

## **PROGRAMMA CONVEGNO**

**ore 15.00**

**Registrazione partecipanti**

**ore 15.15**

**Apertura Convegno**

***Gian Carlo Muzzarelli***

Sindaco di Modena

**Interventi**

***Angelo Varni***

Presidente IBC Regione Emilia-Romagna

***Anna Allesina***

Presidente Ordine Architetti Provincia di Modena

**ore 16.00**

***Presentazione del Progetto***

*Architetture del lavoro e dell'economia a Modena nel Novecento*

***Catia Mazzeri***

Responsabile Ufficio Ricerche Storia urbana, Comune di Modena

**ore 16.15**

**Comunicazioni**

***Luoghi e linguaggi delle architetture del lavoro***

***Giovanni Leoni***

Professore ordinario di Storia dell'Architettura, Università di Bologna

***L'industrializzazione di un territorio***

***Alberto Rinaldi***

Ricercatore di Storia economica, Università di Modena e Reggio Emilia

***Politiche urbanistiche e insediamento industriale***

***Vanni Bulgarelli***

Progetto Città sostenibili

***Aree industriali e rigenerazione urbana oggi***

***Marcello Capucci***

Dirigente Servizio Pianificazione urbanistica, Comune di Modena

**ore 17.40**

***Presentazione Banca dati del patrimonio industriale dell'Emilia Romagna***

a cura IBC Regione Emilia-Romagna, Servizio Beni architettonici e ambientali

***Piero Orlandi***

Responsabile Servizio

***Massimo Tozzi Fontana***

Curatore banca dati, IBC, coordinatore sezione regionale AIPAI

**ore 18.30**

**Discussione**





Comune di Modena

# Architetture del lavoro e dell'economia Il Novecento a Modena e la città contemporanea

CONVEGNO

**Mercoledì 3 dicembre 2014 ore 15**  
Sala G. Panini, Camera di Commercio, Modena

ABSTRACT BOOK

In collaborazione con



## CREDITI

Il progetto “**Architetture del lavoro e dell'economia. Il Novecento a Modena e la città contemporanea**” è ideato e realizzato dall'Ufficio Ricerche e Documentazione sulla storia urbana dell'Assessorato alla Cultura del Comune di Modena, con la collaborazione dell'Istituto per i Beni Artistici Culturali e Naturali della Regione Emilia-Romagna e dell'Ordine degli architetti pianificatori paesaggisti conservatori della Provincia di Modena. Il progetto è condiviso con l'Assessorato all'urbanistica e si avvale del contributo del Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi.

Responsabile del Progetto

**Catia Mazzeri**

Consulenza scientifica

**Vanni Bulgarelli**

Collaborano alla progettazione e realizzazione del progetto:

**Anna Allesina, Silvio Berni, Lorenzo Bertucelli, Marcello Capucci, Laura Domenichini, Claudio Fornaciari, Andrea Giuntini, Alessandro Ghinoi, Giovanni Leoni, Piero Orlandi, Alberto Rinaldi, Rossella Ruggeri, Matteo Sintini, Massimo Tozzi Fontana**

### **info**

Ufficio Ricerche Storia urbana

Assessorato alla Cultura

via Galaverna, 8

tel. 059 2033876/5

**[catia.mazzeri@comune.modena.it](mailto:catia.mazzeri@comune.modena.it)**

**[citta.sostenibili@comune.modena.it](mailto:citta.sostenibili@comune.modena.it)**

**[www.cittasostenibile.it](http://www.cittasostenibile.it)**

Progetto grafico di copertina

**Cinzia Casasanta**

Ufficio grafica del Comune di Modena

L'abstract book è curato da Vanni Bulgarelli

# INDICE

## **Presentazioni**

*Gian Pietro Cavazza  
Anna Maria Vandelli*

**Architetture del lavoro e dell'economia. Sintesi del progetto**  
*Catia Mazzeri*

**L'industrializzazione del territorio modenese**  
*Alberto Rinaldi*

**Manifatture e lavoro**  
*Lorenzo Bertucelli*

**L'archeologia industriale regionale nell'attività dell'IBC**  
*Massimo Tozzi Fontana*

**Politiche urbanistiche e insediamenti industriali**  
*Vanni Bulgarelli*

**Le infrastrutture**  
*Andrea Giuntini*

**Il progetto dei luoghi della produzione in Italia nel Secondo Dopoguerra**  
*Matteo Sintini*

**Luoghi e linguaggi delle architetture del lavoro**  
*Giovanni Leoni*

**Quarant'anni nella trasformazione delle aree produttive**  
*Silvio Berni*

**Professione e cultura del progetto nell'architettura della produzione**  
*Laura Domenichini e Claudio Fornaciari*

**Aree industriali e rigenerazione urbana: progetti modenese**  
*Marcello Capucci*

**Il miglio quadrato dell'artigianato automobilistico modenese**  
*Rossella Ruggeri*

**Mappe e carte della città industriale**  
*Alessandro Ghinoi*

## Un progetto culturale nella trasformazione della città costruita

**Gian Pietro Cavazza**

*Assessore alla Cultura - Vice Sindaco di Modena*

Il progetto culturale sulle “**Architetture del lavoro e dell’economia. Il Novecento a Modena e la città contemporanea**” costituisce un nuovo contributo alla conoscenza della città costruita e in particolare della parte di città sorta nel Novecento, frutto di un complesso e intenso processo storico, economico, culturale e sociale. La città, con le sue forme fisiche, e in particolare con le diverse articolazioni dello spazio pubblico, è il luogo delle relazioni sociali, espressione e scena di molteplici aspetti della cultura della comunità.

La continuità del lavoro *dell’Ufficio ricerche e documentazione sulla storia urbana*, che da oltre 15 anni produce eventi, testi, materiali resi accessibili anche *on line*, è un caso molto particolare nel panorama nazionale e unico di un servizio comunale. Tale lavoro ha consentito di sedimentare relazioni e apporti di numerosi specialisti e istituzioni di rilievo nazionale ed europeo di diverse discipline sulla trasformazione della città contemporanea.

Le architetture e i luoghi del lavoro e dell’economia, tema di questo progetto, e le ampie aree che le ospitano sono oggi un segno forte, per dimensione e tipologia, nel panorama urbano, spesso non riconosciute, mentre concorrono talvolta in modo determinante a caratterizzare l’identità dello spazio costruito. Sono parte della memoria storica collettiva, che può essere smarrita con la loro eliminazione o sostituzione. Per questo, il necessario processo storico che ha sempre connotato il divenire delle città, caratterizzato dalla loro continua trasformazione, ancora più rilevante oggi per le aree industriali, dovrebbe essere accompagnato dalla consapevolezza dei valori materiali e immateriali di cui queste sono espressione, per orientare il rinnovamento urbano e l’organizzazione di nuove risposte.

I numerosi saggi esito delle ricerche e le schede degli edifici, che in termini più emblematici rappresentano l’industrializzazione del territorio, consentiranno di restituire una chiave di lettura inedita del rapporto tra processo produttivo, ambiente di lavoro, cultura di impresa e linguaggi tecnici e architettonici, in parte condizionati e stimolati dalle politiche pubbliche, urbanistiche e sociali, dalle normative e dalle matrici ambientali.

Centrali nelle nostre realtà, le culture del lavoro e dell’impresa, spesso fuse insieme nella piccola e media impresa, trovano una loro originaria e specifica espressione fisica, tipologica e culturale nelle “case-officina” e pervadono l’intera cultura urbana, l’idea stessa di società e comunità. In questo senso la ricerca e i prodotti che saranno realizzati restituiscono un tratto fondamentale delle nostre comunità, che si rispecchia nelle vecchie e nuove forme urbane.

## **Cultura e conoscenza per trasformare la città**

***Anna Maria Vandelli***

*Assessora all'Urbanistica del Comune di Modena*

Dalla fine degli anni Ottanta del secolo scorso la città di Modena ha avviato complessi piani e progetti di trasformazione progressiva delle sue aree industriali e delle fabbriche non più utilizzate per la produzione industriale. Si tratta di un'opera continua, come continuo è stato il percorso di espansione e costruzione di quelle aree, nel corso del Novecento, con momenti di accelerazione, che in pochi decenni hanno prodotto la nuova città industriale, assicurando lavoro e benessere diffuso. Il riuso delle aree dismesse è una straordinaria occasione di ripensamento e rigenerazione di parti importanti della città, che in taluni casi ha prodotto interventi puntuali di recupero degli edifici, salvaguardandone le strutture architettoniche originarie, in altri ha comportato l'abbattimento e la sostituzione degli edifici. Più complesso è stato il lavoro di ripianificazione urbanistica della grande area industriale, storicamente cresciuta a ridosso della linea ferroviaria Milano-Bologna. Dai primi schemi della fine degli anni '80 si è giunti ad un complessivo riassetto che ha dovuto comporre esigenze diverse. La destinazione dei suoli, non più ad attività produttive, è stata orientata alla soddisfazione della domanda abitativa, per non consumare nuovo suolo agricolo e ridurre l'espansione urbana, verso una città più compatta. Si è inoltre incrementata la dotazione di servizi pubblici, si sono rinnovate strutture scolastiche. Ampio spazio è stato assegnato alle attività terziarie, alcune delle quali di particolare rilevanza culturale, come il Museo Casa Natale Enzo Ferrari. Si dovrà inoltre proseguire nell'adeguamento delle infrastrutture per la mobilità e per altri servizi.

Più recentemente è stato approvato uno specifico strumento di intervento sul "Villaggio artigiano Modena Ovest" il primo realizzato in città e tra i primi in Italia. Il Piano di riuso e riqualificazione si collega con la dismissione del tratto della linea ferroviaria che ha diviso per decenni l'area, consentendo di cogliere una occasione unica per Modena, con il complessivo ripensamento strategico dell'attuale assetto, essenziale per l'intera città. Si è dovuto spesso procedere con norme urbanistiche nazionali obsolete e inefficaci per l'azione di rigenerazione urbana, con regolamenti e strumenti operativi da adeguare alle nuove esigenze di progettazione e attuazione degli interventi. Tutto il tema delle regole va ripensato per renderlo coerente con gli interventi sulla città costruita e modificando procedure nate per controllare la fase espansiva della città. Incidono sulle scelte urbanistiche gli assetti proprietari, le condizioni economiche generali e di investimento, le risorse pubbliche disponibili. L'insieme di questo processo comporta non solo un nuovo approccio strategico e operativo, ma una più ampia e complessa strumentazione culturale, che implica conoscenza delle forme architettoniche degli edifici industriali, dei tessuti urbani e delle strutture sulle quali è necessario intervenire con azioni e progetti differenziati e di qualità. Sono ancora tante le aree e gli edifici in attesa di trasformazione e l'unicità di certi contesti, che rappresentano parti importanti della storia della nostra città, ne compongono aspetti identitari, richiamano con più forza l'esigenza di una partecipazione attiva dei cittadini, degli operatori, dei professionisti chiamati a reinterpretare il disegno urbano della città industriale contemporanea.

Il progetto "*Architetture del lavoro e dell'economia. Il Novecento a Modena e la città contemporanea*", dell'Ufficio ricerche e documentazione sulla storia urbana costituisce un contributo importante al completamento del quadro conoscitivo a supporto del nuovo PSC, che ha tra le sue priorità la rigenerazione della città costruita, e contribuisce alla partecipazione informata dei cittadini e delle diverse competenze professionali, al processo di trasformazione della città industriale del Novecento.

## Architetture del lavoro e dell'economia. Sintesi del progetto

**Catia Mazzeri**

*Responsabile Ufficio ricerche e documentazione storia urbana*

Il progetto di ricerca e documentazione storica sulle “**Architetture del lavoro e dell'economia. Il Novecento a Modena e la città contemporanea**”, si collega organicamente con il precedente lavoro “*Città e architetture. Il Novecento a Modena*”, che ha visto la realizzazione di eventi, conferenze, itinerari culturali e la pubblicazione di diversi materiali tra i quali il volume edito nel 2012 da Franco Cosimo Panini. Più in generale ci si propone di completare un più ampio impegno sulla storia urbana del Novecento iniziato nel 2008. Oltre ad altre numerose attività nel campo della cultura della sostenibilità ambientale urbana e dell'architettura, anche attraverso i progetti citati, l'Ufficio è diventato un luogo consolidato e riconosciuto, a livello locale e nazionale, d'iniziativa culturale, confronto e ricerca sulla storia urbana, l'architettura e le trasformazioni dell'ambiente urbano contemporaneo.

Scopo del progetto è ricostruire parte di una storia urbana, che ha nell'industrializzazione del territorio modenese una componente essenziale, e determinante nella formazione della città del Novecento e contemporanea. Promuovere tra i cittadini una maggiore conoscenza e una lettura critica dei tessuti urbani disegnati dall'insediamento industriale e dalle sue architetture, significa concorrere al riconoscimento delle diverse componenti di quel processo, che ha trasformato radicalmente in meno di un secolo la città e il suo territorio. Il progetto si propone inoltre, attraverso il racconto delle diverse fasi di costruzione della città industriale e l'analisi delle architetture del lavoro e dell'economia, più rappresentative, di contestualizzare storicamente in una visione unitaria della città e del territorio, le aree e gli edifici, oggetto di trasformazione. Del complesso processo storico, che ha dato forma ai luoghi della produzione e del lavoro, con il suo straordinario carico di fatti economici, sociali, culturali e politici, si intende approfondire la parte fisica, una delle sue più evidenti e tangibili eredità: le architetture prodotte.

Lo sviluppo industriale di Modena e del suo ampio territorio coincide quasi interamente con l'arco temporale del secolo scorso. Numerosi sono gli studi che hanno affrontato gli aspetti socio-economici della storia dell'industrializzazione della nostra area. Molto meno presenti e più parziali sono le ricerche e le informazioni disponibili per i cittadini su come e quanto lo sviluppo industriale ha inciso sulla formazione della città costruita, sulla sua attuale struttura urbanistica e sulle visibili componenti architettoniche, che ne segnano il paesaggio.

La città industriale costruita a Modena, assai diversa da quelle del “triangolo industriale”, è frutto dello specifico processo storico, avviato con sensibile ritardo rispetto ad altre aree del nord del Paese, che ha poi portato Modena ai vertici dell'attività manifatturiera continentale. Poche le grandi imprese e quindi i grandi stabilimenti, molto più numerose le medie e piccole aziende e quindi più contenuti i manufatti che le ospitano. Edifici che combinano tipologie, tecniche costruttive, linee architettoniche assai diverse tra loro, scandite dall'evoluzione delle esigenze produttive, dalle risorse disponibili, dagli assetti urbanistici e dalle politiche locali, dalla creatività dei progettisti e dall'interesse della committenza a investire sui “contenitori”, dalla sottesa “idea di fabbrica”. Fare emergere gli intrecci tra i diversi fattori che hanno concorso a impegnare gran parte del suolo urbanizzato con la “fabbrica diffusa”, è tra gli obiettivi del progetto.

L'intento è inoltre di avvicinare i cittadini, con più idonei strumenti di conoscenza e di analisi, ai temi della città futura, che ha nella riconversione e riuso delle aree della città industriale, una delle sue chiavi di volta.

L'approccio è quello della storia urbana proposta attraverso l'analisi e la schedatura di manufatti frutto di molteplici esigenze, collocati in un contesto urbano segnato dalla loro presenza e organizzato al fine di assicurarne la funzionalità e l'espansione. Un patrimonio di architetture del lavoro e dell'economia industriale, in parte oggetto da tempo di profonde trasformazioni strutturali, che comportano radicali mutamenti urbanistici. Anche sotto questo aspetto "la fabbrica è una macchina del tempo" e la relativamente rapida obsolescenza e sostituzione dei prodotti, dei mezzi per realizzarli e dei relativi processi produttivi, con l'abbandono delle aree degli stabilimenti, sta producendo, con le aree e gli impianti dismessi, una perdita della memoria e di senso dello straordinario percorso compiuto. Da diversi decenni il riuso delle aree industriali dismesse, di complessi edilizi o di singoli edifici è al centro delle politiche urbanistiche e la conoscenza del valore di tale patrimonio è essenziale per una sua corretta riutilizzazione o ridestinazione.

In questo senso il progetto di ricerca storica è strettamente collegato alle riflessioni sulla città contemporanea e il suo futuro. Accanto alla centralità del capoluogo saranno in questo caso proposti luoghi e fabbriche di altri centri della provincia, riferimento dei distretti industriali che caratterizzano il sistema produttivo modenese.

La complessità dei temi è affrontata, secondo prassi consolidate, con forti competenze multidisciplinari grazie alla disponibilità di ricercatori, docenti, esperti e alla collaborazione di istituzioni come l'IBC della Regione Emilia-Romagna e l'Ordine degli architetti della Provincia di Modena.



## L'industrializzazione del territorio modenese

**Alberto Rinaldi**

Ricercatore di storia economica al Dipartimento di Economia "M. Biagi", Università di Modena e Reggio Emilia

L'insediamento delle prime industrie moderne a Modena risale al primo decennio del XX secolo. Una seconda significativa fase di crescita si ebbe nella seconda metà degli anni trenta, trainata dalle commesse belliche del regime fascista. Tuttavia, ancora nel 1951 oltre la metà della popolazione attiva era addetta al settore primario. A partire dagli anni '50 prese l'avvio un impetuoso processo di sviluppo industriale, che nell'arco di una generazione ha trasformato radicalmente la struttura dell'economia locale, da prevalentemente agricola a industriale e terziaria. Se nel 1950 Modena si collocava al 40° posto nella graduatoria delle province italiane per reddito *pro-capite*, da quel momento iniziò una lenta risalita che la portò a raggiungere il 1° posto nel 1980, posizione nella quale rimase sino al 1982. Da quel momento Modena ha perso la posizione di vertice, senza mai scendere al di sotto del 10° posto.

Il decollo delle attività industriali della provincia si è imperniato su cinque settori principali: agro-alimentare, metalmeccanica, ceramica, tessile abbigliamento e biomedicale, ai quali si è aggiunto dagli anni '90 anche l'ICT. L'agro-alimentare, la metalmeccanica e l'ICT sono oggi diffusi su tutto il territorio provinciale. La ceramica è concentrata soprattutto nella zona di Sassuolo, il tessile-abbigliamento a Carpi e il biomedicale a Mirandola.

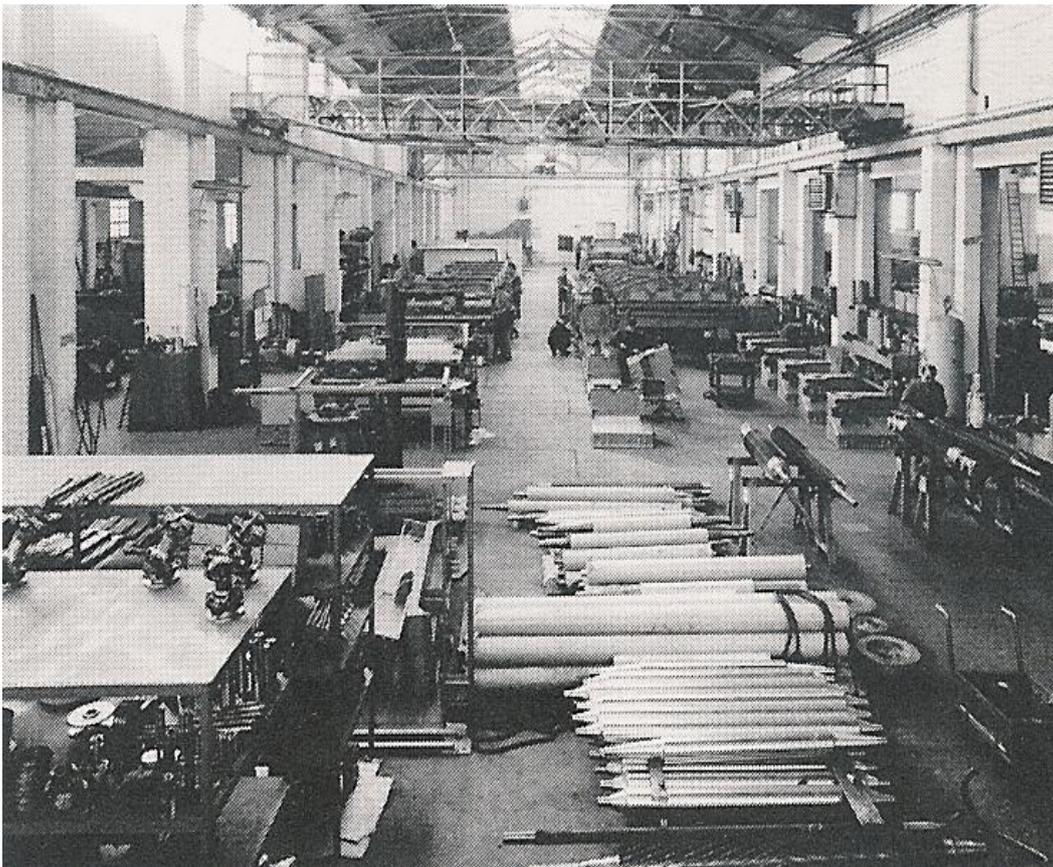
Un ruolo trainante nello sviluppo dell'industria locale è stato svolto dalla piccola e media impresa. Le relazioni tra le imprese si sono configurate in modo da dare vita a sistemi produttivi chiamati "distretti industriali". Questi sono caratterizzati dalla concentrazione in un'area geograficamente ristretta di un numero elevato di imprese, tutte impegnate nello stesso settore produttivo. Di queste, una parte produce beni finali, mentre le altre lavorano come subfornitrici per le prime. Nei distretti più evoluti, vi sono pure numerose imprese specializzate in attività ausiliarie. Ad esempio, nel distretto ceramico di Sassuolo, accanto alle imprese che producono piastrelle, ci sono le imprese meccaniche che costruiscono macchine per l'industria ceramica, gli smaltifici, i colorifici, i produttori di colle speciali per la posa delle piastrelle, i produttori di imballaggi, i *designer*, i gli autotrasportatori e gli altri fornitori di servizi.

Nei distretti industriali c'è una forte concorrenza tra le imprese specializzate in attività simili (ad esempio, due imprese che producono motoriduttori), che le induce ad investire per dotarsi dei macchinari più moderni, al fine di offrire prodotti di qualità migliore e a prezzi più bassi. Di converso, tra le imprese specializzate in attività complementari vi è una forte spinta alla collaborazione, che svolge un ruolo cruciale nell'alimentare i processi innovativi.

Gli anni recenti hanno visto l'emergere di imprese *leader*, che organizzano una quota crescente dell'attività dei distretti industriali modenese. Questa evoluzione appare soprattutto come il risultato delle strategie di internazionalizzazione perseguite dalle imprese distrettuali più dinamiche di fronte alle sfide della globalizzazione, attraverso la costituzione di una propria rete di filiali commerciali e produttive all'estero, che si è affiancata al tradizionale canale dell'esportazione diretta.

Nell'ultimo decennio è emerso un nucleo di gruppi multinazionali, alcuni dei quali veri e propri *leader* globali nelle rispettive nicchie di mercato, che hanno assunto un ruolo trainante per l'intera industria provinciale.

Si tratta di 248 gruppi (146 a controllo modenese, 40 a controllo nazionale e 62 a controllo estero), a cui fanno capo il 50% dell'occupazione manifatturiera, il 57% del volume d'affari e il 74% dell'export provinciale. L'avvento dei gruppi multinazionali ha avuto profonde ripercussioni sull'organizzazione della catena del valore, con una considerevole estensione all'estero delle relazioni produttive. Infatti, soltanto il 20% delle imprese appartenenti a questi gruppi si caratterizza per una catena del valore fortemente ancorata al contesto locale riguardo sia ai fornitori che agli utilizzatori dei prodotti. La parte rimanente fa invece capo ad una catena del valore che oltrepassa i confini nazionali, ossia si approvvigiona delle risorse di cui ha bisogno e vende i propri prodotti a livello globale, sia nei paesi avanzati che in quelli emergenti.



## Manifatture e lavoro

**Lorenzo Bertucelli**

*Professore associato di storia contemporanea al Dipartimento di Studi linguistici e culturali  
Università di Modena e Reggio Emilia*

Guardare alle architetture industriali e manifatturiere dal punto di vista della storia del lavoro significa adottare una prospettiva di storia sociale. Più specificatamente significa porsi il problema delle interazioni tra i diversi soggetti che “abitano” la fabbrica – operai, imprenditori, tecnici, manager – e delle relazioni tra organizzazione del lavoro e luogo di lavoro. Inoltre, occorre considerare le tante geografie del nostro Paese, le tante periferie e situazioni locali ben determinate, con aspetti specifici tanto più evidenti se consideriamo le culture del lavoro come il risultato di un intreccio tra condizione professionale, culture territoriali e culture politiche. Culture del lavoro che occorre perciò osservare nelle interazioni e nelle declinazioni che assumono contaminandosi con le culture locali delle tante province italiane.

Nel caso modenese è importante sottolineare la rilevanza – per buona parte del Novecento – del rapporto tra lavoro urbano e ambiente rurale. Anche dopo il 1945, il legame con la campagna è essenziale per delineare la parabola delle culture del lavoro in una regione caratterizzata da tante figure specifiche di lavoratori il cui tratto comune è costituito spesso dalla pluriattività o comunque dalla persistenza dei legami con i mondi rurali di provenienza, anche quando si collocano stabilmente nelle fabbriche delle città.

In questo senso, indagare come viene percepito il lavoro di fabbrica nelle diverse fasi del Novecento, quali siano i tratti sociali dominanti e le culture prevalenti nel mondo del lavoro risulta utile per capire come e perché prenda forma il valore condiviso della “centralità del lavoro” – così radicato nel Novecento modenese al punto da divenire un chiaro elemento identitario e così diffuso da divenire riferimento per l’azione politica e istituzionale – ma anche per coglierne i tratti conflittuali. I luoghi di lavoro, insomma, sono i luoghi in cui – anche nella loro fisicità – si confrontano culture sociali, valori di riferimento e attitudini individuali e collettive, spesso in grado di informare l’intera società circostante, in una alternanza di collaborazione e antagonismo, o – meglio ancora – di tutto ciò ben miscelato e variabile nel tempo.



## **L'archeologia industriale regionale nell'attività dell'IBC**

**Massimo Tozzi Fontana**

*Curatore banca dati Patrimonio Industriale, Servizio Beni architettonici e ambientali IBC.  
Coordinatore sezione regionale AIPAI*

A oltre trent'anni dalle prime iniziative per la tutela e la valorizzazione del patrimonio industriale italiano, abbiamo di fronte uno scenario contraddittorio: da un lato l'interesse per il tema si diffonde in modo costante, con il moltiplicarsi di studi, di iniziative e di realizzazioni; dall'altro cresce l'inquietudine per la continua cancellazione di testimonianze essenziali per la conservazione della memoria storica di settori produttivi e di territori trasformati dall'industrializzazione. Semplificando si potrebbe dire che l'archeologia industriale, intesa come metodo e oggetto di ricerca storica, è in buona salute; il patrimonio, invece, è in grave sofferenza.

Eppure il *Codice dei beni culturali e del paesaggio*, entrato in vigore nel 2004, grazie alla sua riscrittura nel 2008, introduce "i beni della scienza, tecnica e industria" tra quelli da proteggere e valorizzare; però, allo stesso tempo, è stato dato il via a una legislazione in materia urbanistica, come il piano casa e i vari piani paesaggistici, tesa a favorire la ripresa del settore edilizio in crisi. Tale legislazione, nelle more di un reale chiarimento dell'intesa tra stato e regioni, è entrata in linea di collisione con i principi espressi dal Codice. E così purtroppo le ruspe continuano il loro cammino, in omaggio all'ipocrita convinzione che demolire e poi costruire sia più "economico" che restaurare e poi riutilizzare, con buona pace di chi si preoccupa per il disvalore "economico" della perdita culturale.

Di fronte a tale situazione si comprende che chi vuole non solo conoscere, ma anche difendere e poi valorizzare il patrimonio industriale, cessa di essere puramente e semplicemente uno studioso di storia dell'economia, delle tecniche o dell'architettura e assume un impegno diverso, non più solo teorico, ma anche partecipe dei molti conflitti aperti su tanti fronti. E ciò comporta, per esempio, che se si denuncia la distruzione affrettata e talvolta illegale di un caseificio, di una ciminiera, di un mulino o di un qualsiasi luogo di lavoro accanto al quale ci accadeva di passare nella nostra infanzia, e che aveva un suo posto nel nostro paesaggio interiore, si venga spesso accusati da chi opera o sostiene la demolizione di essere "nemico dello sviluppo", snob conservatore del "bello per pochi", "nostalgico" che si oppone al progresso, di modo che il legittimo sentimento di perdita sia sostituito da un improprio senso di colpa. Ma l'aspetto "militante" del ricercatore che studia il patrimonio industriale non toglie nulla all'impegno nella ricerca e nella documentazione, che resta il compito principale dell'Istituto per i Beni Culturali, a quarant'anni dalla sua fondazione. La Regione Emilia Romagna è stata una delle prime ad avviare, alla fine degli anni settanta del secolo scorso, un censimento del patrimonio industriale, incontrando le difficoltà insite nell'affrontare un nuovo ambito di studio con strumenti di indagine ancora poco discussi e certamente non formalizzati.

Più recentemente, a partire dalla consultazione della documentazione edita e inedita, il Servizio Beni Architettonici e Ambientali dell'IBC ha condotto un'indagine sullo stato attuale di edifici e siti produttivi, con l'obiettivo di documentare in modo sintetico le vicende del patrimonio industriale regionale e di trasmettere le conoscenze acquisite tramite una banca dati rivolta oltre che agli studiosi e ai turisti in cerca di cultura, anche e soprattutto a chi ha l'onere della pianificazione.

E' stato così avviato un censimento, primo passo verso la costruzione di un atlante del panorama produttivo storico dell'Emilia-Romagna, senza pretese di esaustività, affrontando in primo luogo i manufatti più conosciuti, il cui destino, in quanto dismessi o in rovina, costituiva o continua a costituire oggetto di dibattito.

Una prima fase della ricerca ha riguardato gli opifici che, dopo l'abbandono, sono stati recuperati, con esiti differenti. In modo analogo sono stati esaminati gli stabilimenti alla cui dismissione non ha fatto seguito alcun intervento di recupero o riciclo, aprendo così la strada all'abbandono e al degrado. In prospettiva l'attenzione si concentrerà sul patrimonio "minore": siti di modeste dimensioni produttive, come i moltissimi mulini e forni da calce e da laterizi, di grande rilievo nella storia del lavoro regionale. Un'attenzione particolare sarà inoltre dedicata alle infrastrutture paleoindustriali, come i sistemi idraulici artificiali, di enorme importanza storica. Questa attenzione corrisponde a un'idea cardine del nostro progetto: non fissare rigidi confini cronologici alla ricerca, in considerazione del fatto che nell'area di cui ci occupiamo l'industrializzazione ha avuto tempi e modi diversi rispetto alle nazioni europee nelle quali ha avuto luogo la rivoluzione industriale tra i secoli XVIII e XIX.

A corredo delle schede è stato realizzato un repertorio bibliografico, attualmente costituito da oltre cinquecento titoli relativi all'Emilia-Romagna. Grazie ad alcuni strumenti informatici disponibili in rete, quali *Google maps* e *Google street view*, è stato possibile documentare lo stato attuale dei manufatti e rappresentarli in modo dinamico, segnalando i cambiamenti avvenuti negli ultimi anni. Più recentemente è stata avviata la campagna fotografica dell'intera regione. La banca dati, in aggiornamento continuo, è online:

<http://ibc.regione.emilia-romagna.it/argomenti/archeologia-industriale>



## **Politiche urbanistiche e insediamenti industriali**

**Vanni Bulgarelli**

*Coordinatore scientifico Progetto Città Sostenibili*

L'evoluzione degli insediamenti industriali e le politiche urbanistiche degli enti locali, tra loro intrecciandosi, segnano l'evoluzione e la trasformazione della città di Modena nel Novecento, orientandola verso una specifica forma di città industriale contemporanea. I segni materiali originari di tale processo si vanno rapidamente perdendo, assorbiti dalle modificazioni contestuali, avvenute e in atto, del tessuto produttivo e di quello urbano o in attesa di altri destini. Altre parti significative delle aree occupate da attività produttive sono in fase di evoluzione e selezione, aprendo numerose opportunità di riuso, ripensamento e rigenerazione urbana ed economica.

Nel corso del Novecento la politica delle aree e l'assetto urbanistico della città hanno prima assecondato poi diretto l'insediamento industriale, diventando una delle leve delle politiche locali di sviluppo socio-economico adottate dal Comune di Modena. L'ideazione e la realizzazione dei "villaggi artigiani", le tipologie edilizie industriali adottate, la ricerca del linguaggio architettonico dei luoghi del lavoro e della produzione segnano l'esperienza maturata a Modena, per molti versi esemplare a livello nazionale e non solo.

Oltre alla ricostruzione delle principali scelte urbanistiche adottate dall'amministrazione comunale di Modena nel secolo scorso, si indicheranno sinteticamente quelle seguite a Carpi e a Sassuolo, offrendo un più ampio scenario storico-territoriale e un confronto di esperienze. La trasformazione impressa alla città dallo sviluppo industriale, implica diverse linee di intervento nell'organizzazione dello spazio e del territorio: la destinazione del suolo per le attività propriamente manifatturiere, per le infrastrutture e i servizi, per la residenza delle famiglie dei lavoratori attratti dalle nuove manifatture e i relativi servizi sociali.

La localizzazione dei primi nuclei manifatturieri è condizionata da fattori ambientali e infrastrutturali e dalle dinamiche del mercato dei suoli, che solo in parte e solo nella seconda metà del secolo scorso, viene condizionato e governato da azioni e regole pubbliche. La pianificazione urbanistica a Modena muove i suoi primi passi a fine Ottocento, proprio per disporre un'ampia area da destinare a piccole attività artigianali di servizio e manifatturiere, nel quadrante nord-ovest oltre la cinta muraria ancora esistente. Il modello della "città sanitaria" impone la prassi urbanistica dello *zoning*, che colloca le produzioni, in particolare di quelle nocive e a maggiore impatto ambientale, a distanza dalle zone abitate. I regolamenti comunali igienico-sanitari, edilizi e urbanistici progressivamente intervengono a normare collocazione, tipologia e caratteristiche degli edifici destinati alla produzione. Anche l'effettiva disponibilità dei proprietari delle aree determina le scelte localizzative. Coesiste per una lunga fase iniziale dello sviluppo urbano e industriale di Modena l'insediamento minore di attività artigianali, che si collocano nel tessuto misto della città, adottando tipologie edilizie e attività coerenti.

Si tratta di caratteri originari importanti, che in modo del tutto diverso, ricorreranno nei primi decenni del secondo dopoguerra. A partire dagli anni '50 la pianificazione urbanistica si intreccia con la programmazione economica e sociale, suscitando un vivo confronto politico sulla sua natura e incisività. Le linee dell'azione del governo locale rimettono al centro il lavoro e l'esigenza di uno sviluppo equilibrato della provincia e non solo dei singoli centri. Il policentrismo del territorio è rafforzato dallo sviluppo polisettoriale che porterà alla formazione di diversi distretti produttivi, non separati, ma in relazione tra loro.

Tali rapporti economici, produttivi e territoriali condizionano gli insediamenti e le politiche urbanistiche adottate. La leva della destinazione d'uso del suolo è infatti, con quella dei servizi e delle infrastrutture, la più forte a disposizione delle politiche locali di sviluppo. Negli ultimi due decenni del secolo il controllo dei processi localizzativi ed espansivi, si misura con il progressivo stemperarsi della programmazione di area vasta e con l'accentuazione delle dinamiche municipali.

La territorializzazione dello sviluppo industriale modenese si può articolare in tre fasi. Una prima che, a partire dalla metà dell'Ottocento fino agli anni Venti del Novecento porta a occupare un'area specifica a Nord e a Est della città, a ridosso delle mura poi eliminate e nelle aree di prima espansione. Si tratta di pochi siti produttivi, legati soprattutto alla trasformazione dei prodotti agricoli e zootecnici, poi alla produzione metallurgica di attrezzature ferroviarie, armamenti ed energia. L'attività artigiana trova spazi nella città costruita dentro e a ridosso delle mura. La seconda, di più netta impronta industriale, procede nel corso del ventennio fascista e insiste, sostanzialmente sulle medesime aree. Si caratterizza per la dimensione e la tipologia delle produzioni, che guardano decisamente alla metallurgia, alla meccanica agricola e motoristica, con stabilimenti di una certa consistenza. Più dirompente e pervasiva, la terza fase che interessa tutta la seconda metà del secolo scorso e porta a occupare vaste porzioni del territorio comunale, a Nord, Est e Ovest, con progetti insediativi e produttivi coerenti con il modello economico della "terza Italia", disegnate da specifiche scelte urbanistiche e di politica economica. Sfruttando le normative e strumenti nazionali che, tra la fine degli anni '60 e gli inizi degli anni '70, apriranno ad una maggiore possibilità di intervento da parte dei comuni nella politica delle aree, sia per l'edilizia popolare che per le attività produttive, i comuni modenesi e segnatamente il capoluogo incrementano le aree pubbliche destinate alla piccola e media impresa e si dotano di specifici soggetti pubblici per la loro trasformazione come il Consorzio delle Aree Produttive.

Il controllo dell'urbanizzazione e degli insediamenti industriali lascia margini ad alcune emergenze sparse, presenti nelle aree extraurbane del comune. Le politiche pubbliche regolano, in alcune fasi storiche la tutela-conservazione delle architetture rurali, ovvero la loro trasformazione edilizia e l'integrazione delle consistenze edilizie funzionali alle dinamiche produttive aziendali.

Il lavoro si collega con quanto prodotto in precedenti contributi presenti nei volumi: *La città e l'ambiente*, *Città e architetture* e può avvalersi di ricerche e contributi specifici pubblicati. In questo caso, senza riproporre la scansione dei piani urbanistici, ci si concentrerà sullo specifico delle scelte pubbliche compiute nell'arco intero del secolo, nella definizione dello spazio urbano destinato ad ospitare le attività produttive, con lo scopo di evidenziare lo stretto collegamento tra politiche urbanistiche, modello insediativo ed economico-industriale e la loro influenza sulle strutture architettoniche.

## **Le infrastrutture**

**Andrea Giuntini**

*Professore associato di storia economica al Dipartimento di Economia "M. Biagi"  
Università di Modena e Reggio Emilia*

Nel confronto politico ed economico le infrastrutture occupano spazi sempre più ampi, sollecitando le competenze pubbliche e degli individui, la qualità degli apparati tecnici della pubblica amministrazione, le capacità imprenditoriali e tecniche, la sensibilità comune verso grandi valori come libertà e solidarietà e ribadendo la validità di un sistema di regole, disegnando spazi vivibili, sicuri e compatibili sotto il profilo ambientale. Se l'arretratezza e la disorganizzazione delle infrastrutture rappresentano storicamente un ostacolo al progredire di una regione o di un paese, viceversa un sistema funzionante è un presupposto ineliminabile del successo economico e misura il grado di modernizzazione raggiunto. Nel processo di costruzione delle reti di infrastrutture italiane - dalle strade alle ferrovie, dai porti agli aeroporti, dalle poste alle telecomunicazioni, dalle reti energetiche ai sistemi igienico-sanitari urbani e ancora ponti, tunnel, vie d'acqua interne, oleodotti e gasdotti - si riflette la storia del paese, nelle sue acquisizioni talvolta geniali come nei suoi errori più marchiani: acquisizioni e vincoli, opportunità e mancanze.

La ricostruzione delle vicende legate ai manufatti industriali dell'area modenese non può prescindere da un'attenta considerazione riguardante almeno alcune delle questioni di base riferite al settore delle infrastrutture. Resta poi da approfondire lo sforzo di tradurre e inserire nel tessuto del volume le testimonianze del processo di realizzazione del sistema infrastrutturale in una chiave di architetture del lavoro e dell'economia, nella convinzione che ogni manufatto vada letto in relazione al processo di industrializzazione e al contesto socio-economico via via prodottosi. Occorre procedere con una sorta di campionatura, scegliere alcune vicende particolarmente significative e renderle emblemi del discorso complessivo, a partire dalla municipalizzazione del trasporto urbano, avviato negli anni Ottanta dell'Ottocento e protagonista un trentennio più tardi di un processo insolito, che prevede il passaggio dall'utilizzo di carrozze ippotrattate direttamente all'applicazione dell'energia elettrica.

Non meno intrigante si presenta il percorso della rete di ferrovie secondarie a scartamento ridotto. Una peculiarità modenese dell'inizio degli anni Cinquanta è rintracciabile nel movimento che puntava ad ottenere cospicui quantitativi di gas naturale per destinarlo sia agli usi civili sia a quelli industriali. La questione assunse un'evidente fisionomia politica: il sogno dell'autonomia energetica si trasformò in una prova di forza con il potere centrale. Non di minor conto fu la sfida, lanciata dalle istituzioni modenesi, per ottenere la deviazione autostradale per il Brennero. Infine uno degli spunti maggiormente innovativi che si collocano cronologicamente grosso modo a partire dagli anni Ottanta si riferisce alla realizzazione di un avanzato sistema ecologico-ambientale, imperniato sulla filiera raccolta-smaltimento dei rifiuti e sull'approvvigionamento idrico, una delle punte più avanzate della costruzione del sistema infrastrutturale modenese.

## **Il progetto dei luoghi della produzione in Italia nel Secondo Dopoguerra.**

**Matteo Sintini**

*Professore a contratto alla Scuola di ingegneria e architettura, Università di Bologna*

Parte fondamentale dello sviluppo urbano del nostro paese negli anni della ricostruzione prima e del *boom* economico dopo, nonché emblema della cultura modernista dei decenni precedenti, il progetto dei luoghi della produzione non costituisce, ad oggi nella letteratura, tema omogeneo ed isolabile, come invece è ad esempio quella della residenza.

Tenendo conto dell'ampia letteratura inerente i casi emblematici delle contemporanee *company towns* dell'Olivetti o dell'Eni ad esempio, oppure delle trattazioni delle opere dei singoli architetti e dei casi particolari legati alle principali committenze, il contributo che s'intende qui proporre punta a costruire un quadro generale all'interno del quale individuare le principali linee di sviluppo dei modelli e dei linguaggi del progetto della fabbrica nel Secondo Dopoguerra, legati anche alle politiche nazionali in materia di pianificazione delle aree industriali.

Tale operazione, oltre che per l'evidente importanza accennata inizialmente, appare giustificata dall'emergere del profondo rapporto tra le principali personalità dell'architettura italiana del periodo e le *elites* industriali, si pensi, solo per citare alcuni dei casi più evidenti, alla produzione in materia di autori come Luigi Caccia Dominioni, Ignazio Gardella, Angelo Mangiarotti, Bruno Morassutti, Gustavo e Vito Latis.

Volendo sommariamente individuare due passaggi dello sviluppo che s'intende trattare, una prima fase si può far risalire al periodo che va dalla seconda metà degli anni quaranta fino alla fine degli anni cinquanta, in cui la cultura professionale italiana elabora, negli anni della guerra, modelli e prototipi per la ricostruzione, in stretto legame con le grandi industrie in particolare del settore delle costruzioni. Terminata la guerra, ciò trova scarsa applicazione e le forme dell'architettura per la produzione degli anni cinquanta, risentono di una ricerca fondata su un realismo costruttivo e sull'uso di linguaggi, diremo, "domestici", a cui appartengono anche interessanti sperimentazioni circa le tipologie integrate di casa-fabbrica, distanti quindi dal modello del grande stabilimento.

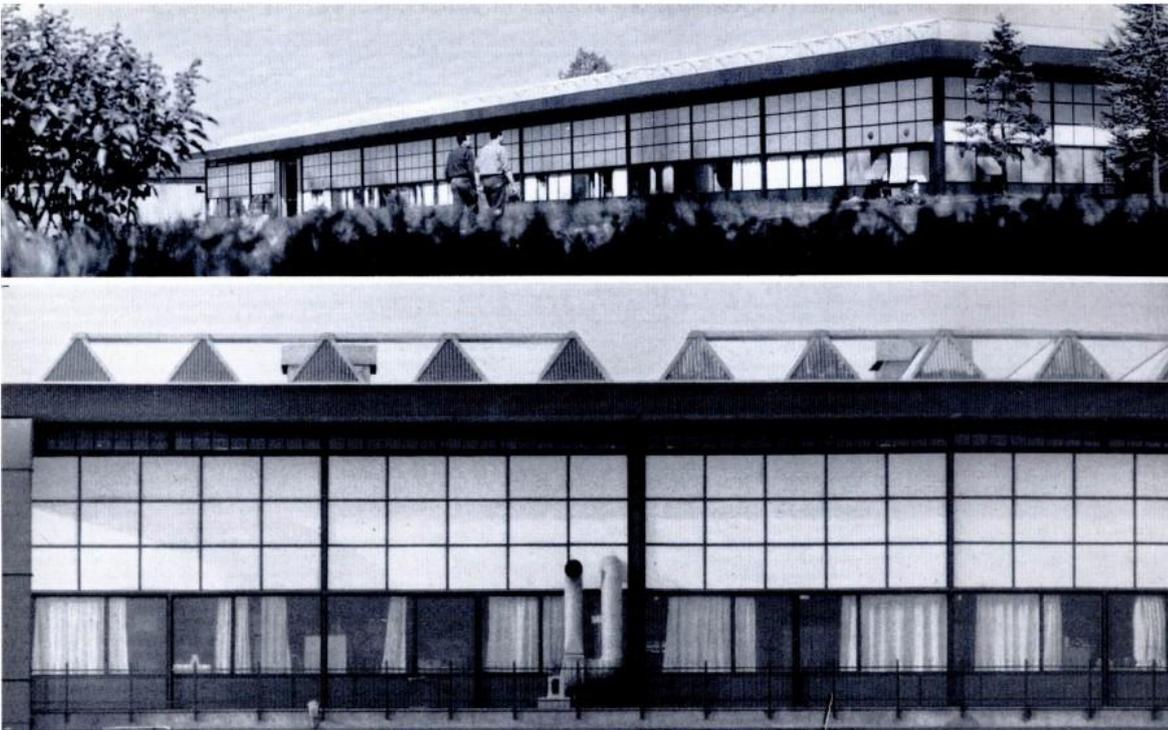
Un secondo momento si può invece individuare nella fase di sviluppo e ripresa matura dell'industria italiana, quella genericamente nominata del *boom economico*. Oltre ad una maggiore concentrazione insediativa, si registra in questo momento anche un cambiamento nella costruzione e nei linguaggi degli edifici industriali, conseguente all'evoluzione che la pratica del progetto subisce negli anni sessanta, sotto la spinta di nuovi settori, come quello dell'*industrial design*. Ciò determina un diverso lavoro compositivo e costruttivo legato ai componenti, il disegno della parti dell'edificio si avvicina al disegno del prodotto, si diffonde maggiormente l'uso di semilavorati prefabbricati, che trasferiscono un'immagine più tecnologica degli edifici.

Interessante, forse a conclusione, sarà mettere in mostra come gran parte dei luoghi illustrati nelle due fasi sopra descritte, rappresenti oggi il nucleo centrale dei progetti di recupero delle aree industriali dismesse.

Ignazio Gardella. Taglieria del pelo dell'industria Borsalino. Alessandria, 1949-56.



Bruno Morassutti. Edificio industriale modulare in acciaio. Longarone, 1965.



## Luoghi e linguaggi delle architetture del lavoro

**Giovanni Leoni**

*Professore ordinario di storia dell'architettura al Dipartimento di architettura, Università degli Studi di Bologna*

Il tema della architettura per il lavoro induce ad accentuare la chiave di lettura adottata in occasione della pubblicazione sulla architettura modenese del Novecento edita da Panini nel 2012 ovvero l'analisi non tanto delle eccellenze di linguaggio quanto della rilevanza di edifici e luoghi nella storia urbana, intesa nella sua più ampia accezione.

Per sua natura l'architettura del lavoro distingue con una certa nettezza gli aspetti legati alla funzione e gli aspetti legati alla estetica e alla volontà di autorappresentazione della committenza o degli altri soggetti coinvolti nel processo lavorativo. Da un lato vi è la configurazione di un luogo fisico generato, più che da libertà di invenzione progettuale, dai vincoli ineludibili dettati dalle procedure produttive, dalla presenza di componenti tecnologiche e impiantistiche, dalle relazioni e dagli atti finalizzati alla produzione di una merce, alla sua distribuzione, vendita e consumo. Dall'altro esiste un sistema di comunicazione che rimanda ad ambiti differenti: il riconoscimento del valore del lavoro, le esigenze di autorappresentazione dei diversi attori, la pubblicità, ecc.

Il tema della architettura del lavoro, poi, più di altri richiede una visione geografica poiché le attività a cui rimanda per loro natura raccolgono e ridistribuiscono risorse materiali e energie umane creando una rete di luoghi, talvolta molto ampia. Nel caso modenese la geografia si modifica radicalmente nel passaggio da una economia di matrice principalmente agricola a una economia industriale e post-industriale. Il tema della geografia del lavoro rimanda strettamente ad altra tipica questione storiografica ovvero alla collocazione dei luoghi del lavoro rispetto a quelli in cui si svolgono le altre attività umane: la separazione o integrazione con l'abitare, la relazione tra luoghi del lavoro e luoghi del riposo, i problemi di natura ambientale che, oggi, raduniamo sotto il termine "sostenibilità".

I luoghi della produzione, distribuzione e vendita della merce hanno poi un doppio che genera altre architetture, quantitativamente meno rilevanti ma in cui si accentua l'aspetto della autorappresentazione, ovvero le architetture deputate alla gestione del denaro.

Altri luoghi strettamente legati al tema sono le scuole per la formazione al lavoro, i cui spazi in parte simulano quelli del lavoro e ad essi si pongono in relazione, e le sedi delle associazioni che rappresentano le diverse categorie di lavoratori.

I temi ora elencati si mescolano problematicamente in quella che si definisce oggi *corporate architecture* e che ha a Modena alcuni casi rilevanti, soprattutto nell'ambito della industria automobilistica. Infine, dovrà essere considerato il tema dei destini attuali dei luoghi del lavoro modenesi, la loro riconversione, la loro cancellazione, il loro ruolo nella conservazione e attualizzazione delle memorie e identità cittadine.

Seguendo un indice tematico provvisorio le ricerche affronteranno la geografia e le emergenze architettoniche del lavoro agricolo; le architetture per l'artigianato e l'architettura industriale; le architetture e le infrastrutture per la distribuzione delle merci e per il commercio; le architetture per la gestione del denaro; le architetture per la formazione al lavoro; le architetture per la rappresentanza del lavoro; esempi di corporate architecture; l'attualizzazione e le nuove identità per i luoghi del lavoro.

## **Quarant'anni nella trasformazione delle aree produttive**

**Silvio Berni**

*Consorzio attività produttive aree e servizi*

Il Consorzio attività produttive aree e servizi comprende 13 Comuni, ed è stato costituito al fine di equilibrare, gestire, promuovere lo sviluppo industriale, successivo alla seconda guerra mondiale, nell'area modenese. Sviluppo dovuto ad una serie di specificità locali, ma anche ad una idea di promozione dello sviluppo stesso, attraverso azioni coordinate di diversi soggetti. L'Idea ha origine 25 anni prima dalla costituzione del Consorzio, con una politica delle aree che il Comune di Modena sta ancora utilizzando. Tale politica nasce nel 1949, con la decisione dell'amministrazione comunale di Modena di realizzare un quartiere artigianale attrezzato. L'attuazione effettiva prende vita nel 1953 in un area del quartiere Madonnina, con la realizzazione di capannoni artigianali e annesse abitazioni. La strategia seguita dal Comune, in questi anni, per acquisire le aree a prezzi contenuti, è quella di consentire ai proprietari, che vendono le proprie aree limitrofe alla città a valori agricoli, di conservare una porzione di terreno che verrà poi reso edificabile.

Negli anni 70 si comincia a sentire l'esigenza di procedere con interventi coordinati su scala più ampia, inoltre con la L.865/71 si ha lo strumento giuridico idoneo per procedere con l'acquisizione e l'attuazione delle aree PIP (Piani insediamenti produttivi). Quindi nel 1973 viene approvato il Piano Comprensoriale che prevede l'attuazione di circa 300 ettari di aree produttive, suddivise tra più territori comunali e con diverse destinazioni specifiche. Per l'attuazione della politica di sviluppo industriale, prevista dal piano, viene costituito, nell'agosto del 1974, il Consorzio Intercomunale Modenese per le aree produttive, che inizia la sua attività nel 1975. Il Consorzio Intercomunale Modenese, oggi Consorzio attività produttive aree e servizi, ha il compito di perseguire una strategia di sviluppo, coinvolgendo più soggetti che rappresentano le forze sociali, con scelte definite per raggiungere gli obiettivi di ordine localizzativo ma anche qualitativo. Il Consorzio si occupa dell'attuazione dei comparti PIP previsti dal piano comprensoriale e di quelli che successivamente le amministrazioni hanno previsto negli strumenti urbanistici generali, in alcuni casi, con progetti urbanistici redatti direttamente, comunque, in stretta collaborazione con i Comuni soci, con le associazioni degli imprenditori e con tutti stakeholders coinvolti.

I piani P.I.P. riguardano aree di attuazione pubblica, riservate alle attività produttive e cedute a prezzi convenzionati. Il Consorzio realizza anche alcune opere infrastrutturali complementari ai comparti e, per conto dei comuni soci, importanti infrastrutture al servizio del territorio e dei cittadini: edifici pubblici, come scuole, archivi oltre ad importanti assi viari attrezzati con cavalcavia e strade.

L'intervento del Consorzio nel tempo si è dovuto adeguare alle mutate esigenze delle aziende, in un contesto di distretti industriali che hanno subito e subiscono una metamorfosi in molti aspetti (dimensionali, nell'assetto proprietario, strutturale, nei mercati di riferimento). Questi adeguamenti delle modalità attuative hanno riguardato e riguardano: la distribuzione e le destinazioni urbanistiche, le tipologie edilizie, le convenzioni di assegnazione e le modalità e i tempi di pagamento. Da un punto di vista quantitativo, Il Consorzio nel corso della sua attività ha attuato circa mq. 4.000. 000 di aree produttive, dove sono insediate circa n.375 aziende, inoltre gestisce per conto del Comune di Modena 11 comparti realizzati a suo tempo dall'ufficio insediamenti produttivi.

Una serie di eventi stanno portando al ripensamento dell'attività dell'ente, in particolare : le scelte urbanistiche di riduzione nell'uso del territorio, la crisi economica, le normative per l'acquisizione coattiva delle aree, la necessità di riqualificare o rigenerare le aree industriali. Pertanto, da alcuni anni si stanno sperimentando nuove attività e nuove opportunità, le Aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA), sistemi legati alla logistica, la gestione energetica, la riqualificazione dell'esistente e programmi con agenzie locali e regionali, oltre a rapporti con organismi nazionali che si occupano di promozione industriale.

Uno degli elementi fondamentali che si collegano nell'attività delle forze sociali e del Consorzio, è il percorso condiviso di attuazione delle aree produttive, unito all'utilità di governo da parte di soggetti pubblici e privati, che contribuiscono a costruire uno sviluppo economico nell'interesse generale e non solo del singolo. La definizione delle necessità della comunità locale, i cui confini diventano sempre più ampi, si evidenzia oggi in modo ancora più importante, in vari aspetti che riguardano la società e di conseguenza anche le imprese. Il concetto di SMART CITY riguarda anche la condivisione e la relazione con i cittadini, nelle loro specificità: lavoratori, imprenditori, studenti, anziani ecc..; è in questo concetto di relazioni che si riesce a creare l'obiettivo comune del benessere delle persone con il cosiddetto "fare sistema". Di fatto la società e le sue organizzazioni, come nel passato e ancora di più oggi, sono e devono essere parte integranti del progetto di sviluppo che necessita di una cabina di regia, al fine di non disperdere risorse e proposte in interventi puntuali non inseriti in un contesto organizzato.



## Progettisti e cultura del progetto

*Laura Domenichini e Claudio Fornaciari*

*Consiglieri Ordine architetti Provincia di Modena*

Proseguendo l'esperienza del precedente volume "Città e architetture. Il Novecento a Modena" anche per questo volume uno specifico contributo sarà dedicata all'intreccio tra committenza e progettista. Già la precedente ricerca aveva evidenziato come il ruolo degli architetti nella progettazione di manufatti legati alla produzione sia stato, nel corso del '900, quantitativamente minoritario: per questo motivo si prevede di ricercare la collaborazione del CUP (Comitato Unitario Permanente) e in particolare degli Ordini e Collegi delle "professioni tecniche" (geometri, ingegneri, periti), cercando il **coinvolgimento delle altre figure professionali**.

Saranno evidenziate le specificità della **cultura del progetto nell'architettura industriale**, dove alla cifra stilistica e tipologica si accompagnano, spesso in modo determinante, quella tecnologica e quella strutturale, strettamente legate al processo produttivo e alle sue esigenze. Per uno sguardo al **rapporto tra il progettista e la committenza**, si propone di intervistare alcuni protagonisti, coinvolgendo ad esempio Gianfranco Bertolotti, stretto collaboratore di Vinicio Vecchi, per la rilevanza delle opere realizzate nel secondo dopoguerra, e alcuni "giovani" progettisti (ZPZ, De Gennaro, Lipparini, e altri). Saranno coinvolti nella ricerca Susanna Lodi e Paolo Berni, rispettivamente curatrice e regista del video "Vinicio Vecchi oltre la committenza" (prodotto dall'Ordine degli Architetti con la collaborazione della famiglia Vecchi) per valutare se recuperare qualche materiale inedito.

Le **interviste ai progettisti** saranno completate, per quanto possibile, da "**contro-interviste ai committenti**" di alcune loro opere, in modo da mettere a confronto i rispettivi punti di vista del complesso rapporto tra le parti. I temi da affrontare nelle interviste saranno indicativamente:

- i condizionamenti del progetto dovuti alle esigenze produttive;
- il rapporto tra forma e funzione nel corso del tempo;
- i condizionamenti legati alle normative urbanistiche, edilizie e prestazionali;
- il cambiamento del prodotto dei progettisti rispetto al mutamento della richiesta del mercato;
- i mutamenti legati alla crisi economica.

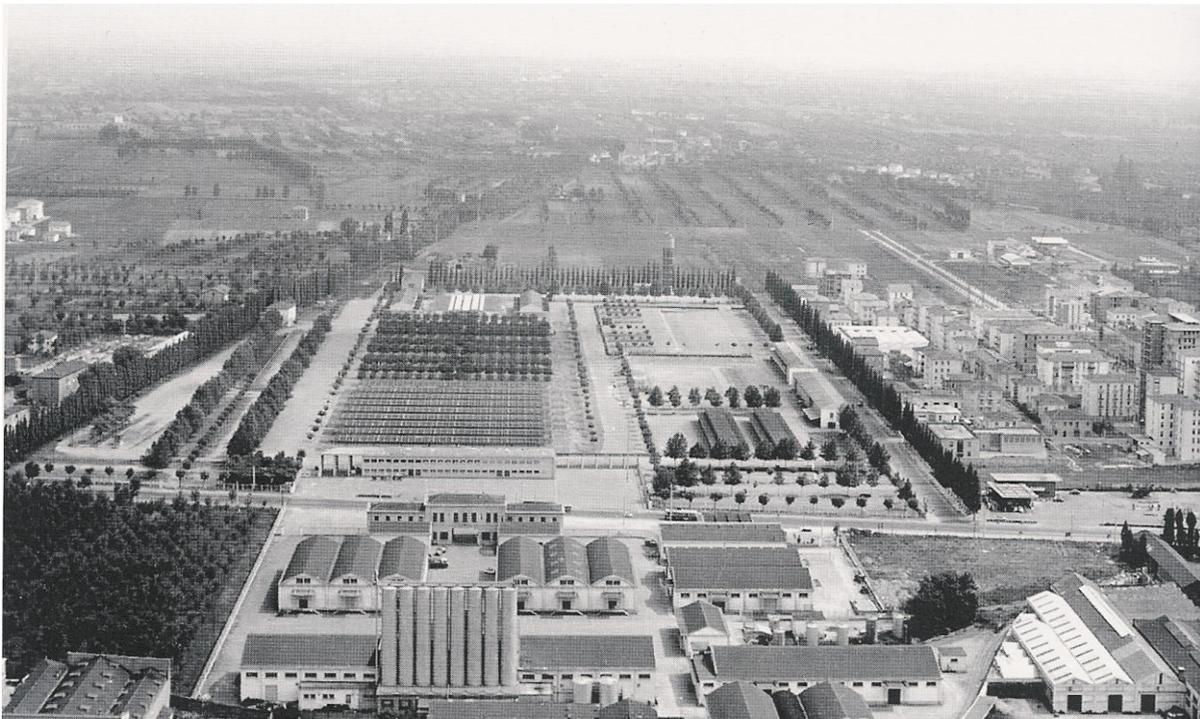
Anche in questo volume una parte importante della ricerca sarà legata all'**analisi dei dati relativi alle figure professionali attive** nel settore edilizio: si prevede di ampliare lo sguardo a partire dal Comune di Modena fino a comprendere i Comuni di Carpi e Sassuolo, approfondendo i dati riferiti agli edifici della produzione, non solo di nuova costruzione, ma anche a quelli recuperati e trasformati, attraverso l'elaborazione di mappe e schemi.

Dall'**analisi delle banche dati delle pratiche edilizie**, con l'individuazione dei progettisti coinvolti (categoria professionale, età, sesso, ...) e delle categorie di intervento (ristrutturazione, cambio di destinazione d'uso con o senza opere), si potranno ricavare dati utili per lo studio dell'evoluzione storica, e delle dinamiche della crisi. Un'attenzione particolare sarà riservata al ruolo dei giovani progettisti e delle donne. Per motivi pratici, questa analisi sarà limitata ai dati presenti negli archivi informatizzati, che comunque consentiranno di studiare le tendenze degli ultimi 25/30 anni.

Sarà analizzata l'**evoluzione dei vincoli normativi e regolamentari** nel corso del '900, con particolare approfondimento sul tema della **sicurezza** negli ambienti di lavoro, dal punto di vista delle attività proprie della produzione, ma anche di quello sismico e di **stabilità strutturale**. Saranno approfonditi anche i regolamenti dello spazio di lavoro, con riferimento alla **gestione degli spazi esterni**, che sovente determina un degrado dell'ambiente costruito, in particolare quando questo si trova a diretto contatto con il territorio agricolo.

Il recente **terremoto** ha colpito, diversamente da quanto successo in altri territori, in modo particolare il settore produttivo, **sia artigianale/industriale, sia agricolo**. Dall'esame dei danni è possibile riscontrare delle differenze tra le varie tipologie costruttive: quanto delle conoscenze derivate dall'esperienza del terremoto influisce sui progetti di ricostruzione?

Ai recenti eventi sismici è legato il tema degli edifici della produzione agricola, in particolare il sistema degli edifici storici rurali che hanno subito un processo di abbandono a causa della loro scarsa adattabilità alle esigenze del settore. La risposta più diffusa è stata quella di affiancare agli edifici ormai obsoleti ed inadeguati, capannoni prefabbricati semplici e di grande dimensione, con ricadute importanti sull'impatto paesaggistico. È possibile un'altra forma di intervento a scala più ampia?



## Aree industriali e rigenerazione urbana

**Marcello Capucci**

*Dirigente Servizio Pianificazione urbanistica, Comune di Modena*

Ai luoghi della produzione, da quando abbiamo cominciato ad individuarli come tali (parliamo indicativamente della prima metà dell'800) in quanto parti di città "diverse" dalla città-città, con problemi, specificità e riconoscibilità autonome, possiamo riconoscere complesse dinamiche in questi ormai due secoli di storia urbana. Essi sono da sempre problema e risorsa: problema, perché la loro convivenza con "il resto" della città è intrinsecamente conflittuale; risorsa, perché sono luoghi del lavoro, e dunque luoghi di dignità e di emancipazione.

In un periodo difficile come quello attuale, dove la normalità del lavoro non è più garantita, la città industriale non riesce ad essere piena risorsa in tale accezione. Tuttavia – forse magra consolazione – la storia dell'ultimo quarto di secolo ci racconta come la città industriale possa comunque essere, per la città-città, una straordinaria occasione che si manifesta sotto altre forme.

Reietta e via via isolata del resto della città nella ortodossia della tecnica urbanistica tradizionale, esaurito il proprio ciclo vitale la città industriale si è ripresentata come una incredibile opportunità per una città che nel frattempo gli era cresciuta attorno, spesso senza alcuna particolare qualità. E' la storia delle grandi dismissioni industriali dell'ultimo ventennio del secolo scorso: estesi comparti industriali che, quasi d'incanto, hanno liberato aree in posizioni centrali e spesso strategiche, per possibili ridisegni urbani complessivi: occasioni magari non sempre colte a pieno, ma che hanno consentito – e ancora potranno consentire – all'organismo urbano di ridefinire nuovi e diversi equilibri.

In tempi più recenti si stanno affacciando sulla scena possibilità di riuso più minute, in parte per causa di una crisi che non accenna a mollare: parti di città della produzione legate, più che alla industria manifatturiera, alla dimensione minuta dell'artigianato, di quella microimpresa che caratterizza il tessuto produttivo del nostro paese. Qui si presentano opportunità, problemi e necessità di interpretazione assai diverse: se le occasioni di trasformazione legate alle grandi industrie dismesse si sono esplicitate prevalentemente in "grandi" progetti urbani, spesso orientati ad una profonda sostituzione edilizia (spinta e ricercata soprattutto da una finanza immobiliare a cui tutto pareva possibile), i tessuti artigiani si presentano oggi in una veste assai diversa: con una frammentazione proprietaria che orienta la trasformazione ad attuarsi più per norma (anche perché nel frattempo la finanza immobiliare è scomparsa) cogliendo tempi, occasioni e possibilità; con un tessuto fatto di piccoli lotti e di fabbricati potenzialmente riattabili a molteplici e diversi usi, con molto da fare in termini di tecnologia e prestazione edilizia.

Città fragili le une, nonostante le apparenze; città duttili – o resilienti, potremmo dire – le altre. Questo secondo scenario si rivela particolarmente interessante e ricco di opportunità. Anche perché può costituire un fertile terreno di sperimentazione proprio per ripensare, oggi, la città del lavoro a partire da sé stessa.

La crisi di questi anni ha raffreddato l'attenzione sul tema: perché il primo problema oggi è crearlo, il lavoro, non certo organizzarlo. Ciò nonostante non possiamo certo abdicare al tema: una analisi attenta al mondo della produzione attuale ed alle esperienze più interessanti, troppo spesso trattate come *slogan (creative industries, makers, startup, green economy ...)* ci rivela un'esistenza di modi diversi di fare impresa, e ci deve sollecitare a nuovi paradigmi di riferimento.

Le differenze non stanno solo nella crescente attenzione ai temi dell'ambiente e dell'energia: oggi modelli diversi di imprenditoria chiedono forme di relazione con il contesto meno impattanti e più integrabili con la città stessa.

Se pure una produzione "pesante" esiste e continuerà ad esistere, ed avrà dunque bisogno di luoghi deputati, si moltiplicano però le possibilità di interagire in modo diffuso ed integrato con una città intesa in senso esteso. Non c'è solo una logica di *network* diffuso a differenziare questi modi di produzione: c'è, soprattutto, una capacità di *produrre città* che è tutta da intercettare e da sviluppare.

Nulla di realmente nuovo, in verità: piuttosto un tema di cui ci eravamo dimenticati tutti ancora attenti alle *magie* dello zoning vecchia maniera, riproposto ancor oggi senza alcuna valutazione critica. Non è un banale ritorno all'antico: è un modo di cominciare a ripensare alle nostre città in termini di organismi complessi, finalmente non più così frammentati, specializzati, e violentemente semplificati. Da qui, peraltro, passano più efficaci e serie politiche di sostenibilità urbana e di uso intelligente del territorio.

Alcune ipotesi di lavoro possono essere accennate. Intanto, servono politiche urbane integrate. Vale in generale, ma vale ancora di più per il rilancio della città del lavoro. Pensare che "fatta la norma" le cose avvengano, non è più attuale: occorrono politiche coordinate e attive, capaci di approcci trasversali e visioni organiche, in grado di intercettare esigenze assai variegate: per le quali il ruolo dell'urbanistica è di disegnare un mondo di opportunità possibili, all'interno delle quali innestare percorsi di trasformazione, da seguire, favorire, coordinare.

Sulle regole per la trasformazione occorre una riflessione profonda. Le esigenze del fare impresa sono sempre più dinamiche dei muri che la contengono, e che peraltro non servirebbe neppure controllare con eccesso di zelo. Varrebbe forse la pena dedicare più attenzione ai rapporti tra collettivo e privato, e ai margini che ne costituiscono il discrimine: che sono il luogo ove massimamente si gioca la percezione e la qualità del paesaggio urbano.

Infine, un appunto sulle esigenze della conservazione. E' certo che vi siano situazioni cui riconosciamo un valore storico testimoniale, che non dovrebbe essere mera testimonianza di sé stesso. Dovremmo quindi cominciare ad interrogarci su una ulteriore e più complessa declinazione del problema, uscendo dalla dimensione della sola tutela per porsi piuttosto in un'ottica di processo: cioè di produzione e riuso di luoghi, edifici e pratiche capaci non solo di reinterpretare tessuti e situazioni esistenti, in forme ovviamente aggiornate ai bisogni dell'oggi, ma anche di "produrre memoria", o almeno tentare di farlo, per le future generazioni. Di porre perciò le basi perché qualcuno, in un futuro nemmeno troppo lontano, abbia un nuovo Villaggio Artigiano con cui confrontarsi: abbia cioè nuove esperienze e testimonianze di una città comunque viva ed attiva. Cosa di cui spesso non ci interessiamo, continuando ad andare avanti guardando all'indietro.

## **Il miglio quadrato dell'artigianato automobilistico modenese**

***Rossella Ruggeri***

*Ricercatrice freelance sulle relazioni territorio-società-cultura*

Mentre all'inizio del '900 vicino alla stazione ferroviaria prende avvio il processo di industrializzazione con le prime fabbriche metalmeccaniche, in un'area contigua, a ridosso degli attuali viali *Ciro Menotti* e *Trento e Trieste*, sapienti mani artigiane si dedicano alla produzione di automobili ad alte prestazioni e a una serie di specialità, servizi o iniziative collegati al settore automobilistico.

Si tratta di un'area che fa perno sull'incrocio stradale detto del "ponte della Pradella", popolata da una grande quantità di imprese artigianali idealmente circoscritte entro un perimetro a cui assegneremo il nome evocativo di "miglio quadrato dell'artigianato automobilistico modenese".

Sull'asse principale si dispongono in successione, anche cronologica, l'officina *Stanguellini* (1912), la scuderia *Ferrari* (1929) e la fabbrica *Maserati* (1940). Attorno a questi punti focali si diffonde un fitto intreccio di piccole officine, garage, concessionarie che si innestano all'interno di isolati destinati alla residenza producendo mixité tipologica, sociale e urbanistica. Si tratta di spazi a volte piccolissimi, alcuni addirittura privi di finestre, ricavati da cantine o frutto di superfetazioni in spazi interstiziali, inserite in edifici di tutt'altra tipologia e natura. Agli spazi si associa un carattere talora transitorio dell'attività artigianale, talora discretamente durevole, anche con avvicendamenti di proprietà o di specializzazioni.

Questo reticolo di presenze si concentra non a caso in prossimità degli stabilimenti delle industrie metalmeccaniche, dislocate in gran parte a nord della linea ferroviaria. La vicinanza favoriva infatti l'integrazione delle attività e delle specializzazioni: così l'officina, la fonderia, la carrozzeria, la vendita di ricambi o di pneumatici traevano mutuo vantaggio da contatti e scambi che rendevano più efficiente il lavoro e non di rado portavano a un miglioramento decisivo del prodotto.

Da una tradizionale esperienza di simbiosi mutualistica spontanea emergono quindi elementi che, in altre forme, si proporranno in termini edilizi e produttivi, sia in relazione al modello della casa-officina, sia nei più evoluti primi "villaggi artigiani". La tipologia edilizia e il linguaggio degli edifici si inseriscono nel tessuto, che si va costruendo, della nuova città.

Attraverso questa ricerca ci si propone di evidenziare e raccontare presenze dimenticate o successivamente annullate, anche attraverso una loro possibile mappatura. Nel contesto del progetto interessano genesi e consistenza di questo insediamento al fine di individuare una specificità legata da un lato a una produzione artigianale, che ha ricoperto un ruolo di primo piano nell'industria modenese, e dall'altro a valori architettonici, sociali e urbanistici caratteristici. Possono essere infine evocate le opportunità di valorizzazione delle emergenze presenti e dei percorsi storici urbani ad esse collegati.

Gli esiti della ricerca saranno restituiti in un breve saggio con illustrazioni e disegni dell'epoca e attuali, quale parte integrante e specifica del previsto atlante delle architetture industriali modenesi del Novecento.

## Mappe della collocazione delle architetture industriali

*Alessandro Ghinoi*

*Geologo, assegnista di ricerca al Dipartimento di Scienze Chimiche e Geologiche, Università di Modena e Reggio Emilia*

Nelle carte della città di Modena disegnate e stampate tra fine Ottocento e inizi del Novecento sono puntualmente indicate e specificate alcune delle poche fabbriche allora presenti. Le manifatture di ampie dimensioni costituivano un elemento riconoscibile nell'assetto territoriale ancora rurale della parte di città costruita oltre le mura e nelle "ville". L'infittirsi degli insediamenti produttivi e l'estensione delle aree destinate alle attività artigianali e industriali, soprattutto nel secondo dopoguerra, hanno reso indistinte le diverse manifatture e la loro rappresentazione cartografica, non specialistica.

Nei primi decenni del secolo scorso fioriscono non solo più ampi stabilimenti, ma crescono laboratori, officine, siti produttivi la cui collocazione è oggi da ricostruire per una più efficace lettura delle linee di pianificazione urbanistica, più o meno formalizzate, che il governo della città via via adotta nel secolo scorso, al fine di sostenere l'industrializzazione. In tal modo si possono restituire, anche visivamente, i contesti territoriali, la consistenza delle prime manifatture e la natura delle loro produzioni, anche in rapporto alle infrastrutture esistenti e alla residenza. Le architetture e i luoghi del lavoro e della produzione possono dunque essere più efficacemente letti nel quadro urbanistico in cui sono situati, attraverso la ricostruzione di una mappa storica che dia conto dell'evoluzione dell'insediamento manifatturiero e indichi le principali aree o edifici ora scomparsi o trasformati e diversamente destinati.

La predisposizione di una o più mappe georeferenziate consentirà inoltre una più efficace ed immediata individuazione delle relazioni urbane e spaziali delle architetture selezionate per le schede del previsto Atlante. Gli edifici industriali censiti verranno inseriti come elementi geometrici all'interno di un Sistema Informativo Territoriale, associando ad ognuno di essi tutti gli attributi che si riterranno necessari per la loro univoca caratterizzazione e rappresentazione cartografica. La loro rappresentazione d'insieme sarà probabilmente realizzata attraverso geometrie puntuali, su base topografica da individuare (CTR scala 1:25.000 o 10.000 o 5.000 o catastale, a seconda del dettaglio cartografico che si vuole avere). Ogni punto verrà rappresentato con apposita simbologia, in relazione al tipo di attributo che si vorrà evidenziare. Trattandosi, presumibilmente, di edifici di ampia estensione, si può prendere in considerazione (sempre in relazione alla scala di rappresentazione) la possibilità di rappresentarli con geometrie poligonali, che rendono immediatamente l'idea dell'estensione da essi occupata. Essendo presenti elementi architettonici esterni al perimetro del Comune di Modena, è possibile che si debbano realizzare mappe specifiche, di dettaglio, per ognuna delle aree extra-Modena, dandone anche una visione d'insieme con una mappa a piccola scala (ex.: 1:50.000 o 1:100.000), su base topografica semplificata. Il sistema di riferimento utilizzabile è il WGS84 UTM32N, in modo che possa facilmente dialogare con tutti i layer cartografici regionali e nazionali e con le applicazioni per smartphone e tablet che presuppongono l'utilizzo della rete GPS. Questo renderà possibile anche l'esportazione immediata delle nostre mappe in formato KMZ, direttamente visualizzabile in GoogleEarth.