

LA CITTÀ INDUSTRIALE
CONTEMPORANEA
MODENA E LE ARCHITETTURE
DELLA PRODUZIONE
NEL SECONDO NOVECENTO

Con la collaborazione di:



Ufficio Ricerche
e Documentazione
sulla Storia urbana



LA CITTÀ INDUSTRIALE CONTEMPORANEA
MODENA E LE ARCHITETTURE DELLA PRODUZIONE
NEL SECONDO NOVECENTO

Progetto a cura di

Franca Baldelli, direttrice Archivio Storico del Comune di Modena

Vanni Bulgarelli, cocuratore volume *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena*

Catia Mazzeri, responsabile Ufficio Ricerche e Documentazione sulla Storia urbana del Comune di Modena

Matteo Sintini, storico dell'architettura, collaboratore del volume *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena*

MOSTRA

Cura e allestimento **Matteo Sintini**

Modena, Archivio Storico del Comune di Modena
31 marzo - 1 giugno 2017

Allestimento a cura dell'Archivio storico del Comune di Modena **Franca Baldelli**
con la collaborazione di
Giuseppe Bertoni, Walter Bonaccini, Silva Secchi, Aurelia Traficante

Elaborazione cartografica **Alessandro Ghinoi**

Collaborazione:

Vanni Bulgarelli, Matteo Sintini, Silvio Berni, Barbara Marangoni

Stampa **New Pubblicenter, Comunicazione visiva**

Riproduzioni fotografiche dei disegni **Foto Pugnaghi**

Grafica e impaginazione **Cinzia Casasanta**, ufficio grafica del Comune di Modena

I disegni e i documenti originali esposti sono conservati presso l'Archivio Storico, l'Archivio Generale di Deposito, l'Archivio Sportello Unico Edilizia, e la Biblioteca d'Arte L. Poletti del Comune di Modena, Archivio Vinicio Vecchi

Prestito dei volumi esposti in mostra

Biblioteca d'Arte L. Poletti, Comune di Modena

Biblioteca Universitaria Scientifico tecnologica "Enzo Ferrari", Unimore

FILM - DOCUMENTARIO

Città industriale, città contemporanea

A cura di **Vanni Bulgarelli**

Realizzazione **Gabriele Alessandrini**

Riprese col drone **Tommaso Codolo**

Testi **Vanni Bulgarelli** con la collaborazione di **Matteo Sintini**

Si ringrazia il Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi per il contributo per la realizzazione del filmato

Un sentito ringraziamento ad **Andrea Bozzoli** e ad **Alberto Caprari**, rispettivamente amministratore delegato di HpeCoxa e di Caprari SpA, per la gentile concessione delle interviste e riprese

Si ringrazia Tetra Pak per l'autorizzazione alle riprese ed in particolare **Sandro Leonardi, Elisa Fattori, Corrado Pompini**

LA CITTÀ INDUSTRIALE CONTEMPORANEA MODENA E LE ARCHITETTURE DELLA PRODUZIONE NEL SECONDO NOVECENTO

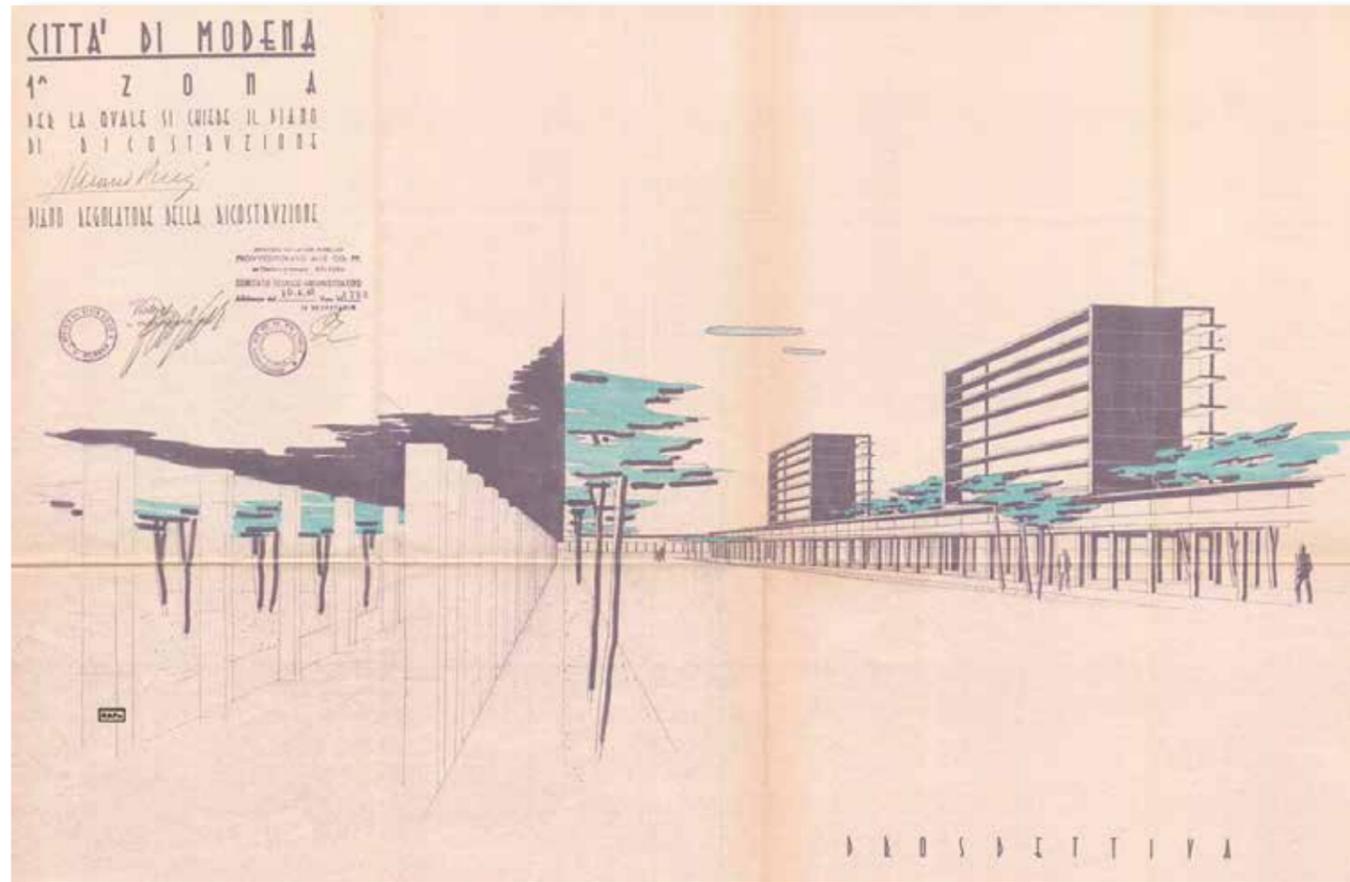


Comune
di Modena

Ufficio Ricerche
e Documentazione
sulla Storia urbana



PRESENTAZIONE



Prospetto Piano
di Ricostruzione, 1947
RAPu, Politecnico di
Milano

La mostra costituisce un nuovo esito del percorso di ricerca sulla città industriale iniziato a partire dal 2014 dall'Ufficio Storia urbana, dopo la pubblicazione del volume *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena* (a cura dell'Ufficio Ricerche Storia urbana del Comune di Modena e della Fondazione Cassa di Risparmio di Modena, Franco Cosimo Panini Editore, 2015) e della precedente esposizione *Città e architetture industriali nei disegni dell'Archivio Storico Comunale. La prima metà del Novecento a Modena*, come la presente, ideata e promossa dall'Archivio Storico del Comune di Modena e dall'Ufficio Ricerche e Documentazione sulla storia urbana, con la collaborazione dell'Istituto per i beni artistici, culturali e naturali della Regione Emilia-Romagna, del Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi e dell'Ordine degli Architetti della Provincia di Modena.

L'esposizione intende restituire l'immagine di un patrimonio a volte dimenticato (perché abbandonato o demolito), in certi casi bisognoso di un ripensamento progettuale e in larga parte ancora presente, ma che, ad eccezione di alcuni casi esemplari, stenta a mostrarsi e ad essere riconosciuto come parte fondamentale non solo dello sviluppo urbano ma anche della costruzione dell'identità della città.

È tale connotazione che si vuole far emergere dalle fonti originali, documentali, grafiche, cartografiche, fotografiche, conservate presso gli archivi comunali in particolare presso l'Archivio Storico Comunale, l'Archivio di deposito e la Biblioteca d'arte L. Poletti, integrate e arricchite da un contributo video realizzato appositamente per la mostra e di alcune elaborazioni cartografiche prodotte per questa specifica occasione.

Dopo le prime significative fasi di sviluppo industriale tra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento, Modena affronta nel periodo della Ricostruzione la necessità di dotarsi di strutture a sostegno dell'economia. Lo fa attraverso progetti di media/piccola scala che guardano al rapporto con il territorio provinciale, consolidando e ampliando gli insediamenti lungo la fascia ferroviaria e pianificando, già nell'immediato Secondo Dopoguerra e con gli strumenti urbanistici degli anni Sessanta, Settanta e successivi, nuove aree di espansione (come le aree P.I.P) ancora a nord e lungo la via Emilia.

In particolare lungo lo storico asse di formazione della città, oggetto di uno specifico approfondimento, si sperimentano innovativi modelli di casa-fabbrica come quelli dei villaggi artigiani oppure si localizzano alcuni dei più interessanti esempi di architettura industriale, dalle realizzazioni dell'architetto Vinicio Vecchi di cui si presenta un ampio repertorio di progetti proprio a partire dal Nuovo Villaggio Artigiano di Modena ovest, fino alle più moderne eccellenze del territorio come, fra altri, lo stabilimento Tetra Pak.

Il filmato *Città industriale, città contemporanea*, prodotto con il contributo del Consorzio Attività Produttive e Aree e Servizi, attraverso immagini storiche, ma soprattutto riprese attuali, realizzate con droni, interviste a protagonisti del mondo della impresa, permette di comprendere la radicale mutazione culturale, economica e sociale che avviene a partire dal secondo dopoguerra ad oggi, offrendo una visione complessiva della grande trasformazione dello spazio urbano, segnato dagli edifici della produzione e del lavoro, rappresentando i caratteri di un modello produttivo dominato dalla piccola e media impresa, il suo contesto e le politiche pubbliche che lo hanno sostenuto, i villaggi artigiani e le più recenti aree industriali, dove sono attivi gruppi di livello internazionale ed aziende ad alto contenuto di innovazione tecnologica.

LA MOSTRA

Il Piano di Ricostruzione e l'immediato Secondo Dopoguerra

Come molte città d'Italia, nonostante s'invitino i capoluoghi di provincia alla redazione di un Piano Regolatore, nel 1946 Modena richiede al Ministero dei Lavori Pubblici l'inserimento negli elenchi predisposti per il sostegno all'elaborazione di un Piano di Ricostruzione, strumento urbanistico d'emergenza mirato a risolvere il problema delle aree più danneggiate, istituito a distanza di soli tre anni dall'approvazione della legge Urbanistica nazionale con il Decreto Legislativo Luogotenenziale n.154 del 1945.

Con il DM 28 maggio 1946 la città è inserita nel settimo elenco, il piano viene approvato nel 1948 e affidato all'ingegner Alberto Mario Pucci (1902-1979), assessore ai Lavori Pubblici della giunta del sindaco Alfeo Corassori, ruolo che ricopre dal 1946 al 1963 mentre esercita anche la carica di senatore nelle file del Partito Comunista, tra il 1948 e il 1958. Si sceglie pertanto una via interna all'amministrazione, laddove in altri casi si privilegia l'incarico a un professionista esterno. Il ruolo di Mario Pucci è in tal senso duplice in quanto, nonostante la lunga militanza politica, egli ha già un autorevole spessore professionale maturato in particolare a Milano lavorando con il noto architetto milanese Piero Bottoni. Come previsto dalle circolari al decreto, il Piano deve armonizzarsi alle scelte dello strumento vigente, nel caso di Modena l'ultimo piano, non approvato, risale al 1943, elaborato tra gli altri dallo stesso Pucci a partire dal 1937.

Nel contesto di una situazione post-bellica che vede i danni quantificabili nel 13% del patrimonio edilizio, il Piano è suddiviso in tre zone, di cui la prima comprende la fascia ferroviaria a nord e la ex-Cittadella a sud, individuata come il luogo dove localizzare i nuovi insediamenti industriali (proseguendo le linee di sviluppo già avviate a partire dalla Seconda metà dell'Ottocento) e i nodi infrastrutturali, come la nuova stazione delle autocorriere (1953) progettata dallo stesso Pucci con l'architetto Vinicio Vecchi.

Per le aree produttive si prevede un'espansione su una superficie di cinquanta ettari, in cui insediare nuove attività e ricostruire quelle distrutte altrove. La zona è delimitata da una nuova direttrice parallela al Canaletto verso est, dalla fossa Quartarezza a ovest, dalla linea ferroviaria a sud e da una nuova strada in costruzione in prosecuzione di via Cialdini, a nord.

Il centro di queste nuove attività è rappresentato dal Nuovo Mercato Bestiame che sostituisce il precedente gravemente danneggiato dai bombardamenti, localizzato in un'area in prossimità di viale Storchi che il piano prevede di destinare in parte ad edilizia residenziale (il quartiere Ina Casa del 1950, anch'esso realizzato da Pucci e Vecchi).



Palazzina Mercato
Bestiame, anni '50

Il Nuovo Mercato, invece, sorge su un terreno completamente libero in cui vige il divieto di edificazione di abitazioni civili. L'assenza di vincoli pertanto, consente di progettare un complesso perfettamente funzionale alle esigenze di una delle principali attività economiche modenesi e di poterlo dimensionare in relazione alla scala territoriale provinciale a cui si rivolge.

Le forme di un tardo razionalismo che Pucci aveva certamente imparato a dominare nella sua esperienza a fianco di Bottoni, rivestite di un paramento ceramico che ingentilisce e rende domestico un edificio comunque dalla forte caratterizzazione industriale, si dimostrano perfettamente funzionali ad un organismo complesso che amplia le attività di contrattazione e ricovero dei capi e ne introduce di nuove come quelle della macellazione, in precedenza allocate in un altro fabbricato separato.

Il volume perfettamente parallelepipedo trova nell'apertura del portico un elemento di relazione tra il "dietro", l'area destinata ai capi di bestiame, idealmente "aperta" verso nord, e il "davanti", occupato a partire dal 1955 dal Consorzio Agrario con il quale sembra realizzare un unico complesso.

Con lo stesso obiettivo di servire a livello provinciale il territorio modenese, Mario Pucci realizza, questa volta rivolgendosi verso sud, la Centrale del latte in via Amendola, ispirato dalle stesse forme industriali in cui "ciò che serve" si scompone in un incastro di volumi e piani, questa volta rivestiti di intonaco bianco, a cui partecipa anche la copertura a volta ribassata.

Lo sviluppo urbano e industriale dagli anni Sessanta ad oggi. Insediamenti produttivi lungo la via Emilia

Con il nuovo Piano Regolatore del 1965, anticipato da una proposta non approvata del 1958, redatta da Pucci e a cui segue nel 1975 una consistente variante, la città affronta il proprio sviluppo in un periodo in cui, usciti dall'emergenza, si pianifica un'espansione fondata su presupposti di maggiore crescita economica anche raggiunta grazie alle efficaci scelte in campo urbanistico dei decenni precedenti.

Autore del nuovo PRG è l'urbanista Giuseppe Campos Venuti insieme a Luigi Airaldi e a Osvaldo Piacentini. Il piano è parte di un più organico sistema di programmazione voluto dall'amministrazione guidata da Rubens Triva per il decennio 1962-1972, composto anche dal piano per l'edilizia economica e popolare, dal piano intercomunale e dal comitato regionale, attraverso cui si afferma il ruolo del comune come autorevole promotore dello sviluppo.

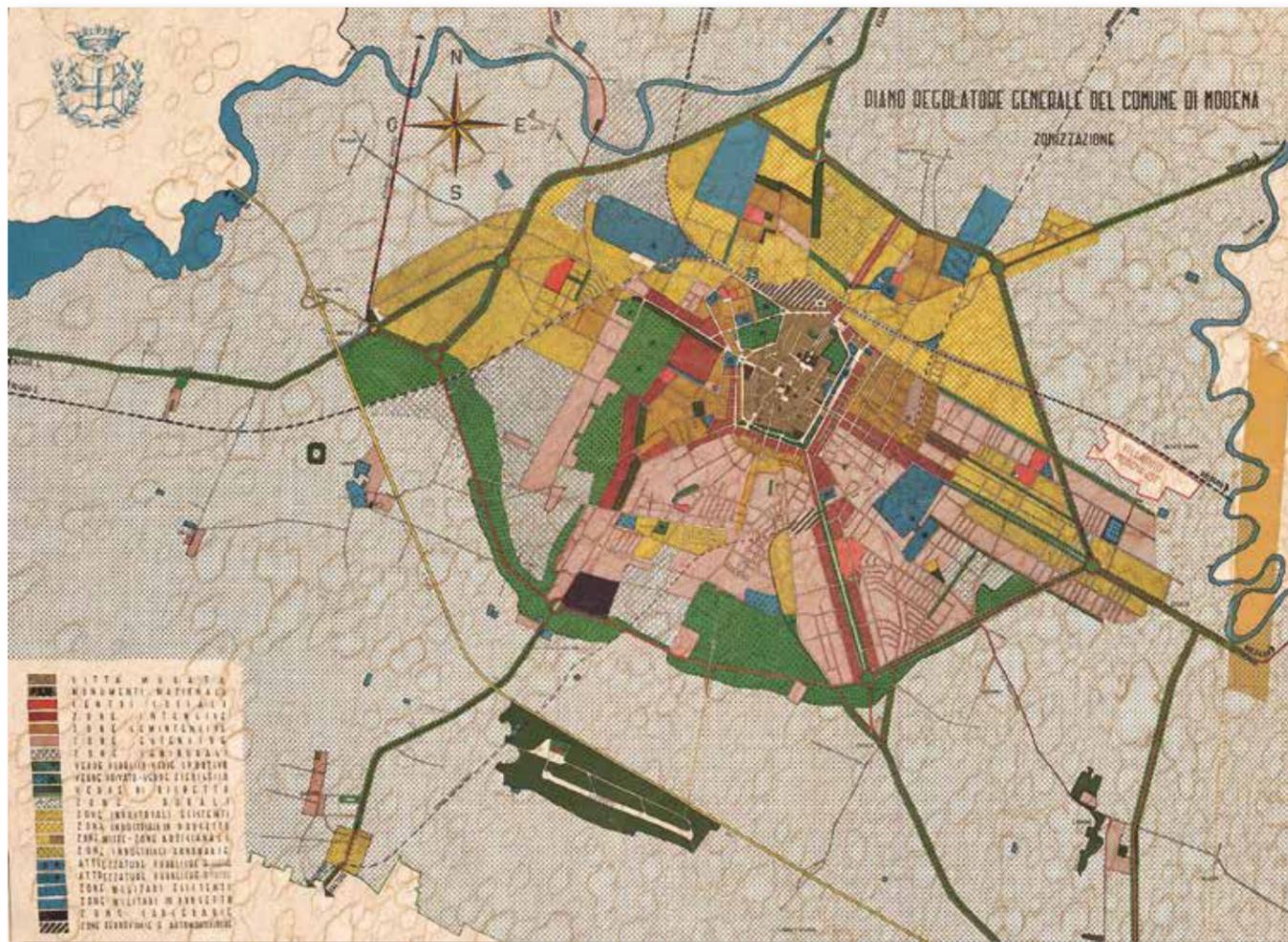
In tal senso, le aree produttive (artigianali e industriali) «sono beni pubblici selettivi messi a disposizione del mondo economico» (Magagnoli 2004, in *La città razionalista. Modelli e frammenti*, p. 81).

Contrariamente alla precedente proposta del '58, il piano del 1965 propone un disegno «aperto» (Campos Venuti 1967, *Amministrare l'urbanistica*, figura 6) che cerca un rapporto con il territorio attraverso il tracciato di viabilità alternative a quello della via Emilia, al fine di decongestionare e rendere più vivibile la città, la cui crescita era prevista fino ai 225 000 abitanti, attraverso strumenti quali: le basse densità edilizie previste, gli alti standard di servizi, l'intervento pubblico a contenimento della rendita fondiaria.

Da una parte, anche in relazione allo sviluppo industriale, tale scelta produce un'espansione a nord che insieme all'allargamento di storici impianti localizzati lungo la fascia ferroviaria come le Acciaierie Ferriere, si dilata oltre il Mercato Bestiame fino alla tangenziale e la scavalca (si veda ad esempio lo stabilimento Civ&Civ).

Tuttavia il tentativo di alleggerire dalla linea est-ovest della via Emilia il peso della viabilità e della concentrazione edilizia, trova attuazione solo in parte. Proprio a causa del continuo insediamento lungo questa direttrice di centri manifatturieri e destinati ai servizi, la via consolida il suo "naturale" ruolo di streap produttiva, oltre che commerciale con valenza regionale che si protrae anche ai giorni nostri, come mostra l'elaborazione grafica esposta.

Proposti idealmente come esempi significativi ai due estremi della via Emilia, la carrozzeria Scaglietti e il primo nucleo dello stabilimento Tetra



PRG 1958,
Comune di Modena

Pak, costituiscono due progetti rappresentativi del decennio che va dalla fine degli anni Sessanta alla fine dei Settanta.

La prima costituisce un ulteriore passaggio della lunga storia modenese legata all'industria automobilistica. Dopo l'incontro fortuito con Enzo Ferrari nel 1939, Sergio Scaglietti nel 1951 fonda l'omonima officina e diventa il primo riferimento per scocche e carrozzerie delle vetture Ferrari, realizzando tra gli anni Cinquanta e Settanta alcune delle più famose vetture del cavallino rampante che nel 1975 rileva il controllo dell'azienda. Progettato a partire dal 1968, l'ampliamento dello stabilimento, inizialmente solo rivolto sul retro, cerca e ritrova un contatto con la via Emilia realizzato attraverso le morbide linee del profilo a onda che caratterizzano la copertura del volume della nuova palazzina servizi.

Inserito all'interno dell'area produttiva pianificata dal planivolumetrico n. 83 Erigone di via Emilia ovest, il primo nucleo dello stabilimento Tetra Pak (1978) è progettato con il coordinamento di Roberto Corradi con Franco Lipparini e Tiziano Lugli, poi ampliatisi fino ad oggi con una serie di ulteriori fabbricati. Nella sua chiarezza formale propone un più moderno modello di fabbrica in cui si riconoscono le industrie di eccellenza impostato: sulla vivibilità interna, sul comfort e sull'efficienza produttiva, anch'esso divenuto luogo di riconoscibilità del tratto di strada in quel punto.

Vinicio Vecchi, dal Villaggio Artigiano al progetto dell'industria

Tra le aree produttive pianificate lungo l'asse della via Emilia, numerose sono, poi, le realizzazioni dell'architetto Vinicio Vecchi (1923-2007) oggetto dell'approfondimento delle ultime due sale.

Cresciuto nel laboratorio del padre, vera e propria bottega d'incontro con gli artisti modenese del periodo (quali Valli, Cappelli, Graziosi, Semprebon), inizia dopo gli studi all'Istituto Venturi a cimentarsi nella scultura, come il fratello Veldo. Superato l'esame di maturità artistica, si trasferisce a Roma ospite del fratello, dove s'iscrive alla Facoltà di Architettura. Finita la guerra frequenta il Politecnico di Milano dove segue i corsi degli architetti Piero Portaluppi, Giò Ponti, Vittorio Gandolfi e Vittoriano Viganò alternando gli studi alla vita politico-amministrativa.

Già collaboratore, come si è visto, di Alberto Mario Pucci in alcune importanti realizzazioni, la sua attività esplora tutti i temi in numerose occasioni professionali offerte dal vivace clima degli anni Cinquanta-Settanta. Particolarmente felici sono gli esiti nel campo del progetto dei cinema (suoi il Principe, l'Olimpia e il Raffaello a Modena e molti altri in particolare a Bologna, in Romagna e nelle Marche), della residenza e dei luoghi per la produzione, con cui ha modo di cimentarsi a partire dai numerosi progetti al Villaggio Artigiano.

In generale in tali declinazioni s'individua una ricerca costantemente rivolta ad un linguaggio capace di tenere conto delle condizioni economiche attraverso l'utilizzo di tecnologie e tipologie edilizie di tipo tradizionale piuttosto che spingere su sperimentazioni costruttive.

Al tempo stesso, ciò non impedisce di operare in chiave moderna attraverso il lavoro di composizione e scomposizione di piani e volumi adeguati ad ospitare in una stessa struttura funzioni differenziate: produttive, commerciali, direzionali, e in certi casi anche abitative, e al tempo stesso garantire una visibilità e un rapporto con l'infrastruttura (in larga parte sempre la via Emilia) sulla quale insistono.

La collocazione è favorita dalle dimensioni contenute di questi impianti "industriali" che non deve far fronte alle logiche di grande riproduzione seriale dei corpi di fabbrica imposti da maggiori richieste quantitative, fattore questo che ne ha favorito, in alcuni casi, il riutilizzo e la riconversione a seguito della dismissione delle originarie attività.

Tra gli esempi esposti in mostra, lungo la via Emilia, Vecchi realizza alcune opere che contribuiscono a definire lo scenario costruito di questa porzione di città.

Realizzato tra il 1961 e il 1972, l'edificio per la Leo (Maselli) arredamenti secondo una prassi compositiva che diventa consolidata, si compone di un corpo destinato alla produzione sviluppato lungo la profondità del lotto e di uno a due piani aggettante rispetto al primo e ruotato di novanta gradi, a costituire la testata sul fronte sulla via principale.

IL DOCUMENTARIO

Città contemporanea, città industriale

Il paesaggio della città contemporanea non è solo il prodotto dei suoi monumenti simbolo o di qualche felice episodio architettonico. È l'insieme delle case, dei luoghi di lavoro, degli spazi pubblici che i cittadini, vecchi e nuovi, abitano e frequentano, a rappresentare parte della sua multiforme e mutevole identità, i suoi valori, la sua storia.

La città di oggi prende forma con la seconda rivoluzione industriale, tra la fine dell'Ottocento e la prima metà del Novecento. Ma è a partire dal Secondo Dopoguerra che Modena, in soli tre decenni, vive con parte dell'Italia, una radicale mutazione culturale, economica e sociale.

Segno inequivocabile del tumultuoso processo è la grande trasformazione dello spazio urbano, con l'espansione delle aree industriali e della residenza, che dilagano nella campagna. I confini della città storica si frantumano. I paesi e i territori vicini sono a loro volta protagonisti, come mai in passato, dello sviluppo industriale, fino a costituire un fitto tessuto produttivo policentrico, articolato in distretti manifatturieri interdipendenti che legano tra loro il capoluogo e i centri minori.

Le architetture della produzione e del lavoro segnano questo cambiamento profondo del paesaggio urbano, rappresentando i caratteri di un modello economico dominato dalla piccola e media impresa, il suo contesto culturale e le politiche pubbliche che lo hanno sostenuto.

Gli anni della Ricostruzione

La Seconda Guerra Mondiale lascia anche a Modena orrori e distruzione, non solo fisica. Il patrimonio industriale è devastato dai bombardamenti. Prendono avvio una difficile riconversione produttiva e un duro processo di re-industrializzazione, a partire dai settori più forti come l'agroindustriale e il meccanico.

Tra lotte sociali e sacrifici personali, si affermano i valori del lavoro e dell'intraprendenza, fondamenta della tenuta sociale della comunità modenese. L'amministrazione comunale sostiene la ripresa, investendo le scarse risorse nei servizi e nelle infrastrutture di supporto.

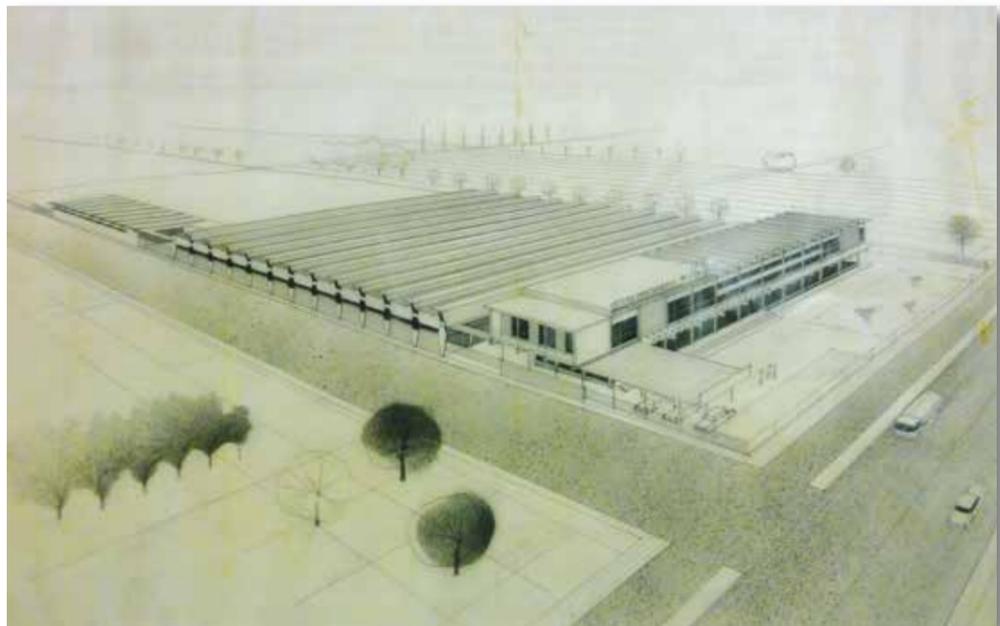
Il Piano di ricostruzione del 1947, elaborato dall'architetto e assessore Mario Alberto Pucci, si pone, tra gli altri, l'obiettivo di ricollocare parte del tessuto abitativo e produttivo distrutto, secondo una visione urbanistica radicalmente nuova. L'idea è quella di una città aperta al territorio, motore di uno sviluppo civile ed economico diverso dal passato.

Negli stessi anni, i complessi per la Caprari, Arbe Grafiche (oggi demolito) e Stilma Acciai, definiscono per la loro contiguità un repertorio completo delle capacità dell'architetto di giocare con i "linguaggi dell'industria". Nel primo, infatti, Vecchi utilizza la tecnologia dei pannelli in acciaio e vetro per uniformare l'immagine complessiva dell'edificio, nel secondo, disegna eleganti quanto inusuali profili curvilinei, mentre nel terzo, la "pesantezza" del mattone faccia a vista è abbinata a superfici leggere e vetrate.

Chiudendo nuovamente il percorso da ovest a est, nel tratto orientale della via Emilia tra il 1953 e il 1968, lo stabilimento Nello Della Casa propone un linguaggio rigorosamente razionalista che Vecchi dimostra di saper ripensare attraverso l'innesto di volumi che ne rompono il rigore scatolare e ne garantiscono la multifunzionalità.

La mostra termina con il video che approfondisce, attraverso le fotografie e i disegni di progetto, il lavoro di Vinicio Vecchi al Villaggio Artigiano di Modena Ovest da cui provengono originariamente i rapporti con committenti quali Maselli o Caprari per i quali realizza gli edifici visti in precedenza destinati all'ampliamento dell'attività e altri quali: Fabbi, Cremonini-Sogliani, Borghi-Sogliani, Salami, Bezzi, Fiandri e Malagoli, imprese che contribuiscono fortemente alla vitalità del Villaggio ritratta in più di un'occasione da indagini fotografiche di cui si ripropongono scatti di William Guerrieri realizzati nel 2009 su commissione della Biblioteca Poletti di Modena, da Chiara Dazi, effettuate in occasione della serie realizzata nel 2015 per il volume *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena* (Franco Cosimo Panini Editore, 2015).

Vinicio Vecchi,
Leo Arredamenti,
assonometria, 1967 ca.
Biblioteca Poletti,
archivio Vinicio Vecchi,
Stabilimenti industriali



Lo stesso Pucci, nel progetto del nuovo Mercato Bestiame del 1949, tra i più importanti d'Europa, fondamentale per un settore strategico dell'economia locale, sperimenta un linguaggio architettonico inedito per Modena, seppure datato rispetto al dibattito sulla architettura dell'immediato Secondo Dopoguerra. Si mescolano forme pure del linguaggio razionalista con elementi più familiari, come il rivestimento di mosaico in piastrelle di gres di colore bianco e nocciola.

Con la realizzazione della sede del Nuovo Consorzio Agrario, nel lotto antistante il Mercato Bestiame, si realizza nell'area una concentrazione di attrezzature che nei decenni successivi rappresenterà la base dei futuri sviluppi urbanistici.

Altra struttura produttiva a supporto del settore zootecnico è la Centrale del Latte, opera pubblica comunale progettata da Pucci. La pianta rispetta criteri di suddivisione puramente funzionale. L'esterno mostra senza espedienti il suo carattere industriale e funzionale, visibile nelle superfici intonacate di bianco, forate dalle sole necessarie finestre.

Tassello essenziale della ricostruzione è la mobilità delle persone, sostenuta con il trasporto pubblico locale, che nel 1950 vede in città il passaggio dai tram ai filobus e la realizzazione dell'Autostazione nel 1953. Anche in questo caso Pucci compone, secondo un linguaggio razionalista molto semplificato, i due prospetti principali del fabbricato servizi, dal perfetto volume a parallelepipedo, da cui spicca sul fronte di ingresso lo sporto della pensilina, leggermente inclinata verso l'alto. L'impianto si completa poi con otto corsie coperte da pensiline in calcestruzzo armato.



Villaggio Artigiano,
foto aerea, anni '70 ca.
Consorzio Attività
Produttive

L'invenzione dei villaggi artigiani

Il forte impegno per creare lavoro attraverso investimenti pubblici, in grado di stimolare l'iniziativa privata, delinea una politica locale che assume esplicitamente l'istruzione e l'urbanizzazione, quali leve dello sviluppo manifatturiero.

Nel 1953 il Comune acquista e rende edificabile un terreno di quindici ettari, dalla caratteristica forma triangolare, situato tra la ferrovia e via Emilia Ovest. Articolato in due parti, si trovano a est di via Emilio Po i sei blocchi di residenze Ina-Casa per i lavoratori, le scuole e la chiesa, organizzati secondo i tradizionali schemi di disegno urbano. A ovest si sviluppa un modello insediativo maggiormente innovativo, quasi interamente impostato sulla costruzione, su piccoli lotti, di case-officina. Nei casi più interessanti, la compenetrazione delle due funzioni produce significative sperimentazioni architettoniche, dove le due attività convivono nella stessa unità volumetrica, pur mantenendo, ciascuna la propria riconoscibilità formale.

È il caso dell'edificio dell'azienda Caprari del 1954, la cui progettazione genera tra l'architetto Vinicio Vecchi e il committente, un lungo e proficuo rapporto professionale. La regolarità del fronte principale è rotta dalla contrapposizione tra la parete intonacata sospesa su pilastri e il rivestimento lapideo della parete a fianco.

Negli ultimi decenni, i grandi mutamenti dell'apparato produttivo hanno resa necessaria una rigenerazione dell'area. Nel dicembre 2014 il Comune ha approvato un Piano, che coglie anche l'opportunità della dismissione della vicina linea ferroviaria.

La soluzione urbanistica dei villaggi artigiani abbatte la rendita fondiaria e i costi del suolo. Operai specializzati licenziati da aziende meccaniche e piccoli artigiani si trasformano in imprenditori. Il successo non è immediato, ma sul finire degli anni Cinquanta il Villaggio dell'artigianato e della piccola e media industria diventa emblema di un nuovo modello produttivo e di città. Una cultura condivisa del lavoro e dell'impresa che crea gli spazi della coesione sociale e incrocia istanze di progresso e di liberazione.

L'esperienza dei villaggi artigiani diviene parte fondamentale della politica di sviluppo urbano modenese. Le richieste aumentano rapidamente e con il nuovo PRG del 1958, elaborato dallo stesso Pucci, è individuata una nuova area, questa volta a est.

Modena EST

Il nuovo Quartiere organico di Modena Est, che si sviluppa dal 1963, inizialmente su una superficie di 700.000 mq, ripete la compresenza di residenze, servizi, verde e industrie. In questo caso la separazione delle funzioni residenziali e produttive è più netta, e più puntuale è la suddivisione dei lotti, in coerenza con le diverse specializzazioni produttive. Nel 1967 il villaggio ospita 178 aziende. Altri insediamenti misti di residenza, industria, artigianato, commercio e servizi cresceranno verso sud fino a via Emilia Est, confermando ancora oggi la strada romana come direttrice strutturale della città.

Nel 1962, sulla stessa via, su disegno di Domenico Rabino viene ampliata la Carrozzeria Scaglietti, che tra gli anni Cinquanta e Settanta realizza alcune delle più famose vetture della Ferrari. Su progetto di Claudio Petrella nel 1968 è costruita la palazzina uffici, la cui copertura traccia un profilo a onda che avvolge i volumi, altrimenti regolari, diretta citazione del profilo delle carrozzerie.

Poco oltre, nel 1967, Vinicio Vecchi progetta per Nello Della Casa uno stabilimento il cui fronte è caratterizzato dalla forma dei portali inclinati in cemento armato. Posto in testata dell'intero complesso è il corpo sporgente dello spazio espositivo, quasi un volume a forma di prua di nave, che accentua la varietà espressiva dell'edificio.

Vinicio Vecchi

Alcune delle architetture che popolano le aree artigianali e industriali modenesi, insieme ai tanti edifici costruiti in forme essenziali, riservano significativi esempi di particolare qualità progettuale. Protagonista per una lunga stagione, per qualità e numero delle realizzazioni, è l'architetto Vinicio Vecchi.

Il linguaggio delle sue architetture tiene conto delle condizioni economiche di contesto, considerando l'utilizzo di tecnologie e tipologie edilizie di tipo tradizionale, piuttosto che spingere su sperimentazioni costruttive. Ciò non impedisce una ricerca in chiave moderna, espressa dal lavoro di composizione e scomposizione di piani e volumi per ospitare in una stessa struttura funzioni differenziate: produttive, commerciali, direzionali e, in certi casi, anche abitative, garantendo al tempo stesso la visibilità del rapporto con l'infrastruttura sulla quale insistono.

Tra i numerosi esempi quello dello stabilimento Leo Arredamenti su via Emilia Ovest. Il progetto del 1967, secondo una prassi compositiva consolidata dell'autore, propone un edificio con un corpo sviluppato in profondità del lotto per la produzione, e di uno a due piani aggettante rispetto al primo e ruotato di 90 gradi, a costituire la testata sul fronte strada.

Poco distante, qualche anno prima, nel nuovo progetto per la Caprari, che si era già affidata a Vecchi per la casa-officina nel Villaggio Artigiano di Modena Ovest, si prevede un corpo di fabbrica a un piano dall'esigua profondità, terminante a sud, in un volume a due piani scandito da pilastri in cemento armato scanalati e aggettanti. Nell'ampliamento del 1968, la caratterizzazione formale dell'edificio destinato agli uffici è data dai materiali di tamponamento: pannelli di alluminio, in parte vetrati e in parte opachi di colore rosso.

Poco oltre, sulla stessa via Emilia, il gruppo Stilma, operante nel settore dei trafilati metallici, commissiona nel 1978 un ampliamento che Vecchi progetta. L'edificio ricerca continui momenti di rottura della regolarità del volume e dei fronti, secondo un collaudato processo compositivo in cui la povertà del mattone faccia a vista, consente comunque un'espressività ottenuta attraverso il differenziato lavoro sulle tessiture murarie.

Progetto Casa Officina Caprari, 1954, Archivio privato Vivia Vecchi e Gianfranco Bertolotti



I Piani per gli Insediamenti Produttivi e il Consorzio Attività Produttive

L'invenzione dei villaggi artigiani assume presto rilevanza nazionale. Ma solo nel 1971 con la legge 865, ispirata dall'esperienza modenese, poi seguita da altre città, si estende la possibilità di esproprio a prezzo agricolo dei terreni destinati agli insediamenti produttivi. È così finalmente possibile una pianificazione pubblica libera dai condizionamenti della rendita e della proprietà terriera, con la quale il Comune cerca comunque l'accordo.

Con il nuovo Piano Regolatore del 1965 e con il primo Piano Comprensoriale delle Aree Produttive del 1973 progettato da Celestino Porrino, l'Amministrazione locale può gestire gli interventi su scala territoriale più ampia e avviare il riequilibrio delle localizzazioni tra capoluogo e comuni della cintura.

Questo mutamento di approccio richiede nuovi strumenti e Modena promuove la costituzione nel 1974 del Consorzio Intercomunale Modenese per le Aree Produttive, ora Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi, che assume il ruolo di soggetto attuatore di piani e programmi pubblici dei 13 comuni che lo compongono.

La maggiore disponibilità di aree permette una migliore organizzazione degli insediamenti, con una più netta distinzione tra grandi e medi stabilimenti, piccola impresa e artigianato. Questa fase di passaggio è evidente nella realizzazione del nuovo Villaggio dei Torrazzi, iniziato nel 1969, che presenta un assetto più eterogeneo nelle forme e nelle dimensioni degli stabilimenti. In questa disomogeneità trovano luogo, agli inizi degli anni settanta, le prime sperimentazioni di capannone a schiera, per ospitare servizi che non richiedono più ampie e costose superfici.

Convivono in questa area grandi impianti industriali, che occupano interi isolati, con altre soluzioni come nel fronte nord-occidentale di via Allende, dove i laboratori si dispongono in linea e direttamente su strada. Nella parte sud-orientale di via Gandhi, è nuovamente l'abitazione ad affacciarsi sulla via. Rispetto al modello dei primi anni Cinquanta, la casa ha qui dimensioni maggiori, vi abitano più nuclei familiari e gli uffici si intrecciano con gli spazi abitativi.

L'uniformità di questa porzione del villaggio propone quasi l'immagine di un frammento di sobborgo, in cui è l'aspetto domestico a predominare. Si evidenzia l'edificio della Ferramenta Setti, in cui sembra possibile riconoscere il modello della casa-officina, portata a una dimensione fuori-scala, dominante un importante incrocio del quartiere.

Il Piano per gli Insediamenti Produttivi che il Consorzio attua, asseconda la riorganizzazione dei cicli di produzione e l'integrazione nei sistemi

di fabbrica diffusa, favorisce l'evoluzione dei distretti produttivi di alta specializzazione. Nei circa 370 ettari disponibili si prevede l'attuazione di 25 comparti, suddivisi tra agglomerati industriali e aree attrezzate. Il Consorzio acquista nei primi due anni di attività 1.600.000 mq di terreno, tutelando le attività agricole. Il comparto PIP 5 Torrazzi Est, con la sua superficie complessiva di circa 40 ettari suddivisi in 46 lotti, è il più grande previsto a Modena dal Piano.

Con le nuove espansioni il villaggio assume negli anni sempre più un aspetto industriale, cambiando con il mutare dei cicli e dei modelli produttivi, della dimensione delle imprese, dell'organizzazione del lavoro e delle relazioni sociali e culturali, che il lavoro costruisce e che il Consorzio è chiamato a interpretare. Nelle aree di più recente sviluppo, non mancano esempi dalla spiccata qualità architettonica come nel caso della HPECOXA. Sorto nel 2014 per ospitare laboratori prove per motori di alte prestazioni e altre avanzate specializzazioni tecnologiche, l'edificio progettato da Claudio De Gennaro presenta una apparente semplicità compositiva che racchiude la complessità dell'high tech, esempio avanzato dell'industria 4.0.

Modena Nord

Storicamente consolidato a nord della linea ferroviaria, l'insediamento industriale modenese si dilata oltre il Mercato Bestiame fino alla tangenziale, con magazzini e gli impianti del CIV & CIV, e la scavalca. In località San Matteo nel 1975 il Consorzio stipula con l'allora Fiat Trattori il primo atto di vendita di un lotto di 126.000 mq, che successivamente supererà i 200.000 mq. Poco dopo prendono corpo i comparti di Bomporto, ora in fase di riprogettazione, San Cesario sul Panaro, Castelnuovo Rangone e Campogalliano. Nel periodo 1975-1980 il consorzio assegna 988.000 mq di aree edificabili a circa 70 aziende.

A sostegno dei nuovi modelli produttivi strategica diventa la componente logistica e trova collocazione nel 1996, su progetto di Franco Lipparini, l'impianto intermodale SAIMA - AVANDERO, che gestisce l'immagazzinamento dei ricambi della Ferrari. Altro esempio di una rinnovata attenzione della committenza imprenditoriale per la qualità del progetto architettonico è l'ampliamento nel 2011 della LASA Metalli affidato a Massimo De Gennaro.

La presenza dei servizi a supporto della produzione e delle attività artigianali porta a estendere la tipologia del capannone a schiera come in via Francia e in via Romania.



Tetra Pak, 2015,
foto di Laura Domenichini

Le crisi cicliche hanno prodotto rallentamenti nell'attuazione da parte del CAP dei Piani tra gli anni Ottanta e Novanta, tuttavia proprio la disponibilità di aree a prezzo contenuto ha svolto una funzione anticiclica, sostenendo gli investimenti. Alla fine degli anni Ottanta viene di fatto conclusa l'attuazione dei comparti di Campogalliano e di Modena Nord, mentre a Castelnuovo Rangone si insediano prevalentemente attività legate alla lavorazione delle carni, realizzando, con un'area a servizi e il Centro dipartimentale carni, un polo di specializzazione produttiva.

L'evoluzione di via Emilia Ovest

Nell'aprile 1993 il Comune di Modena vara un nuovo Piano con la localizzazione di 15 aree produttive e l'obiettivo di espandere quelle urbanisticamente strutturate e già edificate, per minimizzare i costi economici e ambientali dello sviluppo urbano.

In particolare nell'attuazione del comparto PIP 8 Emilia Ovest-Barchetta, il cui progetto è curato da Filippo Fantoni e Tullio Zini, il Consorzio imposta alcune innovazioni, anche nelle infrastrutture di collegamento tra la via Emilia e la Tangenziale, con lo sviluppo puntuale, nella redazione del piano, delle tipologie edilizie. Tra gli anni Novanta e i nostri giorni, anche via Emilia Ovest, fino alla località Bruciata, si conferma direttrice strategica dello sviluppo insediativo, che si protrae con l'area commerciale di Cittanova e con il vasto complesso del nuovo scalo merci ferroviario, fino al fiume Secchia.

Alle architetture dei luoghi della produzione presenti su via Emilia Ovest dagli anni Sessanta, si aggiunge alla fine degli anni Settanta lo stabilimento della Tetra Pak per l'assemblaggio e il collaudo delle macchine del packaging alimentare, che nel 1995 diventa centro europeo di ricerca, sviluppo e produzione dei prototipi. L'edificio, progettato da Roberto Corradi con Franco Lipparini e Tiziano Lugli, si presenta come un rigoroso e controllato gioco di volumi sovrapposti, caratterizzati singolarmente per la chiarezza formale, riconducibile alla figura del parallelepipedo. La parte architettonica della ristrutturazione del corpo centrale è stata cu-

rata dallo Studio Trombini. Seguono poi numerosi ampliamenti tra i quali l'asilo aziendale nel 2004 su progetto dello studio ZPZ Partners e il nuovo edificio ellittico di Claudio Silvestrin e Giuliana Salmasso architects con Trombini Studio.

Tra il 1956 e il 1982 oltre 3.000.000 di mq gestiti dal Comune e dal Consorzio sono stati assegnati a 829 imprese con oltre 162 miliardi di lire di minori costi per le aziende, rispetto ai prezzi di mercato. Molto intensa l'attività tra il 1993 e il 2008 con il record di 151.000 mq assegnati nel 2002. Tra Castelfranco Emilia e San Cesario nel 1999 è approvato e avviato il comparto La Graziosa.

Nello stesso periodo il Consorzio realizza per conto dei comuni soci diverse opere per servizi e viarie. L'estensione delle funzioni del Consorzio consente di cogliere nuove opportunità legate alla sostenibilità ambientale delle aree produttive, ai sistemi di logistica, alla gestione energetica, alla promozione industriale.

I rapidi processi di cambiamento delle dinamiche produttive e la lunga crisi economica di questi ultimi anni spingono al mutamento progressivo di funzioni, obiettivi e strumenti del Consorzio, sempre più protagonista della trasformazione del patrimonio industriale. Una sfida che implica anche la rigenerazione e la riallocazione di componenti essenziali della storia della città come le architetture del lavoro e della produzione, partecipando alla rigenerazione dei contesti urbani nei quali sono inserite.

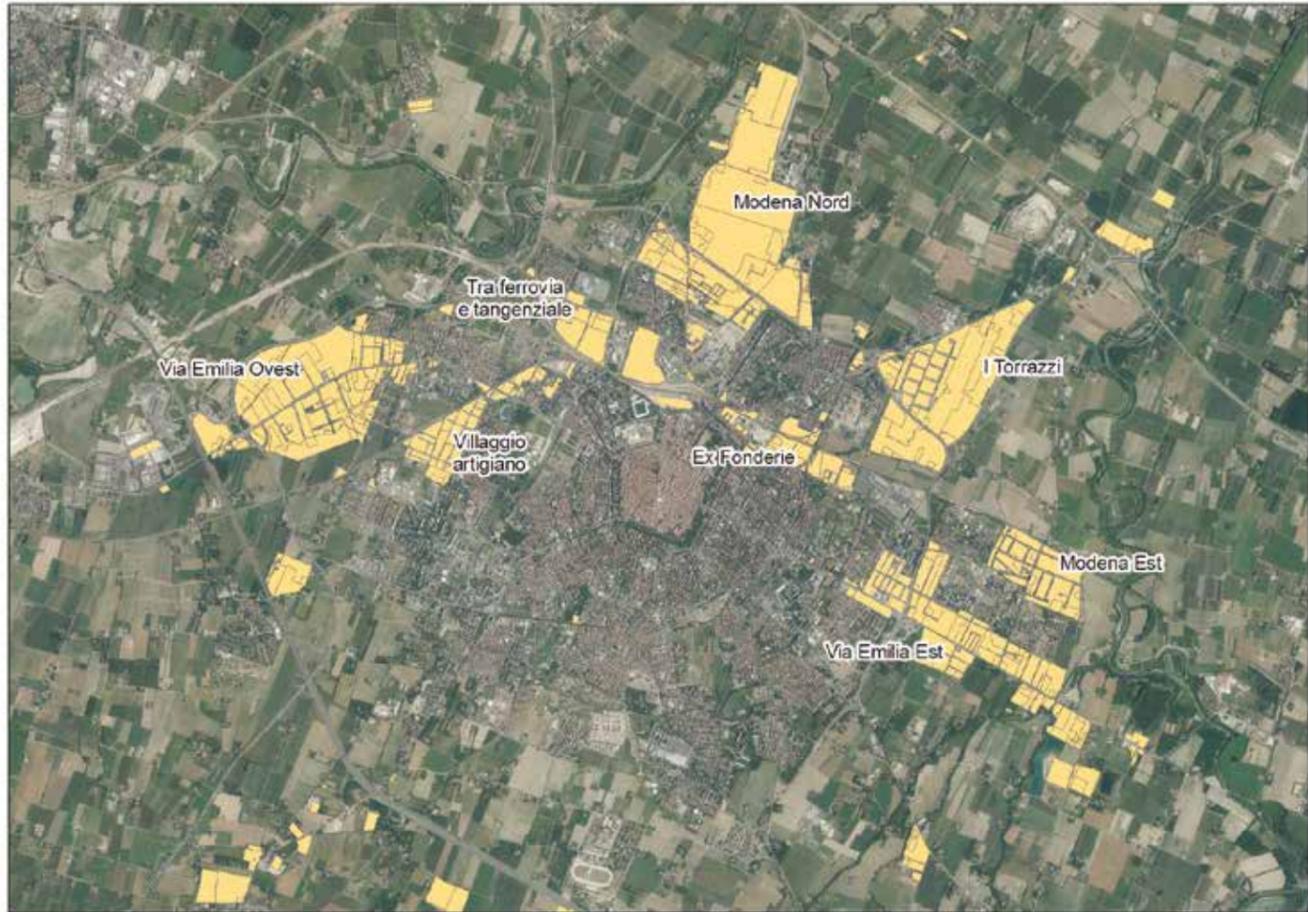
La città del Novecento, di cui le aree produttive sono la cifra distintiva, è il nostro presente, è il luogo delle vite, delle passioni, dei conflitti, del lavoro, dell'intraprendenza di una comunità in continuo e rapido mutamento.

I progetti, i piani urbanistici e gli atti dell'amministrazione pubblica cittadina conservati presso l'Archivio Storico Comunale, l'Archivio di Deposito e la Biblioteca d'Arte Luigi Poletti, valorizzati nel volume *Città e architetture industriali. Il Novecento a Modena*, raccontano questa parte fondamentale della recente storia della città.

Immagine del Pip 10,
2015, foto di Vanni
Bulgarelli



RINGRAZIAMENTI



Mappa degli insediamenti produttivi, elaborazione Alessandro Ghinoi
Dati forniti da Consorzio Attività Produttive

Riproduzioni fotografiche mostra, audiovisivo e documentario per gentile concessione di:

Archivio privato Gianfranco Bertolotti e Vivia Vecchi

Archivio Roganti

Biblioteca d'Arte L. Poletti, Comune di Modena

Comune di Modena, Settore Pianificazione territoriale

Comune di Modena, Monet Video - Ufficio Comunicazione

Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi

Fondazione Fotografia Modena

Galleria Civica di Modena

Istituto per i Beni artistici, culturali e naturali della Regione Emilia-Romagna

Per la concessione delle riproduzioni fotografiche si ringraziano:

Giovanna Calvenzi, fotografia di Gabriele Basilico, ex Acciaierie Ferriere di Modena; **Chiara Dazi**, serie fotografica, Villaggio artigiano di Modena Ovest (2015) commissionata dal Comune di Modena per il volume *Città e architetture industriali*, **William Guerrieri**, parte della serie Villaggio di Modena Ovest realizzata nel 2009 su incarico della Biblioteca Poletti; **Massimo De Gennaro**, fotografie di **Lasa Metalli**; **Ernesto Tuliozi**; **Laura Domenichini** e **Claudio Fornaciari**, fabbriche di **Vinicio Vecchi**; **ZPZ Partners**
Le foto sono pubblicate nel volume citato

Un particolare ringraziamento a:

Luca Biancucci, direttore Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi con **Silvio Berni** e **Barbara Marangoni**;
Clara Fiandri, **Barbara Ballestri** e **Sonia Corradi**, Settore Pianificazione Territoriale, **Vittorio Galantini**, responsabile Sportello Unico Edilizia con **Franco Anderlini** e **Maria Concetta Mauro**;
Annalisa Bondioli, Fondazione Fotografia Modena, **Carla Barbieri** e **Maria Elisa Della Casa**, Biblioteca d'Arte L. Poletti, **Gabriella Roganti**, **Gianfranco Bertolotti** e **Vivia Vecchi**

Si ringraziano infine **Claudio Ceresoli** e **Marisa Di Consoli**, HPECOXA; **Cristina Morandi** e **Simonetta Mazzaferro**, Caprari SpA