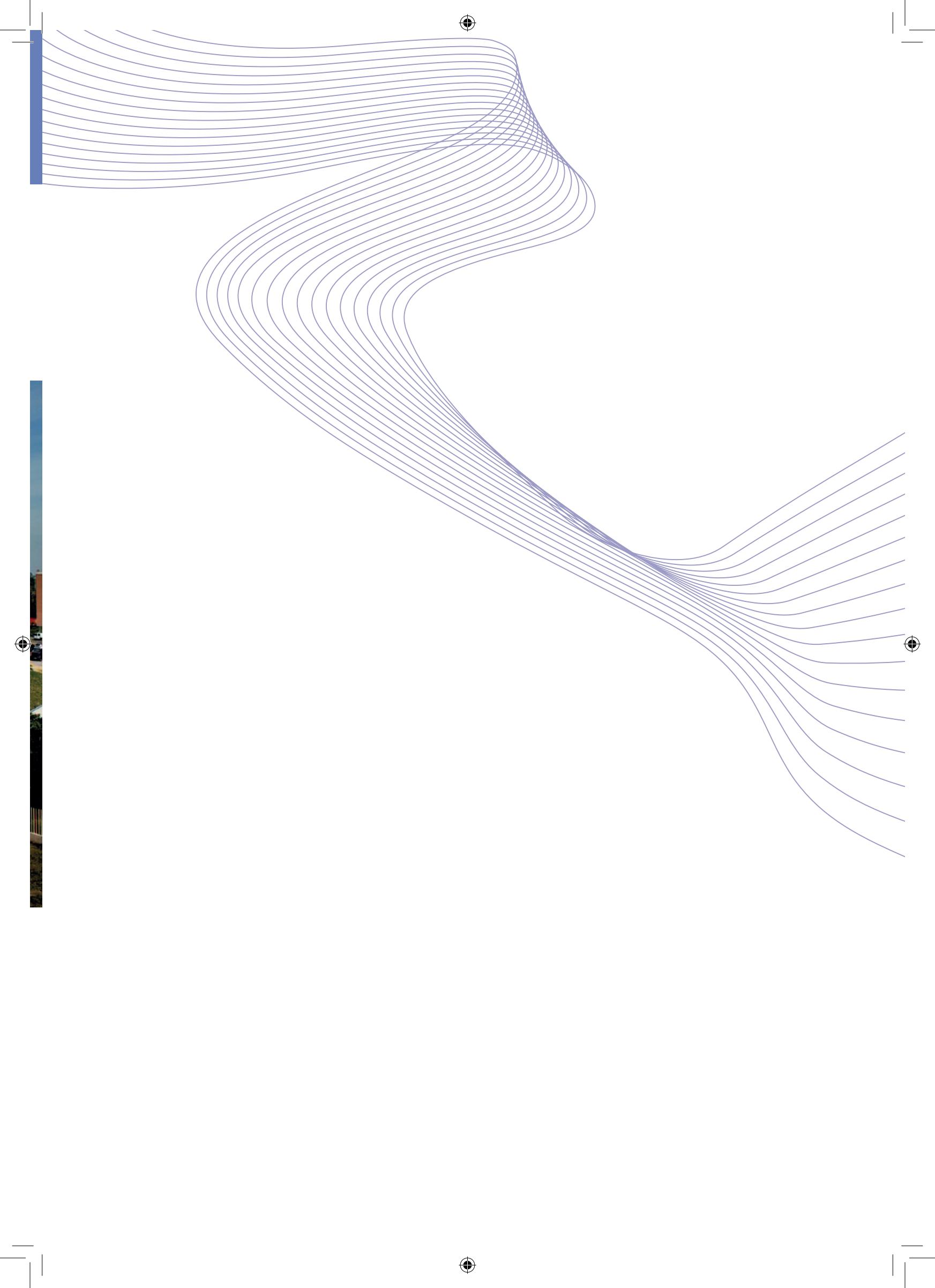
www.fondazionecasanataleenzoferrari.it/it/presentazione.html

L'interno della sala espositiva.

ITINERARI DI ARCHITETTURA

La casa natale di Enzo Ferrari e il nuovo museo, in Archivio Fotografico Fondazione casa di Enzo Ferrari, -Museo- Studio Cento29





In collaborazione con

