

PUG



PIANO URBANISTICO GENERALE

Sindaco
Gian Carlo Muzzarelli

Assessora a Urbanistica, Edilizia, Politiche Abitative, Aree Produttive
Anna Maria Vandelli

Direttrice Generale
Valeria Meloncelli

Dirigente del Settore Pianificazione e Gestione del territorio e RUP
Maria Sergio

C SISTEMA TERRITORIALE

QC.C1.1.7

Tessuti urbani per epoca di formazione

ASSUNZIONE
Delibera C.C. n° 86 del 29/12/2021

ADOZIONE
Delibera C.C. n° 78 del 22/12/2022

APPROVAZIONE
Delibera C.C. n° del / /



Comune
di Modena

EQUIPE DI PROGETTAZIONE INTERNA ALL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE**UFFICIO DI PIANO****Ufficio PUG**

responsabile ufficio PUG Simona Rotteglia

valutazione del beneficio pubblico e città pubblica	Giulia Ansaloni
sistema insediativo, città pubblica e produttivo	Vera Dondi
sistema ambientale e focus progettuali per l'ambiente e il paesaggio	Paola Dotti
valutazione del beneficio pubblico, paesaggio e ValSAT	Annalisa Lugli
sistema insediativo storico, paesaggio e beni storici	Irma Palmieri
sistema naturale e ambientale e coordinamento ValSAT	Anna Pratissoli
sistema insediativo, via Emilia e piattaforme pubbliche	Isabella Turchi

analisi territoriali, urbane, storiche, cartografie	Barbara Ballestri
	Nilva Bulgarelli
	Francesco D'Alesio
	Andrea Reggianini

garante della comunicazione e della partecipazione Catia Rizzo

diritto amministrativo-urbanistico Marco Bisconti

Ufficio Progetti urbanistici speciali

Morena Croci - responsabile ufficio

sistema informativo territoriale, cartografia Sonia Corradi, Tania Federzoni, Diana Bozzetto

segreteria tecnico - amministrativa

Roberto Vinci, Christine Widdicks, Anna Severini

Ufficio amministrativo pianificazione

Susanna Pivetti - responsabile del servizio

Antonella Ferri, Maria Ginestrino

SETTORE PIANIFICAZIONE E GESTIONE DEL TERRITORIO**Servizio Promozione del riuso e della rigenerazione urbana e Politiche abitative**

Michele A. Tropea - dirigente responsabile del servizio

Filippo Bonazzi, Daniele Bonfante, Lorenzo Gastaldello,
Maria Giulia Lucchi, Giovanna Palazzi, Silvia Sitton,
Roberto Falcone, Luigi Maietta, Elena Alietti, Anna Tavoni

Servizio trasformazioni edilizie

Corrado Gianferrari - dirigente responsabile del servizio

Ufficio attività edilizia

Marcella Garulli - responsabile ufficio

HANNO CONTRIBUITO NUMEROSI SETTORI E SERVIZI DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE:

Settore Ambiente, mobilità, attività economiche e Sportelli unici	Roberto Bolondi
Settore Cultura, sport, giovani e promozione della città	Giulia Severi
Settore LL.PP. e manutenzione della città	Gianluca Perri
Settore Polizia locale, Sicurezza urbana e Protezione civile	Roberto Riva Cambrino
Settore Risorse finanziarie e patrimoniali	Stefania Storti
Settore Risorse Umane e affari istituzionali	Lorena Leonardi
Settore Servizi educativi e pari opportunità	Patrizia Guerra
Settore Servizi sociali, sanitari e per l'integrazione	Annalisa Righi
Settore Smart city, servizi demografici e partecipazione	Luca Salvatore

in particolare per i seguenti ambiti:

mobilità	Guido Calvarese, Barbara Cremonini
inquinamento acustico ed elettromagnetico	Daniela Campolieti
sistema storico - archeologico	Francesca Piccinini, Silvia Pellegrini

EQUIPE DI PROGETTAZIONE ESTERNA ALL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE

coordinatore del gruppo di lavoro	Gianfranco Gorelli
rigenerazione della città consolidata e dei paesaggi rurali, disciplina generale	Sandra Vecchiatti
città pubblica, paesaggio, disciplina della città storica	Filippo Boschi
regole: valutazione progetti, relazione economico finanziaria, perequazione	Stefano Stanghellini
supporto per gli aspetti di paesaggio	Giovanni Bazzani

città storica e patrimonio culturale	Daniele Pini
	Anna Trazzi

gruppo di lavoro	Giulia Bortolotto, David Casagrande, Gabriele Marras, Alessio Tanganelli
------------------	---

STUDI E RICERCHE	
ambiti produttivi e censimento fabbricati in territorio rurale	CAP - Consorzio aree produttive
socio - economiche	CRESME
suolo e sottosuolo	A - TEAM Progetti Sostenibili
uso del suolo	MATE soc.coop.va
ambiente	Università di Modena e Reggio Emilia
ambiente	Università di Bologna
territorio rurale, censimento incongrui nel rurale e censimento fabbricati di interesse nel rurale	Università di Parma
indagine su testimoni rappresentativi la popolazione modenese	Fondazione del Monte
aggiornamento microzonazione sismica e CLE, approfondimenti geologici	GEO-XPRT Italia SRL
studio di incidenza ambientale Siti Rete Natura2000	Studio Giovanni Luca Bisogni
L'elaborazione del documento di indirizzo è stato predisposto con il contributo del Comitato Scientifico	
paesaggio	MATE soc.coop.va – PROAP ITALIA srl João Antonio Ribeiro Ferreira Nunes, Andrea Menegotto, Fabio Tunoli, Carlo Santacroce, Tommaso Cesaro, Giovanni Trentanovi
forme e qualità dell'abitare - azioni e strumenti per la rigenerazione	Politecnico di Milano – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani Patrizia Gabellini, Paola Savoldi, Federico Zanfi, Chiara Merlini e la collaborazione di Cristiana Mattioli, Cecilia Saibene, Francesca Sorricaro
mobilità	Jacopo Ognibene
ha svolto il coordinamento delle attività del Comitato Scientifico	Patrizia Gabellini
Il piano è stato sviluppato anche grazie ai contributi di:	
direttore generale del Comune di Modena fino al 30/09/2020	Pino Dieci
dirigente responsabile del servizio Urbanistica fino al 19/03/2017	Marcello Capucci
per approfondimenti del sistema produttivo	CAP - Consorzio Aree Produttive Luca Biancucci e Silvio Berni
coordinamento ufficio di piano dal 15/04/2018 al 31/08/2018	Barbara Marangoni
Comitato interistituzionale Regione Emilia Romagna e Provincia di Modena	per la Regione Emilia Romagna: Roberto Gabrielli e Barbara Nerozzi, per la Provincia di Modena: Antonella Manicardi e Annalisa Vita

C1.1.7

Tessuti urbani per epoca di formazione

Sommario

Premessa	2
1. La città storica dai quartieri ai borghi e circoscrizioni	3
1.1 Eredità culturale: una città aperta e policentrica	3
1.1.1 Percorso metodologico di "lettura interpretativa" della città storica consolidata fino agli Anni Trenta	3
1.1.2 Formazione e forma dei tessuti storici.....	4
1.1.3 Lettura tipologica evolutiva: tessuti edilizi e urbani.....	5
1.1.4 Gli spazi aperti	5
1.1.5 Pianificazione e indirizzi nei "tessuti storici 900schi" (fino al II° dopoguerra)	4
1.1.6 Integrazione della zona extramuraria con il contesto	6
1.1.7 Importanza di "ampi spazi verdi" nella ripartizione degli "spazi aperti privati"	7
1.1.8 Funzioni commerciali e terziarie	7
1.1.9 Forte legame fra città e campagne	7
2. Modena: da «città capitale» a «città compatta»	13
2.1 Prima fascia edificata dal 1889 al 1910-1912	13
2.2 Seconda fascia edificata dal 1910 al 1927	17
2.3 Terza fase edificatoria dal 1927 al 1938	19
2.4 Quarta fase edificatoria dal 1938 al 1943	22
2.4.1 Città nuova: nascita degli insediamenti manifatturieri... ..	22
2.5 Quinta fase edificatoria dal 1943 al 1955: primi Anni '50.....	28
2.6 Prima periferia moderna: da 2° metà Anni '50 a Anni '70	30
2.7 Sviluppo dei Servizi periferici: gli Anni '80 e gli Anni '90 (le basi del nuovo millennio)	32
3. Conclusioni	34

Premessa

Il tema del **tessuto urbano, storico e contemporaneo** è esplorato con un **approccio morfogenetico** per una **città aperta e policentrica** quale è Modena.

Un approccio di questo tipo consente di adottare la «teoria della strutturazione» tratta dalla cultura sociologica, nella quale si evidenziano i dualismi cruciali fra soggetto/oggetto, individuo/società, azione/struttura, micro/macro. Tutto ciò si estende alla cultura urbanistica.

Un approccio che consente inoltre un'organizzazione multidisciplinare e interdisciplinare per una conoscenza del territorio dal punto di vista urbanistico-tipomorfologico, antropologico-archeologico, oltre che architettonico.

* * *

L'obiettivo finale è di estendere lo studio sul tessuto urbano in una conoscenza del paesaggio modenese come risultato dell'interazione di molteplici fattori che concorrono alla formazione di un **prodotto culturale**.

L'obiettivo della conoscenza culturale del paesaggio urbano ha come «chiave di lettura» il principio secondo il quale il **paesaggio storico e contemporaneo è in ogni Luogo e sue Architetture**: si fa riferimento pertanto in prima battuta al fattore determinante della conoscenza del comune patrimonio pubblico e privato, sia naturale e sia artificiale-antropizzato, frutto del lavoro degli uomini che è fondamento dell'identità modenese e non solo.

1. La città storica dai quartieri ai borghi e circoscrizioni

1.1 Eredità culturale: una città aperta e policentrica

Il riferimento territoriale adottato - al fine di definire un quadro di indirizzi per affrontare il tema del rapporto della città storica con la campagna, che possa portare a sistema un **insieme di temi e linee guida strategici** al fine di rafforzarne il rapporto - risulta dover essere allargato rispetto al perimetro dell'attuale "ambito omogeneo A".

Le motivazioni di tale affermazione sono evidenti nella **lettura dei tessuti**: la presenza di tessuti storici nella corona oltre l'ingombro delle mura rinascimentali (evidente nella zona est, sud-est, sud), la presenza di importanti segni infrastrutturali (la linea ferroviaria a nord, il servizio metropolitano della linea ferroviaria provinciale nei settori sud ed est, la tangenziale interna alla città, e le grandi attrezzature ad ovest), che sollecitano a considerare un diverso riferimento territoriale rispetto la tradizionale perimetrazione di zona-ambito omogeneo. Possiamo pertanto avvalorare il concetto di **città storica e città consolidata**, al di là di perimetrazioni costruite in base a registrazioni cronologiche, e il senso di questo passaggio è la presa di coscienza non solo della **storicità di quei tessuti urbani cresciuti nella prima metà del Novecento**, ma soprattutto di individuare quei **segni morfogenetici** e quelle **porzioni del territorio** che esprimono un grado di consolidamento, di organicità di impianto, di qualità dello spazio aperto, riconoscibilità estetica, continuità formale **così evidente da indurre una storicizzazione dei contesti limitrofi ancora non consolidati**.

L'esigenza interpretativa pone la necessità di leggere le parti urbane più ampie e diffuse nel territorio tradizionalmente periferico, e di selezionare anche entro processi più recenti di urbanizzazione quei tessuti e quei materiali urbani che esprimono un valore storico: leggendo contemporaneamente sia la città centrale e compatta e sia quella periferica e discontinua.

1.1.1 Percorso metodologico di "lettura interpretativa" della città storica consolidata fino agli Anni Trenta

Visione "integrata e coordinata" della zona intramuraria con il resto del contesto urbano - E' questo un "metodo interpretativo" che diventa strumento informatore del Piano strutturale relativo all'intera città esistente, che ha consentito di delineare i **contenuti della ricerca iniziale** (fra il 2015-2016), attraverso la conoscenza:

- di un quadro di coerenza urbanistica,
- del ruolo della città storica,
- dove si riscontra maggiormente il ruolo della città;

conseguentemente, **applicare i risultati conseguiti** (fra il 2016-2019).

E' questa una metodologia che consente la "conoscenza progressiva" sia delle **vocazioni urbane** (riscontrando così la capacità di **resilienza** del territorio), e sia della **reale consistenza del patrimonio edilizio** dal punto di vista fisico-morfologico a quello funzionale, in un quadro di coerenza nella "dimensione strutturale".

1.1.2 Formazione e forma dei tessuti storici

L'individuazione dei tessuti è stata articolata sia attraverso l'individuazione dell'**epoca prevalente di costruzione**, esaltandone là dove presente il grado di originalità della formazione, sia sulla base dei **processi decisionali-amministrativi** (progetti di espansione o di trasformazione) e/o **naturali** (effetto dell'adeguamento a preesistenze orografiche e idrografiche), che sono stati determinanti per la formazione e conformazione dei tessuti della città storica-consolidata.

L'individuazione dei tessuti ha condotto all'identificazione di **quattro grandi "parti urbane"**: la città medievale, la città sei-settecentesca di espansione, la città ottocentesca, la città novecentesca.

1.1.3 Lettura tipologica evolutiva: tessuti edilizi e urbani

Questo tipo di lettura consente di capire alcune regole conformative sia degli edifici (in una **lettura evolutiva del "Tipo edilizio"**) e sia del **rapporto fra spazio edificato e spazio aperto**, al fine di porre in evidenza le regole aggregative e le modalità dispositive dei Tipi edilizi e degli spazi aperti all'interno della città storica-consolidata: il tutto andando a individuare per i **singoli isolati** le articolazioni modulari fra edifici e spazi aperti, derivate da regole di costruzione della città, tipiche di una determinata epoca oppure essere l'esito di un Progetto Unitario (considerando comunque un insieme di potenzialità e di valori, le eventuali conformazioni che hanno similitudini funzionali o simboliche).

1.1.4 Gli spazi aperti

Il metodo adottato ha come finalità il porre in evidenza le "caratteristiche qualificanti" degli spazi aperti: le strade, le piazze, le aree verdi, le corti interne agli edifici storici, i nuclei rurali.

1.1.5 Pianificazione e indirizzi nei "tessuti storici 900schi" (fino al II° dopoguerra)

La presenza di tessuti ormai storici nella corona "oltre le mura" soprattutto nella zona sud e sud-est, ha spinto ad articolare una ricerca per individuare l'identità di tali luoghi. Al termine del XIX secolo l'accostamento alla città antica della nuova edificazione, sviluppa la necessità di alcuni adeguamenti infrastrutturali che comportano non solo l'abbattimento delle mura con la sostituzione di viali alberati di circonvallazione, ma più tardi la ridefinizione del tracciato ferroviario risalente al 1850 e la costruzione della nuova stazione ferroviaria elettrificata nel 1932. Questi cambiamenti mutano definitivamente i

caratteri complessivi della città in rapporto al territorio circostante. La città che si espande esprime caratteristiche formali intrinseche che determinano un ambiente urbano che si distingue per qualità sia degli spazi aperti e sia di quelli edificati.

1.1.6 Integrazione della zona extramuraria con il contesto

Occorre evidenziare che la fascia otto-novecentesca di primissima espansione presenta oggi caratteri compositivi e dimensionali diversi dall'originale a causa dell'azione di ristrutturazione attuata del secondo dopoguerra. Nonostante ciò negli ambiti rimasti integri si può notare la qualità edilizia adottata nella realizzazione di **isolati regolari disegnati dal fitto intersecarsi della "maglia viaria", all'interno della quale si distribuiscono villini, palazzine, palazzi borghesi.**

La quasi totalità del suolo è occupata da lotti edificati e dalla maglia stradale, sui quali si strutturano i tessuti edilizi storici.

Il tessuto edilizio con prevalente "tipologia a villino" (singolo o doppio) – Tipologia diffusissima nelle prime fase d'espansione fuori le mura, situate a **sud** e ad **ovest** del nucleo medioevale: è la completa negazione del concetto insediativo tipico della città antica (con continuità dell'edificato sul fronte stradale), rappresentando il villino arretrato rispetto i fronti principali (isolato all'interno del lotto e circondato su tutti i lati da giardino).

Il tessuto edilizio con prevalente tipologia a "palazzi ad appartamenti" – E' il risultato della speculazione nel periodo post-bellico con il Piano di Ricostruzione (1948) che concede, sulle aree già edificate un incremento volumetrico che porterà alla sostituzione dei tipi edilizi in modo casuale e senza un disegno coordinato degli interventi; la densa azione di ristrutturazione attuata nel dopoguerra in alcuni isolati, sostituirà le tipologie originarie con case ad appartamenti di notevole altezza (fino a 6-7 piani).

Il tessuto edilizio con prevalente tipologia a "palazzine ad appartamenti" – La realizzazione di "palazzine ad appartamenti" si deve all'attuazione di **interventi pubblici al fine dell'edificazione di case popolari per operai** (in prossimità degli insediamenti industriali della periferia nord o attestati in campagna), **case d'affitto per impiegati** (nella fascia periferica a sud e a est), **villini ad ammortamento** (nella fascia est a ridosso della città storica, in prossimità di largo Garibaldi). Sull'asse di via Fabriani negli Anni Venti vengono realizzate numerose **case-bottega** a cura di una delle prime Cooperative modenese, sul retro delle quali sorge **un insediamento di case d'appartamenti a tre piani.**

1.1.7 Importanza di “ampi spazi verdi” nella ripartizione degli “spazi aperti privati”

In merito agli spazi aperti in tutte le unità edificate sono previste aree libere destinate a giardini. Viene assegnata **grande importanza agli spazi verdi** come elemento necessario al completamento degli edifici:

- nelle “case popolari” sono previsti **spazi interni di tipo cortilivo con ampie aiuole alberate**, attorno i quali si ordinano gli edifici, divenendone **luoghi collettivi con la concentrazione dei servizi e spazi d'uso comune**;
- nei “villini” viene avvalorata ulteriormente l'unione fra l'unità abitativa e la pertinenza, ed esclusivo uso del giardino ad uso privato (chiudendolo ad esempio, con eleganti cancellate).

A livello generale i tessuti di prima espansione si caratterizzano per la **scarsa dotazione di servizi** (ad eccezione per le scuole pubbliche) **e di aree verdi pubbliche**, scarsamente compensata dalla presenza dei Giardini Ducali e del Parco Regina Elena (l'attuale Parco delle Rimembranze).

1.1.8 Funzioni commerciali e terziarie

Le dotazioni commerciali e loro localizzazione – Mentre nel tessuto della città storica “entro le mura” le attività commerciali sono fortemente strutturate con una logica commerciale identitaria, fondata sulle corporazioni delle Arti e dei Mestieri (i mestieri antichi, di lavorazione della materia prima proveniente dalla campagna: canapa, pellame, carta, seta), nell'espansione successiva le dotazioni commerciali si dispongono soprattutto su alcune **radiali** lungo le quali più frequenti sono disposte le tipologie edilizie a palazzine e a palazzo che prevedono l'allineamento dei **fronti stradali**.

Le funzioni terziarie e loro localizzazione – In relazione alla caratterizzazione tipomorfologica dei tessuti prevalenti con una caratterizzazione fortemente residenziale, le funzioni terziarie sono localizzate preferenzialmente **sui grandi assi di connessione alla città storica e lungo i viali di circonvallazione**.

1.1.9 Forte legame fra città e campagne

La struttura amministrativa della città è evidente già nel medioevo ed è esercitata dal Comune anche per chilometri fuori della cerchia muraria, nel **Distretto** o **Contado**, diviso in fascia superiore ed inferiore corrispondente alla zona a nord o a sud della via Claudia (antica denominazione della via Emilia). Il contado è diviso in Borghi (collegati alle cinquantine) e Ville. Il **forte legame del Contado con la Città** era evidente e trova conferma dalla lettura degli Statuti del 1327, del 1432, del 1546 e dalle cronache storiche del L. Vedriani in *Historia dell'antichissima città di Modena*; dalla visione dei numerosi *estimi* del 1400: uno nel 1401 per la sola città (civile), uno del 1420 per la città e la campagna (civile e rusticale), uno nel 1432 e uno nel 1499.

* * *

Con la Repubblica Italiana (1802 – 1805) ed il Regno d'Italia (1805 – 1814), nell'Italia napoleonica fu creata una **nuova struttura amministrativa** secondo la quale i Comuni furono divisi in tre classi in funzione del numero di abitanti e con una amministrazione composta dalla Amministrazione e dal Consiglio Comunale (mentre prima era ripartita fra Marchesato e Municipalità). Il Comune di Modena, classificato di *prima classe* (con più di 10.000 abitanti) amministrava direttamente la **città entro le mura** ed i **Borghi cittadini**:

- Sant'Agnese, San Cataldo, San Giacomo, San Faustino, Santa Caterina,

e oltre i Borghi cittadini, anche le **Ville nella campagna**:

- Albareto, Cognento, Freto, Lesignana, Ramo, Saliceta San Giuliano, San Marone, Saliceto Panaro, San Pancrazio, e Villanova di qua.

Tutti gli altri Comuni invece facevano parte del Distretto/Contado, ed erano classificati di *terza classe* (con meno di 3.000 abitanti): Collegara (con Collegara e Nizzola), Casinalbo (con Corletto e Baggiovara), Mugnano con Portile, Ganaceto con Villanova oltre il Secchia. All'istituzione a Modena del Prefetto e del Consiglio Comunale, i due organi fondamentali del nuovo assetto amministrativo, in città corrispose la conservazione della struttura amministrativa tradizionale basata sulle **Parrocchie**. Agli inizi dell'Ottocento, Modena era amministrativamente divisa in **nove** Parrocchie:

- Cattedrale, San Michele, San Domenico, San Giorgio, San Biagio nel Carmine, San Bartolomeo, San Vincenzo, San Pietro e Ghetto.

Nonostante l'omonimia non si deve pensare né alla coincidenza territoriale tra la ripartizione religiosa e quella civile (ad esempio anche la chiesa della Cittadella era parrocchiale, ma non costituì mai una parrocchia in senso amministrativo), né si pensi ad una condivisione delle competenze, infatti la parrocchia quale entità amministrativa ebbe specifiche funzioni ed un'identità definita, ma variabile nelle sue forme e per il territorio d'influenza. Al medesimo intento accentratore nel 1807 venne presa la decisione di favorire l'**aggregazione dei piccoli comuni limitrofi** e l'**ampliamento dei circondari esterni dei comuni murati**. A Modena furono perciò aggregati i territori di seguito elencati, divenendo il **Circondario esterno** alla città (le **Ville esterne al perimetro della città, ubicate a levante e a ponente della medesima**):

- Baggiovara, Collegara, Collegarola, Cittanova, Ganaceto, Mugnano, Portile, San Donino di Cittanova, Villanova oltre il Secchia e Villavara.

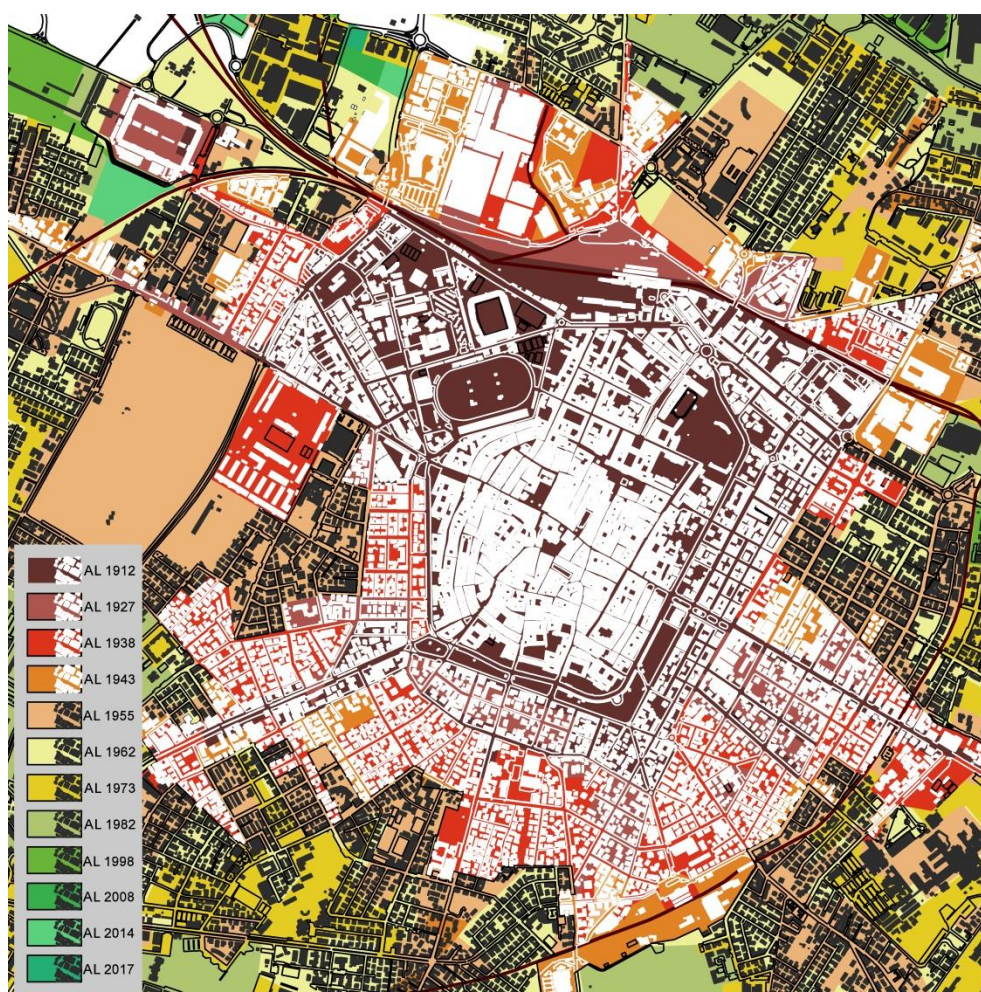
Nel 1820 le Parrocchie assunsero un ruolo di primo piano all'interno della compagine amministrativa cittadina, che fu ribadito per tutto il

corso della Restaurazione. Nel 1865, al tramonto dello Stato estense¹ con l'ultimo Duca Francesco IV, il circondario cittadino era composto dai **Borghi cittadini**:

- San Cataldo, San Faustino, San Giacomo, Sant'Agnese, Santa Caterina,

e dalle **Ville suburbane o frazioni**:

- Albareto, Baggiovara, Collegara, Collegarola, Cittanova, Cognento, Freto, Ganaceto, Lesignana, Nizzola, Portile, Ramo, Saliceta San Giuliano, Saliceto Panaro, San Marone, San Pancrazio, Santa Maria di Mugnano, San Martino di Mugnano, Villanova e Villavara di qua.



Studio dei Tessuti urbani storici e contemporanei, delle Matrici morfogenetiche. Completa lo studio l'analisi dei Tipi Edilizi rappresentativi dei Tessuti edilizi indagati. Quadro di sintesi con evidenziazione delle epoche edificatorie (elaborazione, 2016-2018).

Fonte: elaborazione propria | Ufficio di Piano

STRUTTURA ANALITICA E PERCORSO METODOLOGICO

Paesaggio storico-identitario: città compatta e vocazioni urbane

Paesaggio moderno e contemporaneo: città industriale e diffusa

- Tessuti per epoca edificatoria (antropizzazione)
- Tessuti per regola di impianto ed emergenze isolate (Tipi edilizi)

TEMATISMI > MATRICI MORFOGENETICHE / TESSUTI URBANI / TIPI EDILIZI

A. CITTA' STORICA

1. Dall' Età romana al Rinascimento:

MUTINA ROMANA, età imperiale, I sec. d.C.

CITTA' VESCOVILE ALTO MEDIEVALE, sec. IX

CITTA' MEDIEVALE TRECENTESCA, sec. XIV

CITTA' RINASCIMENTALE, sec. XV - XVI - XVII - XVIII

2. CITTA' STORICA OTTOCENTESCA, DAL 1800 AL 1889

B. CITTA' MODERNA

3. DAL 1889 AL 1912:

Prima fascia edificata con l'abbattimento delle mura: dai "prati stabili" alle "quadre stradali-edificabili" (primi "aggruppamenti" di edilizia residenziale popolare: gli isolati urbani)

4. DAL 1910 AL 1927:

La città giardino - Con ampie quadre stradali-edificate in cui si realizzano "case isolate con giardini" (primi "quartieri" e complessi residenziali operai e impiegatizi)

5. DAL 1927 AL 1938:

La città podestarile - Con notevole sviluppo edilizio (edilizia residenziale, specialistica sociale, rurale e manifatturiera-artigianale)

6. DAL 1938 AL 1943:

La città nuova, manifatturiera - Con sviluppo dei primi "quartieri artigianali" e dei "viali matrice" (edilizia residenziale, manifatturiera-meccanica artigianale e industriale)

C. CITTA' CONTEMPORANEA

7. DAL 1943 AL 1955:

La città compatta - Espansione della città nuova, fino alla 1° metà Anni '50 (nascita dei primi "quartieri Artigiani") > (Anni '40)

8. DAL 1955 al 1962:

La prima periferia urbana: alla 2° metà anni '50 per proseguire negli Anni '60
Con sviluppo di numerose lottizzazioni residenziali, quartieri Peep, quartieri industriali
> (Anni '50)

9. DAL 1962 al 1973:

La periferia urbana e la città industriale: dalla 2° metà Anni '50 in poi (Anni '60, '70, '80, '90, 2000) > (Anni '60)

10. DAL 1973 al 1982:

La zonizzazione del territorio: quartieri Peep, zone industriali PIP, servizi in genere e di Comunità > (Anni '70)

11. DAL 1982 al 2000:

La città dei Distretti produttivi, dei Centri commerciali e dei Servizi a scala di città
> (Anni '80 e '90)

OGGETTO DI INDAGINE DELLA 1°FASE ANALITICA: RICERCHE ARCHIVISTICHE

1. ZONA A - CENTRO STORICO/ZONE ESTERNE di prima espansione (equiparabili) - La città storica, al 1889, fino al 1943
2. PAESAGGIO URBANO STORICO, IDENTITARIO - La «città compatta» (1889-1955)

L'analisi del tessuto urbano storico verte su due ordini di indagine di cui il primo rivolto a identificare quali sono i tessuti urbani cittadini che sono stati realizzati esternamente e successivamente all'abbattimento della cinta muraria secentesca (dal 1889 al 1920), mentre il secondo pone in evidenza all'interno di tessuti e rete viaria di primo impianto quelle lottizzazioni che sono state interessate da una prevalente matrice residenziale e successivamente complessa quale l'edilizia specialistica.

La metodologia analitica adottata si fonda sulla comparazione cartografica storico-morfologica ottenuta dalla lettura delle carte IGM storiche (anni 1881, 1911-17, 1934-35), delle planimetrie del Catasto storico di primo impianto (cessato catasto del 1898, a fogli aperti) e delle planimetrie redatte dal Ufficio comunale fino al 1943 (ufficio LL.PP. documenti presso ASCMo), interfacciando cartograficamente tali documenti con il Nuovo catasto del 1984 (a fogli chiusi) aggiornato e georeferenziato.

Il metodo adottato ha consentito pertanto di definire sia le prime fasce edificate e sia le fasi edificatorie della città oltre le mura, dal 1889 al 1943 come di seguito individuate:

- a. città con mura fortificate secentesche e cittadella militare, circondata da "prati stabili" (IGM, 1881)
- b. prima fascia edificata con l'abbattimento delle mura, dal 1889 al 1910/12* (ZONA A1)
- c. seconda fase edificatoria (completamento e rinnovamento), dal 1910 al 1927* (ZONA A2)
- d. terza fase edificatoria (di completamento e di prima espansione periferica), dal 1927 al 1938* (ZONA A3)
- e. quarta fase edificatoria (di completamento e di espansione periferica manifatturiera), dal 1938 al 1943*
- f. quinta fase edificatoria (di espansione periferica residenziale e manifatturiera), dal 1943 al 1955*

Non risulta corretto parlare di Zone o Fasce d'espansione, ma più precisamente di logiche edificatorie.

(*) Date tratte da documenti grafici storici d'Archivio e da documenti bibliografici.

3. PAESAGGIO URBANO INDUSTRIALE - LA CITTA' MODERNA (1955-1973)

Dal "Piano di Ricostruzione del 1948" dell'ingegnere-architetto Mario Pucci, la città si espande senza uno schema di sviluppo organico, si viene a perdere la "misura spaziale" che aveva caratterizzato l'espansione degli anni prebellici, lasciando il sistema edilizio autonomo da ogni controllo e favorendo attraverso una fitta rete di lottizzazioni il riempimento delle aree libere della prima periferia urbana.

La "prima periferia urbana":

- g. sesta fase edificatoria (espansione periferica residenziale, artigianale manifatturiera), dal 1955 al 1962.

OGGETTO DI INDAGINE DELLA 2° FASE ANALITICA: RESTITUZIONE GRAFICA

1. PAESAGGIO DELLA CITTA' STORICA:

Mutina romana, Alto medioevo e Rinascimento

2. PAESAGGIO URBANO STORICO, IDENTITARIO:

La «città compatta» (1889-1943)

3. CITTA' CONSOLIDATA al XXI secolo: Anni '50, '60, '70, '80, '90, 2000

4. VALORI IDENTITARI PAESAGGISTICI DEL TERRITORIO:

Le «vocazioni urbane», con elaborati grafici:

- Tessuti urbani per «epoca edificatoria» (antropizzazione)
- Tessuti urbani per «regola di impianto» e «emergenze isolate»

A. CITTA' STORICA - CARTE DEL «TESSUTO URBANO STORICO»

1. Rapporto città-campagne: da città romana a Capitale Stati Estensi

- Città romana età Imperiale, I secolo d.C.
- Città vescovile, Alto medioevo, secolo IX
- Città medioevale Trecentesca, secolo XIV
- Città rinascimentale, secoli XV - XVI - XVII - XVIII
- Città fortificata secentesca e cittadella militare, circondata da «prati stabili» (1881)
- Città storica-ottocentesca, dal 1800 al 1889

B. CITTA' MODERNA - CARTE DEL «TESSUTO URBANO STORICO»

2. Rapporto città-campagne: ambiti edificazione esterni a città storica

- Prima fascia edificata con l'abbattimento delle mura (dal 1889 al 1910/1912)
- Seconda fase edificatoria (completamento e rinnovamento: dal 1910 al 1927)
- Terza fase edificatoria (completamento: prima espansione periferica dal 1927 al 1938)
- Quarta fase edificatoria (espansione periferica manifatturiera dal 1938 al 1943)

c. CITTA' CONTEMPORANEA - CARTE DEL «TESSUTO CONTEMPORANEO»

3. Rapporto città-campagne: inizio dei «quartieri-città periferici»

DAL 1943 AL 1955 > Anni '40

La città compatta - Espansione della città nuova, fino alla 1° metà Anni '50:
nascita dei primi «Quartieri Artigiani»

DAL 1955 al 1962 > Anni '50

La prima periferia urbana - Alla 2° metà Anni '50 per proseguire negli Anni '60:
sviluppo di numerose lottizzazioni residenziali, quartieri Peep, quartieri industriali

DAL 1962 al 1973 > Anni '60

La periferia urbana e la città industriale - Dalla 2° metà Anni '50 in poi: Anni '60, '70, '80, '90, 2000

DAL 1973 al 1982 > Anni '70

La zonizzazione del territorio - Quartieri Peep, zone industriali PIP, servizi in genere e per la Comunità

DAL 1982 al 2000 > Anni '80 e '90

La città dei Distretti produttivi, dei Centri commerciali e dei Servizi a scala di città

2. Modena: da «città capitale» a «città compatta»

2.1 Prima fascia edificata dal 1889 al 1910-1912²

A. Il primo acquisto dei terreni intorno alle mura della città (la costruzione di via Paolo Ferrari a nord e di viale Gaetano Storchi ad ovest, esterne alla città) – Il fatto è importante perché la realizzazione di via Paolo Ferrari (nel 1880, l'allora via Camurri) in prossimità dell'asse ferroviario nord, oltre all'importanza di allacciare la strada Circondaria a levante della città con la piazza esterna alla barriera daziaria fece sì che l'Amministrazione comunale attraverso la Commissione d'Ornato sollecitasse la prima stesura di un progetto che iniziava a prevedere la sistemazione di tutta la vasta area di nord-est esterna alla città.

La realizzazione di Viale Storchi nei "prati demaniali" ad ovest della città (fra il 1885 e 1886) consentiva invece di congiungere il piazzale esterno a porta S. Agostino con la strada di S. Cataldo, raggiungibile fra l'area per il passeggio ed il cavo Cerca attraverso la via Emilia. Lo sviluppo edilizio nella zona fu però abbastanza lento e durò fino ai primi anni del Novecento.

B. L'urbanizzazione delle aree del primo ampliamento della città (dopo l'acquisizione dei terreni demaniali avviene l'ampliamento a levante, sulla città d'età romana: dalle mura al ponte della Pradella secondo una «linea che corre parallela alla strada Circondaria e perpendicolare alla via Emilia») – Lottizzazione dell'area compresa fra le mura cittadine e la Strada Circondaria di levante, con la realizzazione dei viali Trento Trieste e Ciro Menotti: inizio dal 1882 al 1893 e fino al 1910 circa. La necessità di un primo ampliamento della città a est, cioè oltre porta Bologna, si pose concretamente nel 1880 con la messa in vendita all'asta di numerosi terreni demaniali nei "prati di circonvallazione della città" e nei "prati negli immediati dintorni".

Il progetto dell'ampliamento della città a levante è il primo intervento organico da parte della pubblica amministrazione, per quanto riguarda la pianificazione urbanistica. Preceduto dall'**acquisto da parte del Comune di tutta la vasta area sostanzialmente compresa fra gli attuali viali Martiri della Libertà e Caduti in Guerra (circa all'altezza di via Grimelli) e, all'esterno, la strada circondaria (ora Ciro Menotti e Trento Trieste)**. Quest'area sarà divisa a metà dalla linea ferroviaria provinciale (che occupa all'incirca parte dell'area attuale di via Reiter / via Nardi e N. Fabrizi / via Andreoli), parallela alla quale vennero previste altre strade (via Nardi e Borelli, verso nord, e via Andreoli e Prampolini, verso sud) a loro volta tagliate da vie perpendicolari tali che si venne a creare **una serie di isolati di varia ampiezza**.

za, via via venduti a privati, sui quali sorsero lentamente palazzi, ville, eleganti case borghesi.

* * *

L'urbanizzazione delle aree del primo ampliamento della città avvenne a seguito della decisione del Consiglio Comunale, nella seduta del 25 agosto 1886 e precedentemente al **Piano Regolatore del 1903-1908/9**, al fine di varare i lavori per la realizzazione di alcuni viali e strade a partire dal **settore est della città**.

La **misura spaziale** ordinatrice della prima espansione urbana è organizzata in **ampie quadre stradali**, all'interno delle quali l'**Amministrazione comunale pone in vendita i lotti ai privati, fornendo un capitolato per la realizzazione delle opere edili a corredo delle strade**. Con tale logica organizzativa vengono pertanto edificati da soggetti privati gli isolati, che prima si attestano e poi vengono interclusi, fra i viali e le strade realizzate in precedenza dal Comune: il viale Nicola Fabrizi, viale Caduti in Guerra, viale Virginia Reiter (allora Giuseppe Ricci), viale Trento Trieste, e viale Ciro Menotti. Con tale logica verrà realizzato anche il viale Jacopo Berengario a nord-ovest della città storica. Successivamente verranno realizzati dall'Amministrazione i viali Vittorio Veneto e Alessandro Tassoni a sud-ovest della città storica, e i viali Monte Kosica e Achille Fontanelli (consentendo così l'accesso all'edificio del Foro Boario – del 1839, e all'Ippodromo – del 1872); inoltre viene completato il viale Gaetano Storchi (nel 1912), via Carlo Zucchi, via Paolo Ruffini, via Cesare Costa (quest'ultima condurrà al cimitero monumentale del Cesare Costa in fase di completamento).

La **città nuova** nel suo insieme inizia pertanto a strutturarsi **contemporaneamente all'abbattimento graduale delle mura**, ma anche **lungo le direttrici stradali storiche**: in via Emilia, sia a est ed a ovest (all'esterno delle barriere daziali), via Giardini, e sulle strade per Mirandola, Albareto e Nonantola, oltre alla strada per Vignola.

E' su queste radiali storiche, oltre che nel centro cittadino, che già dal XVI sec. si sono distribuiti nel corso dei secoli sia la residenza ma soprattutto il commercio, e questo continuerà fino alle soglie del Novecento.

C. I due assi ordinatori della matrice urbana: i tracciati ferroviari (stazione ferroviaria nazionale a nord e stazione locale a est) – Risale al 1859 la realizzazione, nel settore a nord della città storica, della prima **stazione ferroviaria ad opera dell'Amministrazione dello Stato** e la contestuale realizzazione di via Fanti a nord della medesima al fine di collegare questo quadrante cittadino con la strada per Nonantola e, attraverso via Cialdini e via S. Cataldo, al quadrante ovest periferico collegato alla strada per Formigine (che conduce a Sassuolo).

Fra il 1882 e il 1888 si effettuano i lavori per la costruzione delle **reti ferroviarie provinciali**: per prima entrò in funzione la linea Sassuolo-Modena (inaugurata nel 1883), seguì la Modena-Mirandola (1883) e la Modena-Vignola (inaugurata nel 1888). Risale invece al 1910 la realizzazione della **stazione provinciale**, ubicata nell'area est esterna alla strada circondaria della città (oltre porta Bologna e piazzale Garibaldi): Modena si collega alla linea ferroviaria locale Mirandola-Sassuolo e a quella per Vignola.

D. La nascita dei «primi due insediamenti artigianali-misti»: via Ferrari e viale Storchi – Nel 1877 l'Amministrazione inizia l'apertura di **via Camurri (dal 1911 denominata via Paolo Ferrari)** dando inizio alla prima lottizzazione esterna alla città storica, ubicata a nord-est della medesima e a ridosso della strada ferrata nazionale (l'Adriatica, realizzata nel 1859): un primo gesto di pianificazione con il quale si creano nuovi spazi per costruire **case, opifici e magazzini**. Anticipando il primo Piano Regolatore del Novecento (elaborato nel 1903, approvato nel 1906 e con Regio Decreto nel 1909), questa scelta urbanistica consolida e afferma **il primo insediamento artigianale e annonario della città**.

Nel 1882 il "Piano Generale di risanamento e di espansione" per ragioni igienico-sanitarie spinge le attività artigianali miste fuori dalla città storica, ed inizia l'apertura di **viale Gaetano Storchi** dando inizio alle **prime attività produttive a ridosso del baluardo della Cittadella**.

Saranno queste le prime **piccole aziende artigianali** cresciute nel **tessuto urbano** seguendone e sospingendone l'espansione, in forma di **primi insediamenti-misti: residenziali, artigianali, commerciali (le «Case-bottega»)**. Determinanti sono stati la presenza dell'acqua (il Canale Diamante a nord-est e il Canale Cerca ad ovest) e pertanto dell'energia, delle materie prime da trasformare, ma anche la presenza di manodopera idonea con attività, relazioni e strutture sociali sedimentate nel tempo e utilizzabili per nuove produzioni.

E. I primi «aggruppamenti» per edilizia residenziale pubblica

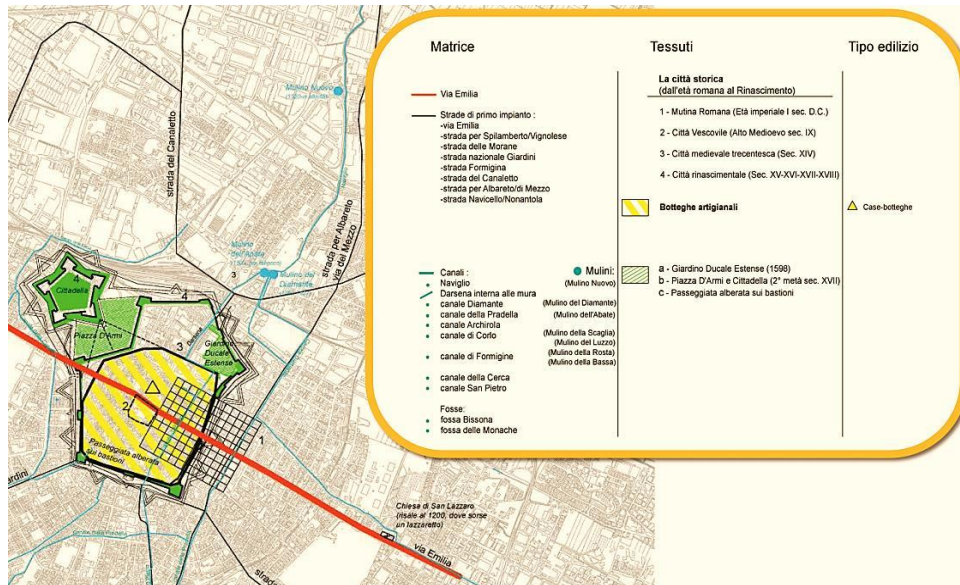
1907-1909: l'Amministrazione comunale vende all'Istituto Autonomo Case Popolari (IACP, nato nel 1906/1907) un'area a est esterna a viale Fabrizi, per la realizzazione del **«primo aggruppamento» in Villa S. Caterina – complesso residenziale per operai**, realizzato fra viale Menotti/viale Reiter/via Ricci.

1907: vendita allo IACP di un'area a ovest esterna alla città, al fine di realizzare il secondo aggruppamento in Villa S. Cataldo – **complesso residenziale per operai**, realizzato fra via Cialdini/via Cesare Costa.

1909: vendita allo IACP di un'area a sud-est esterna alla città, per realizzare **villini per impiegati** (ad ammortamento) in viale Nicola Fabrizi.

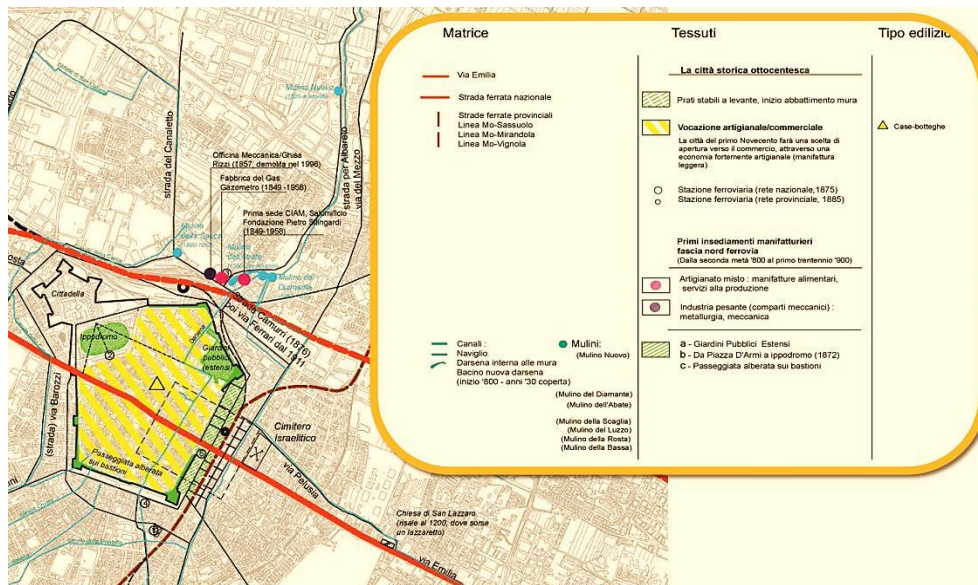
1910: vendita allo IACP di un'area a sud-est esterna alla città, per la realizzazione di **case d'affitto per impiegati** in Villa S. Agnese, realizzati fra via Festasio/via Prampolini.

1910-1919: vendita allo IACP di un'area a sud-est esterna alla città, per la realizzazione di **case d'affitto per impiegati** in Villa S. Agnese, realizzate in via Malmusi.



Studio dei Tessuti urbani storici e Matrici morfogenetiche: rapporto sinergico fra il sedime di Mutina romana e la città rinascimentale. Completa lo studio, l'analisi dei Tipi edilizi rappresentativi delle epoche edificatorie.

Fonte: elaborazione propria | Ufficio di Piano



Studio dei Tessuti urbani storici e Matrici morfogenetiche: dal 1800 al 1889. Evidenziazione dei "prati demaniali" ubicati oltre le mura nell'area ad est. Completa lo studio, l'analisi dei Tipi edilizi rappresentativi dell'epoca.

Fonte: elaborazione propria | Ufficio di Piano

2.2 Seconda fascia edificata dal 1910 al 1927³

Completamento e rinnovamento edilizio in stile Liberty, il sistema urbano della “città giardino”

A. L'ulteriore espansione della città a levante oltre i viali **Ciro Menotti e Trento Trieste** – Il Piano Regolatore del 1923/1926 redatto dal ing. capo Barbanti non fu mai approvato, ma costituì il documento programmatore di riferimento per la pianificazione urbanistica della città almeno fino alla seconda guerra mondiale, perseguendo la logica del **tracciamento di strade parallele e normali alla cinta muraria in modo tale da inquadrare aree fabbricabili per gruppi di abitazioni** (fra i primi gli aggruppamenti realizzati dello IACP) **e contemporaneamente intersecare le strade radiali che tendevano storicamente al centro della città.**

La popolazione tenderà ad espandersi prima lungo le grandi arterie di comunicazione e di commercio e successivamente ai lati in modo da creare dei veri **quartieri**, e in proporzioni rilevanti nelle **Ville di S. Caterina, S. Cataldo e S. Agnese**, collegando così i Rioni già costruiti.

A partire dai primi anni del Novecento inizia la tendenza a costruire **case isolate contornate da giardini.**

Il sistema della **città giardino** è adottato per la realizzazione edilizia dei quartieri nuovi.

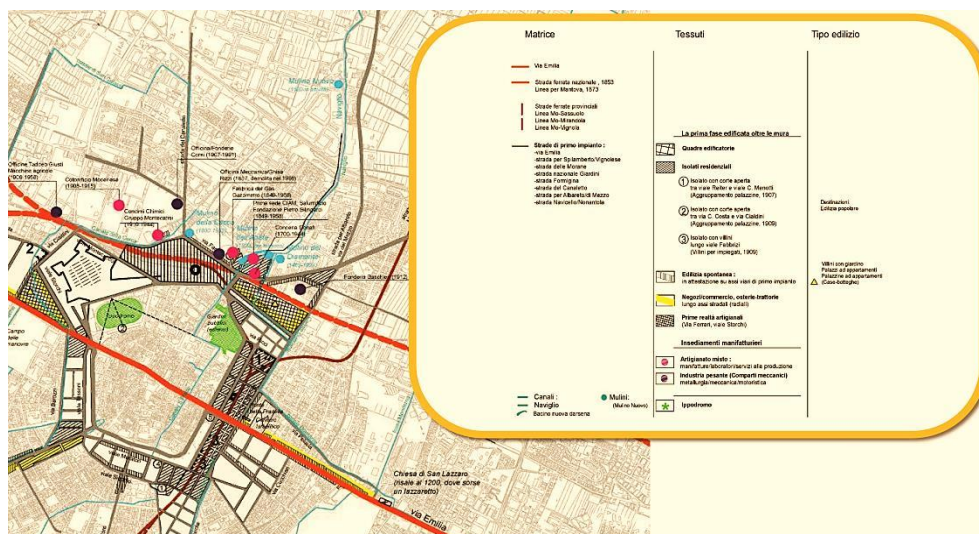
Applicando tali logiche nel periodo successivo al 1920 si attestano su via Emilia Est il viale **Ciro Menotti**, via **Pelusia**, e su via Emilia Ovest invece i viali **Berengario** e **Barozzi**; su via Emilia Centro in direzione ovest, si attestano il nuovo largo **Aldo Moro** (1912), piazzale **Bruni** (1927, mentre la realizzazione del Tempio monumentale ai caduti della Prima guerra mondiale è del 1929).

Nella zona della stazione ferroviaria a nord, vengono realizzati piazzale **Dante** (antistante alla stazione, 1930) e viale **Crispi** (1930).

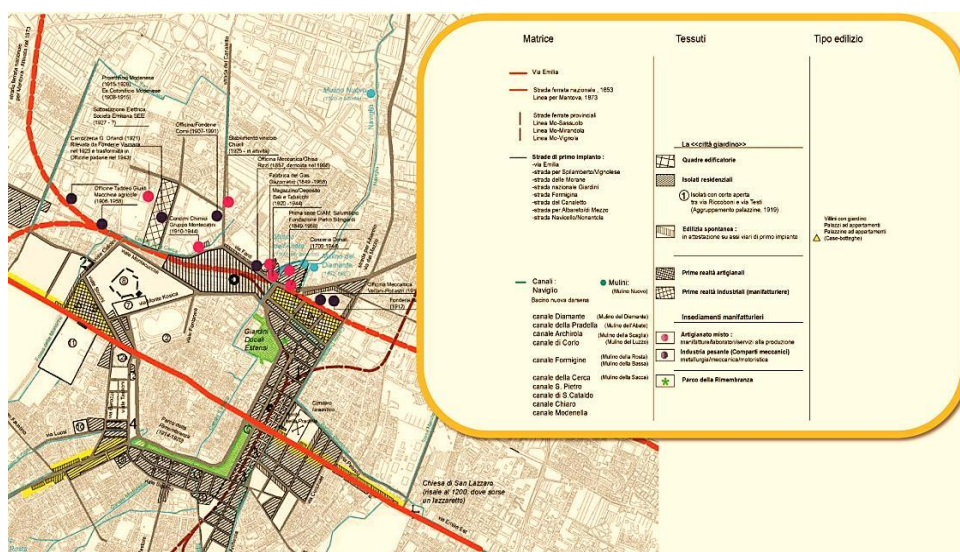
B. Ulteriore realizzazione di edilizia residenziale popolare

1919: vendita all'Istituto Autonomo Case Popolari di un'area a sud-ovest della città per la realizzazione di case popolari in Villa S. Faustino – **complesso residenziale per operai**, realizzato fra via **Riccoboni** e via **Testi**.

1926: vendita allo IACP per conto della Cooperativa “La casa nostra”, di un'area ubicata a ovest della città in viale **Molza**, al fine di realizzare **villini per il ceto sociale impiegatizio.**



Studio dei Tessuti urbani storici e Matrici morfogenetiche: dal 1889 al 1912.
Completa lo studio, l'analisi dei Tipi edilizi rappresentativi l'epoca edificatoria.
Fonte: elaborazione propria | Ufficio di Piano



Studio dei Tessuti urbani storici e Matrici morfogenetiche: dal 1912 al 1927.
Completa lo studio, l'analisi dei Tipi edilizi rappresentativi l'epoca edificatoria.
Fonte: elaborazione propria | Ufficio di Piano

2.3 Terza fase edificatoria dal 1927 al 1938⁴

Completamento dei rioni esistenti a ridosso del centro e prima espansione periferica

Per quanto concerne l'espansione urbana **la municipalità tenta senza successo e a più riprese, di dotare la città di un Piano regolatore che sostituisca quello del 1923**: occorre attendere invece il 1947 perché Modena possa disporre di un piano esecutivo, che servirà per la ricostruzione⁵.

Le **trasformazioni del paesaggio urbano nel corso degli anni Trenta** nella città fascista, consistono nella rivalutazione degli edifici privati, specie nella declinazione del tema della **villa urbana: dal 1935 alla Seconda guerra mondiale si assiste a un notevole sviluppo edilizio**.

Solo **nel dopoguerra** si assisterà a un'affermazione significativa della cosiddetta **edilizia aperta**.

Saranno il Piano di Ricostruzione del 1948 (pianificato e progettato in dettaglio dall'Ingegnere Mario Pucci), poi il Piano Regolatore Generale del 1958 e la successiva Variante del 1965 e la Variante del 1975 a comportare la massiccia sostituzione e densificazione edilizia, che hanno caratterizzato la crescita delle città italiane del secondo dopoguerra.

A. Completamento zona nord: sistemazione zona stazione delle ferrovie dello Stato (1927/1935) – Nel 1927 l'Amministrazione Podestaria elabora un progetto di completa trasformazione della zona stazione e provvede nel 1930 sia a dare un nuovo assetto al piazzale antistante l'edificio (l'attuale Piazza Dante) e sia realizzare il vasto viale Francesco Crispi per collegare la stazione ferroviaria al Tempio Monumentale (inaugurato nel 1929). Lungo il nuovo viale sorgeranno le grandi costruzioni dell'**Istituto Nazionale Case Impiegati dello Stato (INCIS)**, della **Pro Casa**, dei **Ferrovieri**, ma anche maestose residenze private comprese fra via Nicolò dell'Abate e viale Francesco Crispi.

A1. Completamento zona sud-ovest: isolati compresi fra i viali Vittorio Veneto, Tassoni e J. Barozzi – (Villini con giardino).

A2. Completamento degli isolati e prima espansione residenziale lungo le strade radiali al centro – (Villini con giardino).

A3. Completamento edificazione degli isolati fra via Emilia e l'antica via Pelusia che corre lungo il canale Diamante, concludendosi in viale C. Menotti – (Edilizia mista: popolare e villini con giardino).

B. Nuova sede stazione ferroviaria provinciale, a sud: realizzazione del viale Medaglia d'Oro (1932).

C. Realizzazione lottizzazioni per l'edilizia residenziale popolare

1933: vendita all'Istituto Autonomo Case Popolari di un'area a nord-est in via Montegrappa, per la realizzazione di case popolari in Villa S. Caterina – **complesso residenziale per impiegati**.

1935: vendita allo IACP di un'area ubicata a nord-est della città lungo via per Nonantola, al fine di realizzare un enorme isolato popolare per il ceto operaio: **la Popolarissima**.

D. Interventi realizzati in campo sociale dall'Amministrazione podestarile

1932: Casa del Mutilato (via Muratori 201)

1933: Gruppo rionale fascista Sinigaglia (via Emilia Est 250)

1933-34: Gruppo rionale fascista Gallini (viale Monte Grappa 47-49)

1934-35: Gruppo rionale fascista XXVI settembre (viale Storchi 2)

1935: Casa della Madre e del Bambino (via Jacopo Barozzi 340)

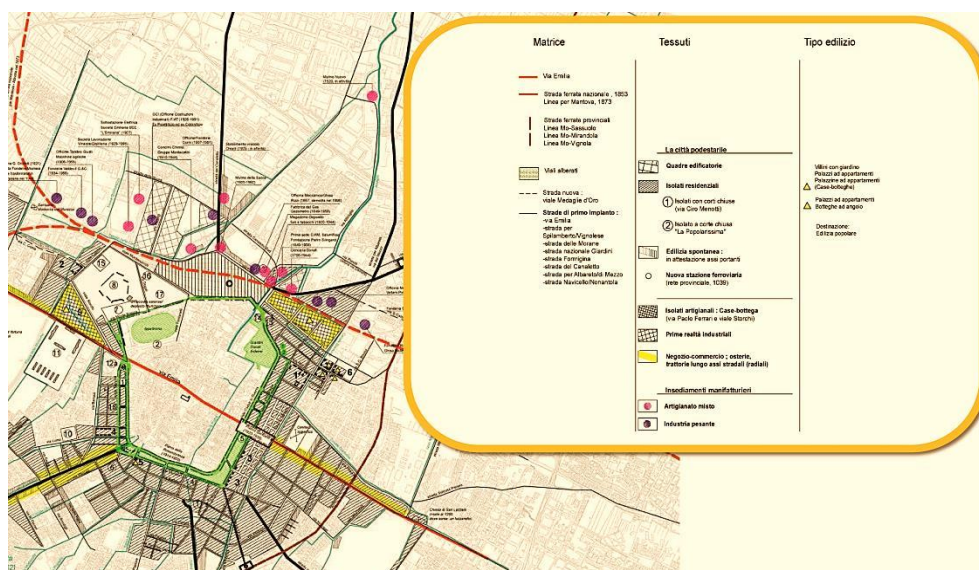
1936: Piscina Dogali (P.zza Tin An Men 12-18)

1936: Stadio Braglia (viale Monte Kosica 124-134).

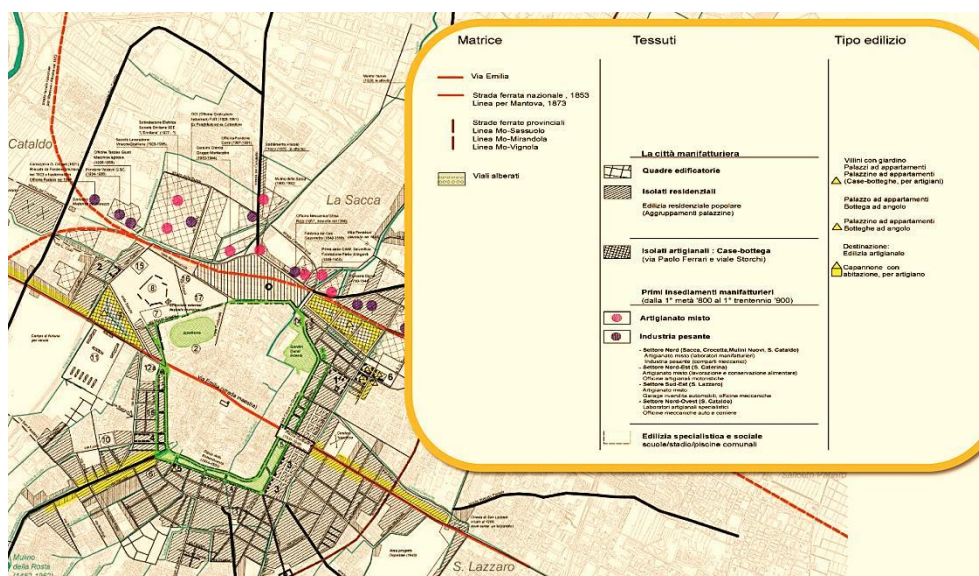
E. Sviluppo commerciale e industriale – Negli Anni Trenta il crescente traffico tra centro storico e periferia portò l'Amministrazione alla decisione della costruzione del **cavalcaferrovia della Sacca (1939)**, dovuta alla vicinanza della ferrovia alle zone ubicate a nord limitrofe, che trassero un impulso fondamentale per il loro sviluppo commerciale e industriale.

Conclusioni

Osservando la "Pianta della città nel 1935" dell'ingegnere-capo Domenico Barbanti dell'Ufficio Tecnico LL.PP, si nota che l'**espansione della città** è avvenuta nella zona che circonda ad anello la città vecchia e comprende **una parte delle quattro Ville suburbane: S. Agnese, S. Caterina, S. Cataldo, S. Faustino**. La città è limitata a **Nord** dalla strada **ferrata nazionale delle FF.SS.**, a **Est** dalla strada **ferrata provinciale da cui dipartono alcune diramazioni**, a **Sud** da una linea quasi retta che dal passaggio a livello sulla via G. Taraboni (oggi Viale Buon Pastore) raggiunge la via Giardini poco a Sud della chiesa di S. Faustino, per proseguire per la Strada di S. Faustino fino all'incrocio della Strada Formigina, a **Ovest** dalle Strade Formigina e S. Cataldo fino al passaggio a livello posto sulla Strada di S. Cataldo stessa.



Studio dei Tessuti urbani storici e Matrici morfogenetiche: dal 1927 al 1938.
Completa lo studio, l'analisi dei Tipi edilizi rappresentativi l'epoca edificatoria.
Fonte: elaborazione propria | Ufficio di Piano



Studio dei Tessuti urbani storici e Matrici morfogenetiche: dal 1938 al 1943.
Completa lo studio, l'analisi dei Tipi edilizi rappresentativi l'epoca edificatoria.
Fonte: elaborazione propria | Ufficio di Piano

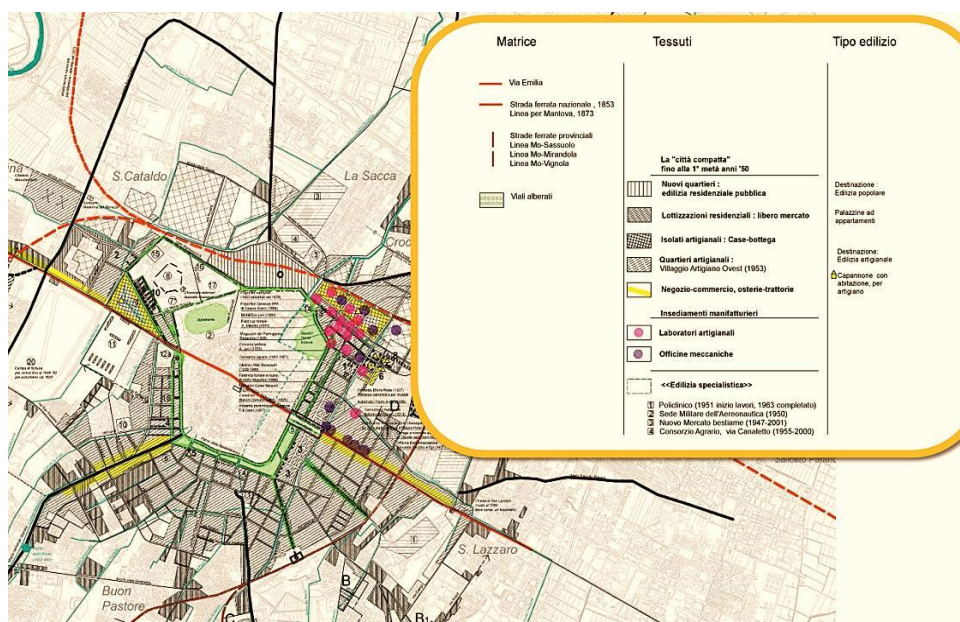
2.4 Quarta fase edificatoria dal 1938 al 1943⁶

Completamento dei rioni esistenti a ridosso del centro e prima espansione periferica

L'Amministrazione si accinge ad affrontare la guerra imminente: consolida l'istruzione, i servizi sanitari e di uso collettivo. La città nel suo assetto generale è consolidata (vengono effettuati solo 16 interventi minori a completamento del tessuto urbano esistente). Nel settore nord della città, alla Sacca, si ampliano e si insediano ulteriori attività manifatturiere.

Nel **1943** Modena predispone un **nuovo Regolamento edilizio** che indica anche la nuova delimitazione del **centro urbano**, sulla base di quanto stabilito dalla prima Legge urbanistica (del 1942)⁷ che istituzionalizza e rende obbligatoria la **formazione del Piano Regolatore**.

Osservando la "Pianta della città del 1943", si nota già chiaramente l'**espansione della città in alcune direzioni**: si va ampliando e completando il reticolo stradale in alcune zone, comprendendo **una parte delle tre Ville suburbane: S. Agnese, Buon Pastore, S. Faustino**. Nel **nuovo centro urbano** entrano inoltre le località **Mulini Nuovi, Sacca, Madonnina, Punta di S. Agnese e S. Lazzaro**.



Studio dei Tessuti urbani storici e Matrici morfogenetiche: dal 1943 al 1955.

Fonte: elaborazione propria | Ufficio di Piano

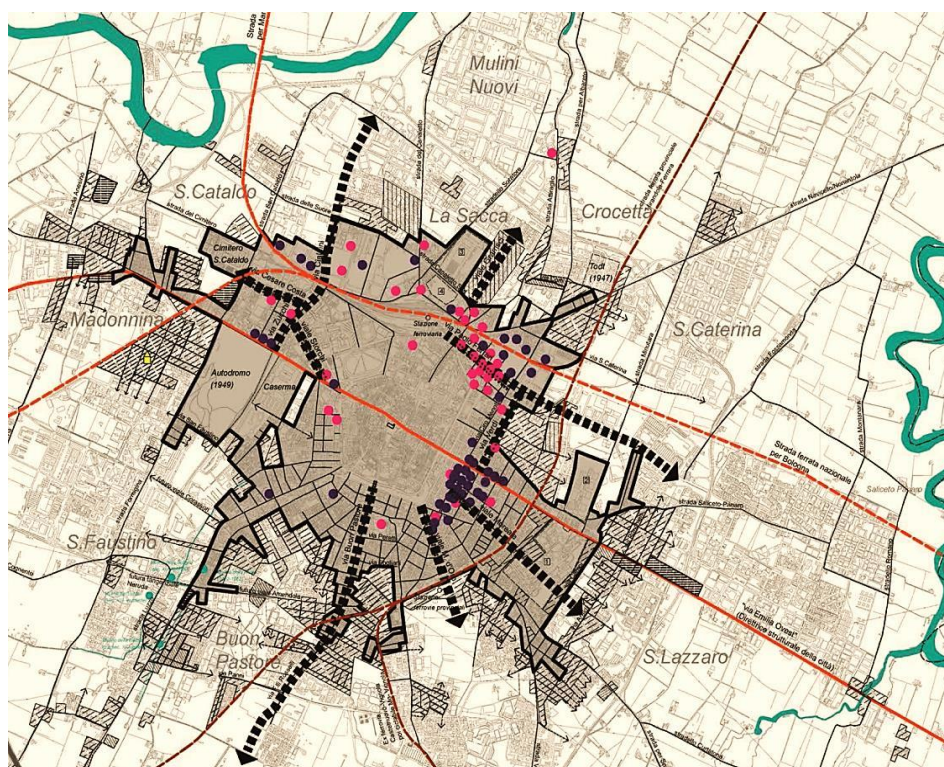
2.4.1 Città nuova: nascita degli insediamenti manifatturieri

a. Nascita dei primi due «insediamenti artigianali-misti» oltre le mura: in via Ferrari e viale Storchi (fra fine '800 e primo trentennio '900) - Nel **1877** l'Amministrazione inizia l'apertura di **via Camurri** (dal 1911 denominata via Paolo Ferrari) dando inizio alla

prima lottizzazione esterna alla città storica, ubicata a nord-est della medesima e a ridosso della strada ferrata nazionale (l'Adriatica, realizzata nel 1859): un primo gesto di pianificazione con il quale si creano nuovi spazi per costruire **case, opifici e magazzini**. Anticipando il primo Piano Regolatore del Novecento (elaborato nel 1903, approvato nel 1906 e con Regio Decreto nel 1909), questa scelta urbanistica consolida e afferma il **primo insediamento artigianale e annonario della città**.

Nel **1882** il "Piano Generale di risanamento e di espansione" per ragioni igienico-sanitarie spinge le attività artigianali miste fuori dalla città storica, ed inizia l'apertura di **viale Gaetano Storchi** dando inizio alle **prime attività produttive a ridosso del baluardo della Cittadella**.

Saranno queste le "prime piccole aziende artigianali cresciute nel tessuto urbano" seguendone e sospingendone l'espansione, in forma di primi **insediamenti-misti**: residenziali, artigianali (con tipologia **Casa-Officina**), **commerciali** (con tipologia **Casa-Bottega**). Determinanti sono stati la presenza dell'acqua (il Canale Diamante a nord-est e il Canale Cerca ad ovest) e pertanto dell'energia, delle materie prime da trasformare, ma anche la presenza di manodopera idonea con attività, relazioni e strutture sociali sedimentate nel tempo e utilizzabili per nuove produzioni.



Studio dei Tessuti urbani storici e Matrici morfogenetiche: dal 1955 al 1962.
Perimetro della «Città compatta» (al 1955) e «direzioni di espansione urbana».
Fonte: elaborazione propria | Ufficio di Piano

C1. PRIMI INSEDIAMENTI MANIFATTURIERI

Prodromi della città industriale nel settore territoriale Nord-Est LE VOCAZIONI URBANE

Negli insediamenti manifatturieri ubicati nel **Settore Nord-Est** fra il I tracciato ferroviario e a cavaliere di via Camurri (attuale via Ferrari) emergono **due vocazioni**: la prima per la **lavorazione dei prodotti per l'alimentazione** (caseifici, attività conserviera della lavorazione della frutta) e per il loro immagazzinamento e **conservazione in frigoriferi a scala di città** (stagionatura del formaggio parmiggiano-reggiano); mentre la seconda rivolta all'artigianato per la **lavorazione del cuoio e di falegnameria con mobilifici**.

1. Artigianato misto: manifatture / laboratori / servizi alla produzione: diffusione della «Casa-Officina», fra ferrovia-nord e via Emilia > Zona territoriale di S. Caterina

- 1884: Mobilificio Levi, produzione letti e mobili
- 1896: Fabbrica tomaie di cuoio, Rodolfo Moschini
- 1899: Frigoriferi Generali SPA, di Cesare Adani
- 1902-1920: Fabbrica lavorazione frutta e pesce, (alimenti conservati)
- 1903: Conceria pollami, A. Levi
- 1903-1957: Consorzio Agrario, poi trasferito nel 1957 nella Zona Nord oltre la ferrovia
- 1906-1929: Frigoriferi comunali (abbattuti nel 1929)
- 1907: Industria pellami, cuoio, calzature, F.lli Capri (nell'isolato dell'Oleificio Benassati)
- 1919: Fabbrica tomaie di cuoio, A. Minchio
- 1929-1980: Oleificio Aldo Benassati
- 1924: Frigoriferi, Celso Mescoli (occupa un intero isolato)
- 1925: Caseificio, Bianchi-Salvaterra & C.
- 1925: Fabbrica di mattonelle O. Vignoni (oggi sede della Bocciofila Modenese)
- 1928: Magazzini, formaggio Parmiggiano Reggiano (ora proprietà Banca Popolare)
- 1928: Vetteria Marisa di Pietro & C. (oggi sede di un istituto bancario)

2. Officine e laboratori artigianali di meccanica e motoristica: fra ferrovia-nord e via Emilia > Zona territoriale di S. Caterina

- 1895: Officine meccanica Alfredo Ferrari, oggi Casa natale di Enzo Ferrari
- 1892-1904: Officina meccanica e fonderia L'Emilia (caldaie e attrezzi agricoli)
- 1898-1917: Officina meccanica e fonderia Roatti & C, ceduta prima alla SIPE di Milano e poi al Consorzio Coop di produzione e lavoro della provincia di Modena
- 1904: Officina meccanica Dario Casarini (sarà in seguito assorbita dalle Acciaierie Ferriere)
- 1913-1931: Lattoneria e riparazione automobili di Nicodemo Malagoli
- 1914: Carrozzeria automobili Antonio Baccarani
- 1920: Officina meccanica Alfonso Ferrari, pilota negli Anni Venti, ha rielaborato la Giulietta Alfa Romeo
- 1920: Officina elettromeccanica Giovanni Docchio e Figli
- 1924-1986: Acciaierie Ferriere, Società Anonima Industrie Metallurgiche e Meccaniche Modenesi, di Adolfo Orsi
- 1925-1953: Distributore benzina Angelo Chierogato (su cui fu costruito il Palace Hotel)
- 1926: Automobili Pietro Amici
- 1927: Fabbrica Ettore Rossi, di carrozzine per invalidi e poi garage e officina meccanica per automobili e biciclette
- 1927: Garage e rivendita auto, di Claudio San Donnino, Gestito dalla Società Emiliana vendita automobili di Gastone Mantovani, con rappresentanza della Lancia dal 1934
- 1937: Officine Maserati, produzione di accumulatori e poi di macchine sportive, in attività.

C2. PRIMI INSEDIAMENTI MANIFATTURIERI

Prodromi della città industriale nel settore territoriale Sud-Est LE VOCAZIONI URBANE

Negli insediamenti manifatturieri ubicati nel **Settore Sud-Est** compreso fra la prima edificazione oltre le mura cittadine (a cavaliere del viale Ciro Menotti) e l'edificato a sud della via Emilia, emergono **due vocazioni prevalenti**: le **officine meccaniche** e motoristiche e i **primi garage-autorimesse**.

1. Artigianato misto: manifatture / laboratori / servizi alla produzione: > Zona territoriale di S. Lazzaro

1908: Fabbrica mattonelle in cemento, ceramica, Alfredo Luppi

1913: Tipografia Fratelli Mucchi STEM, ex eredi Soliani

1918: Officina lavorazione del legno, Corradini Alberto

1926: Fabbrica per carta da sigarette, Alemanni

2. Artigianato meccanico, laboratori-officine, rivendite automobili, garage: diffusione della «Casa-Officina», fra Ciro Menotti e via Emilia > Zona territoriale di S. Lazzaro

1906: Auto Garage Gatti, acquistata da Enzo Ferrari (concessionaria Alfa Romeo) nel 1929 viene venduta a Marcello Orsi (concessionaria Fiat)

1908: Officine meccaniche modenesi di Angelo Gatti (proiettilificio nel 1916)

1908: Stallo Garuti, prima per i cavalli poi per le automobili

1914: Garage "Modena", Officina riparazione auto, di Eclivio Annovi (laboratorio con abitazione)

1935: Carrozzeria meccanica, Renato Roricelli e Gino Scaglietti

1924: Officina meccanica, La Torinese

1912: Officina meccanica FIAT di Celso Stanguellini (in Circonvallazione S. Caterina 374, fuori barriera Garibaldi)

1913-1916: Officina Clemente Antonelli, produzione della "Vespa"

1921: "Garage Italia" con abitazione, di Tonino Caiti

1921: Carrozzeria Amedeo Simonazzi

1922: Magazzino e garage Parmeggiani

1923: Officina riparazione carrozze, di Flaminio Sernesi

1927: Garage Benvenuti e Sighinolfi

1927: Carrozzeria meccanica Bacchelli e Bertolini

1928: Officina per automobili, Vaccari e Cammi

1928: Officina meccanica Luigi Zanasi

1928: Rimessa per camion, Ditta Fratelli Resta

1931: Officina riparazione auto, Giuseppe Mazzi

1931: Officina meccanica Gregorio Mattioli

1938: Officina Garage "Mario Camellini"

Nel **Settore territoriale Sud** della città (all'interno del territorio denominato "I Paduli"), viene realizzata la sede dell'**Azienda Elettrica Municipalizzata** con centrale termoelettrica, rimessa dei tram e officina: anno **1912**.

b. Nascita delle prime «zone industriali»: Sacca e Crocetta (fra la seconda metà '800 e primo '900)

Lo sviluppo dell'**industria meccanica** a Modena inizia nella seconda metà del '800 evolvendosi fino all'ultimo dopoguerra, coinvolgendo principalmente due porzioni del territorio urbano: inizialmente la fascia a nord della ferrovia Milano-Bologna (in particolare con le Officine Rizzi e la Fabbrica della ghisa, fondate del 1857), e successivamente alla seconda metà degli anni Cinquanta con fondazione del primo Villaggio Artigiano a Modena Ovest (1953).

Nel **1907** le Leggi sanitarie impongono limiti di distanza dal centro abitato degli insediamenti industriali definiti insalubri. La zona della **Sacca** si può considerare il “primo polo industriale modenese”, favorito nel suo sviluppo dalla notevole vicinanza della stazione ferroviaria. I primi insediamenti industriali del quartiere vengono realizzati entro il **primo trentennio del secolo XX**.

L'insediamento dei primi stabilimenti industriali nella zona nord oltre la ferrovia avviene in ideale linea di continuità con precedenti insediamenti industriali al di qua della ferrovia, come ad esempio la Manifattura Tabacchi attiva dal 1850 nella sede dell'ex Convento di S. Marco situato nell'addizione erculea della città murata, quasi a cerniera tra il centro storico e l'area a nord (dove la **darsena del canale Naviglio** prima, e la **stazione ferroviaria** poi, costituivano i **poli del sistema di comunicazione e commercio locali**).

C3. PRIMI INSEDIAMENTI MANIFATTURIERI

Prodromi della città industriale nel settore territoriale Nord

LE VOCAZIONI URBANE

Nello studio del rapporto fra spazio urbano e **insediamenti manifatturieri**, si posso suddividere i medesimi in due categorie ubicate nel **Settore Nord** oltre il tracciato ferroviario.

1. Artigianato misto: manifatture / laboratori / servizi alla produzione: diffusione della «Casa-Officina», nell'area nord oltre la ferrovia > Zona territoriale della Sacca, della Crocetta, e dei Mulini Nuovi.

1462-1927: Mulino del Diamante

1520: Mulino Nuovo (ora in attività) > zona Mulini Nuovi

1800-1992: Mulino della Sacca

1849-1958: Gazometro-Officina del gas

1849-1958: Salumificio prima sede della CIAM, fondata da Pietro Silingardi

1908: Cotonificio Modenese

1910-1944: Fabbrica Concimi e Prodotti Chimici, gruppo Montecatini

1914-1944: Conceria Donati (risalente al 17000)

1920-1944: Magazzino-deposito Sali e Tabacchi

1925: Stabilimento vinicolo Chiarli

1927: Sottostazione elettrica Società Emiliana, SESE (l'Emiliana)

1929-1995: Società lavorazione Vinacce, distilleria

2. Industria pesante, dei comparti meccanici: metallurgia / meccanica / motoristica: nella zona nord oltre ferrovia > Zona della Sacca e della Crocetta.

1857-1998: Officine Rizzi, meccanica con lavorazione della ghisa, demolita nel 1998

1906-1958: Fabbrica di aratri e macchine agricole, Taddeo Giusti

1907-1991: Officina-Fonderia Corni

1912: Fonderia Baschieri

1914: Officina meccanica Vellani-Pollastri

1916: Proietificio modenese, poi nel 1918 Officine Reggiane

1921: Carrozzeria Giovanni Orlandi, rilevata nel 1923 da Fonderie Vismara, e trasformata nel 1943 in Officine Padane

1928: FIAT trattori, con stabilimenti OCI - Officina Costruzioni Industriali (nella sede del ex Proietificio sorto a sua volta sul sedime del Cotonificio Modenese, del 1907) - In attività, come CNH

1934-1988: Fonderie Valdevit G. & C. > Zona Sacca

1938-1983: Fonderie Riunite, ghisa malleabile > zona S. Caterina

La destinazione produttiva nei quartieri Sacca e Crocetta assume pertanto maggiore consistenza agli inizi del '900 con l'Officina-Fonderia Corni (1907), il Proietificio Modenese (1907) e la fabbrica macchine agricole Taddeo Giusti (1906); si raggiungerà l'avvio nello

sviluppo economico locale del “marchio” nell'industria meccanica con l'insediamento dello stabilimento FIAT trattori (1928).

Nel periodo post-bellico le industrie meccaniche tradizionali e in particolare le fonderie risentono, con l'affermarsi dei materiali plastici la difficoltà della riconversione e l'acuirsi della crisi economica porterà alla dismissione degli stabilimenti nel corso degli anni Settanta e Ottanta.

2.5 Quinta fase edificatoria dal 1943 al 1955: primi Anni '50⁸

La Città nuova e lo sviluppo degli «insediamenti manifatturieri», il primo «Villaggio Artigiano»

Dal “Piano di Ricostruzione del 1948” dell'ingegnere Mario Pucci (che non verrà attuato per la parte inerente le Linee guida elaborate per un nuovo Piano Regolatore generale), la città si espande senza uno schema di sviluppo organico: si viene a perdere la “misura spaziale” che aveva caratterizzato l'espansione degli anni prebellici, lasciando il sistema edilizio autonomo da ogni controllo e favorendo attraverso una **fitta rete di lottizzazioni**, il riempimento delle aree libere della **prima periferia urbana moderna**.

Dopo le distruzioni della guerra, Modena organizza strategie e soprattutto le forze per attuarle. Le aree dei primi insediamenti manifatturieri e proto-industriali situati nei pressi della ferrovia nord, l'area dell'ex Cittadella, la zona nord-est della città e il rione fra via Tre Re/via Servi, sono state devastate dai bombardamenti. Il forte impegno per creare lavoro, attraverso investimenti pubblici in modo da stimolare l'iniziativa dei privati, delinea una politica locale che assumerà esplicitamente le aree periferiche come strumento cardine per lo sviluppo urbano. L'Amministrazione stabilisce di perseguire i seguenti obiettivi:

- **il nuovo Mercato bestiame e Borsa merci (1949),**

nel 1949 viene acquistato dall'Amministrazione comunale il sito per il nuovo Mercato bestiame, uno tra i più importanti d'Europa, nella zona nord oltre la ferrovia.

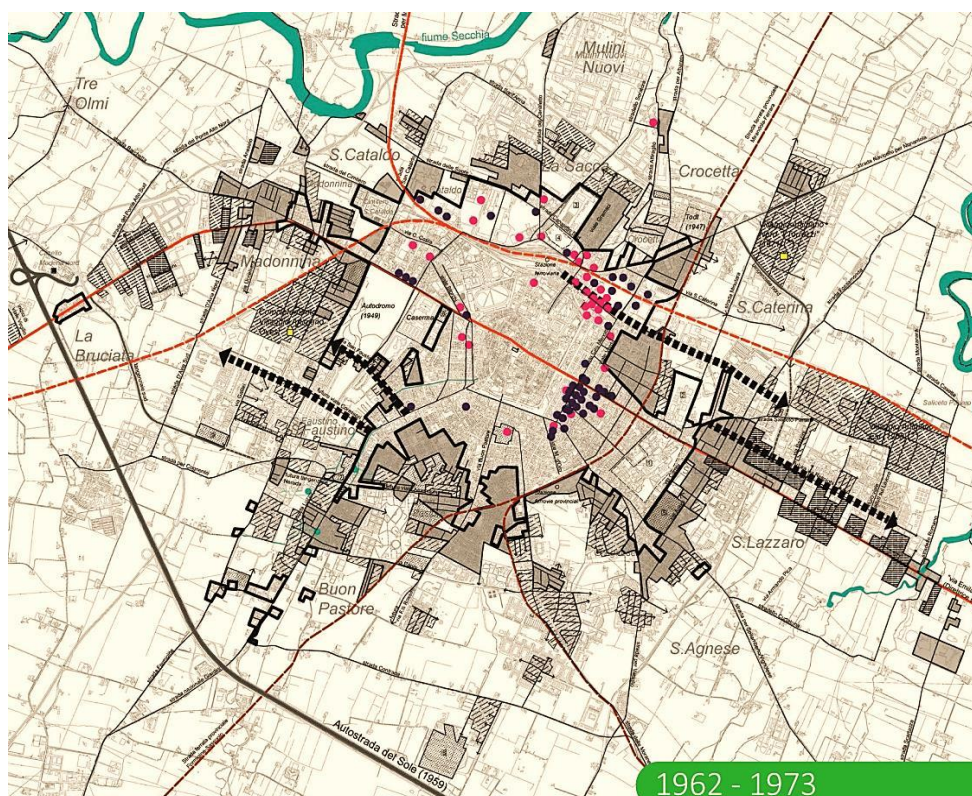
- **il primo “Villaggio Artigiano Modena Ovest”: piccola e media industria, nella periferia ovest (1954),**

nel 1949 il Sindaco Alfeo Corassori annuncia adeguati “piani di lottizzazione” al fine di assegnare aree prioritariamente agli artigiani e ai cittadini residenti nel **nuovo Villaggio residenziale alla Cittadella**,

volgendo l'attenzione per un sito idoneo a ospitare opifici e case verso la zona ovest della città in località Madonnina.

L'area non è pianificata dal Piano Regolatore, ma limitrofa alla via Emilia Ovest e non lontana da preesistenze manifatturiere; l'unico ostacolo è il passaggio a livello sulla linea ferroviaria nazionale che taglia la via Emilia, che porterà il Comune a costruire il cavalcavia nel 1954. Dal **1954** e per cinque anni verranno costruiti n. **74 stabilimenti**, che prevedono l'abitazione del proprietario dell'azienda e del custode: il **linguaggio architettonico e quello razionalista**, riprendendo il modello di inizio secolo della **Casa-laboratorio, Casa-officina**, in un **capannone singolo o abbinato**.

Accanto al Villaggio Artigiano sorgono inoltre le **case popolari**, i **servizi di comunità**, le **scuole** e la **chiesa**, anticipando così l'idea di un futuro «**quartiere organico**»: la cultura del lavoro crea gli spazi della coesione sociale.



Studio dei Tessuti urbani storici e Matrici morfogenetiche: dal 1962 al 1973.

Perimetro della «Città compatta» (al 1955) e «periferia urbana moderna».

Fonte: elaborazione propria | Ufficio di Piano

2.6 Prima periferia moderna: da 2° metà Anni '50 a Anni '70'

La Città industriale dei «villaggi artigiani», «quartieri organici» e «servizi di comunità»

Dalla seconda metà degli Anni '50 in poi la città continua a espandersi attraverso una **fitta rete di lottizzazioni** favorendo il riempimento delle aree lasciate libere fino all'epoca prebellica, e andando a configurare la **prima periferia urbana moderna**. Si viene a **perdere quella "misura spaziale" dell'edilizia residenziale** che aveva caratterizzato l'espansione degli anni prebellici.

L'invenzione dei **Villaggi Artigiani** caratterizza invece Modena sul piano nazionale: la legge n. 865 nel 1971 assume l'esperienza modenese come esempio, prevedendo l'esproprio a prezzo agricolo dei terreni destinati allo sviluppo degli insediamenti produttivi. Esempio:

- il «nuovo Quartiere organico»: Villaggio artigiano Modena Est (1965),

il quartiere si estende nella periferia est su una superficie di circa 500.000 mq ed è caratterizzato dalla **compresenza di residenze, servizi, verde pubblico oltre all'area per le industrie piccole e medie**, ora più nettamente separate dalle abitazioni (conformate secondo il modello urbano della "Città giardino") e dislocate tra la ferrovia nazionale e la strada di attraversamento della campagna, la strada Saliceto Panaro.

Altri insediamenti misti di residenza, industria, artigianato, commercio e servizi pubblici cresceranno a sud fino a **via Emilia Est**, confermando la sua importanza di **direttrice strutturale della città**.

Con il **Piano Regolatore del 1965** e il primo **Piano comprensoriale delle aree produttive** (redatto e coordinato dal Ing. Celestino Porriño) l'Amministrazione può gestire gli interventi su scala territoriale più ampia e avviare il riequilibrio delle localizzazioni tra città-capoluogo e comuni della cintura.

L'approvazione del primo **Piano comunale per gli Insediamenti produttivi (PIP) degli anni '70**, elaborato contestualmente alla Variante al PRG del 1975, costituisce uno strumento pubblico per la gestione delle aree comunali: Il "Consorzio Attività Produttive aree e servizi - CAP". Il primo **Piano comunale PIP** era articolato su **5 aree** per complessivi 252 ettari, di cui l'Amministrazione detiene il 60% del fabbisogno stimato nel decennio di valenza del Piano, moltiplicando l'effetto calmiera sul prezzo dei suoli. Per soddisfare la ricollocazione e l'espansione del **piccolo artigianato soprattutto di servizio, ancora**

sparso nelle zone residenziali, si prevede la realizzazione di capannoni di 4-6.000 mq. Da frazionare in parti a seconda delle esigenze, fino alla dimensione minima di 150 mq.

Il secondo esempio:

- il Villaggio Artigiano Nord “I Torrazzi” (1971),

i **capannoni a schiera** realizzati nel 1971 nella nuova area industriale dei Torrazzi, segnano una **cesura** nei **Tipi-edilizi: non è più prevista la residenza**, se non in misura e in contesti limitati abbinata al capannone.

Nella prima metà degli Anni Settanta il boom economico inizia a richiedere una strutturazione di **edifici a servizio del terziario**, che siano ben riconoscibili nello stile architettonico e facilmente fruibili lungo le maggiori direttrici di collegamento per raggiungere il **primo casello autostradale** (ubicato nella periferia nord-ovest, all'ingresso dell'**Autostrada del Sole/A1**, inaugurata nel 1959) attraverso il tracciato della **tangenziale** (i primi due tratti realizzati nel 1973, nella località Bruciata a Modena ovest in direzione della Strada Nazionale Giardini, e in località I Torrazzi in direzione della via Emilia e dell'Autostrada a sud). Esempi significativi sono:

- il “**Direzionale 70**” (denominato anche “Le Vele” per la sua forma) negli anni Settanta è un'opera avveniristica. Le potenzialità espresse da questo “gigante” è quella di un **Edificio-città**: un organismo architettonico che si estende lungo la Strada Nazionale Giardini e attraversabile su due livelli pedonali alla base, per raggiungere i negozi al piano terra, i servizi pubblici al primo piano rialzato, ed uffici nei rimanenti dieci piani;
- il “**Palazzo Europa**” realizzato sulla via Emilia Ovest, in prossimità della città storica ma ubicato esternamente per consentire la dotazione di parcheggi per automobili.

Di questo periodo è la costruzione oltre all'Autostrada del Sole, anche dell'**Autostrada del Brennero**: nel 1969 entrava in servizio il primo tratto fra Verona-Mantova e, fra il 1971 e il **1972** la costruzione prosegue **giungendo fino a Modena**.

2.7 Sviluppo dei Servizi periferici: gli Anni '80 e gli Anni '90 (le basi per il nuovo millennio)¹⁰

Piano di rifunzionalizzazione di Giovanni Astengo, 1987: i «distretti» industriali

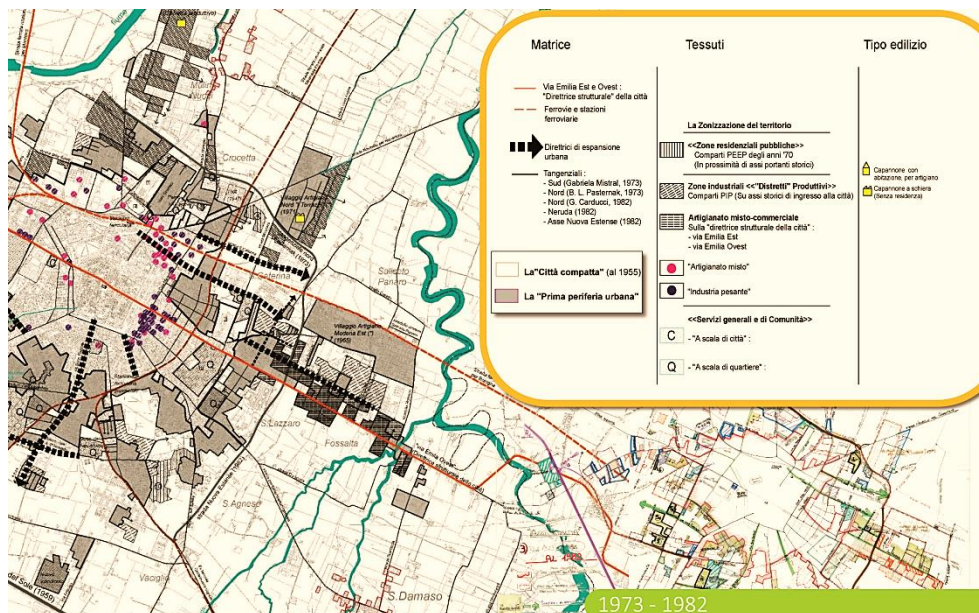
In coerenza con le linee generali della **Variante al PRG del 1989** a Modena, la "città del lavoro", si punta alla qualità ambientale, architettonica e alla razionalizzazione migliorando l'integrazione con la residenza e con i servizi, verso la **ricucitura dei tessuti urbani** nelle **aree miste** di recente impianto.

E' con questa Variante che viene elaborato uno specifico **disegno di riorganizzazione della fascia ferroviaria** a seguito delle dismissioni e demolizioni che hanno interessato il Consorzio Agrario, la Società Lavorazione Vinacce, le Officine Rizzi, il mercato Bestiame, le Fonderie Valdevit, la Benfra, la Ligmar elettrodomestici, le Acciaierie Ferriere, l'ex area delle Fonderie Corni, (...). Sulla base dello Schema direttore redatto nel 1987 dall'architetto Giovanni Astengo, e dopo un complesso percorso di partecipazione dei cittadini, viene redatto e approvato il **Programma di Riqualificazione Urbana (PRU) del 1999**. Il connotato polisetoriale e policentrico della Zona urbana a nord della ferrovia, più comunemente indicato amministrativamente come "La fascia ferroviaria" costruita durante il Novecento, si è evoluto successivamente in **"distretti industriali" di scala nazionale e internazionale**, di un **tessuto produttivo integrato**.

Al termine degli anni '70 la città, con una forte connotazione manifatturiera, ha la necessità di assicurare un'elevata qualità abitativa, e per ottenere questo risultato si dà inizio alla grande stagione urbanistica attenta alla **dotazione dei Servizi in genere e alla Comunità**. La città si doterà di numerosi **comparti produttivi PIP** sul piano economico, di numerosi **quartieri residenziali PEEP** sul piano sociale, ma contemporaneamente di una tale quantità di spazi per **Servizi legati ad entrambe le realtà**. Tutto ciò nell'arco di un ventennio porterà allo sviluppo di numerosi Parchi di quartieri che si evolveranno in **Parchi a scala di città**, la nascita dei primi **Centri commerciali a scala di città**.

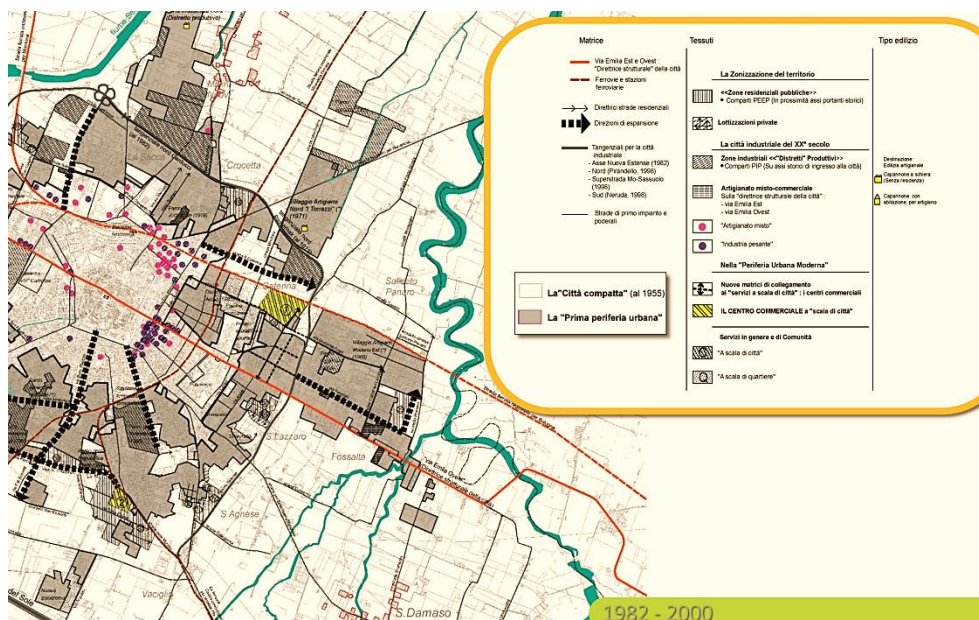
* * *

La ricucitura tra periferia, nuove polarità e centri sparsi, la valorizzazione delle preziose risorse fisiche e culturali, sono le nuove leve di attrazione di uno tessuto manifatturiero e residenziale frutto storicamente consolidato dalla comunità modenese. E' su questi obiettivi che si misurerà la capacità di disegnare il **futuro** della città del Novecento, con forme fisiche e patrimonio culturale dalle profonde radici.



Studio dei Tessuti urbani storici e Matrici morfogenetiche: dal 1973 al 1982.
La Zonizzazione del territorio: Comparti PEEP e Comparti PIP (primi Distretti industriali).
Fonte: elaborazione propria | Ufficio di Piano

32



Studio dei Tessuti urbani storici e Matrici morfogenetiche: dal 1982 al 2000.
La città industriale al XX secolo. Zonizzazione del territorio: Servizi in generale e di Comunità.
Fonte: elaborazione propria | Ufficio di Piano

3. Conclusioni

Lo studio dei **tessuti urbani storici, moderni e contemporanei** attraverso la definizione delle «matrici morfogenetiche» dell'intera struttura territoriale, dei «tessuti urbani per epoche di formazione» e l'individuazione dei «Tipi edilizi» rappresentativi delle epoche edificatorie illustrate in questa Relazione, è parte integrante dell'**Allegato C1.1.7: Tessuti urbani per epoca di formazione**.

I contenuti culturali descritti, sono illustrati negli Elaborati grafici di seguito elencati:

- 1 – Città storica. Tessuti medievali e tessuti ottocenteschi**
- 2 – Città moderna, 1889-1927**
- 3 – Città moderna, 1927-1938**
- 4 – Città moderna, 1938-1943**
- 5.1 – Città contemporanea, 1943-1955**
- 5.2 – Città contemporanea, 1943-1955**
- 5.3 – Città contemporanea, 1943-1955**
- 5.4 – Città contemporanea, 1943-1955**
- 6 – Città contemporanea, 1955-1962**
- 7 – Città contemporanea, 1962-1973**
- 8 – Città contemporanea, 1973-1982**
- 9 – Città contemporanea, 1982-2000**
- 10 – Processo di antropizzazione**
- Analisi della città per epoca di formazione (*)**

(*) Tale elaborato grafico è parte integrante dei contenuti di Quadro Conoscitivo riferiti alla Tavola di sintesi C1.1.6 – Analisi della città per epoca di formazione, in merito ai Territori urbanizzati (C1.1).

* * *

Conseguentemente, si è focalizzata l'attenzione sul **patrimonio edilizio-ambientale di interesse culturale in ambito urbano periferico**, approfondito attraverso lo studio degli **ambiti urbani di tessuto omogeneo ad interesse culturale** in relazione alle Architetture rappresentative della cultura urbanistica del Primo e del Secondo Novecento.

In merito al concetto di "confine osmotico" fra Centro storico e Periferia storica, è stato descritto nella Tavola di sintesi il cui titolo è **C1.3.1 Centro Storico e Periferia Storica: patrimonio e valori**.

Tale argomento è stato descritto anche nella Relazione e relativi Elaborati grafici dell'**Allegato C1.3.5: La Periferia storica**.

Allegate a tale documento vi sono inoltre le **N° 900 Schede identificative** degli edifici del Primo e del Secondo Novecento all'interno dell'ambito della Periferia storica: consiste nella **prima fase della revisione del Patrimonio edilizio di valore storico, che corrisponde alla V° Revisione del Censimento approvato nel 1989.**

L'obiettivo consiste nel fare emergere alcuni temi in modo compiuto onde pervenire a una pianificazione coerente, che in tutto il territorio comunale ponga la «Città compatta» avente come nucleo propulsore la «Città storica», come elemento di conoscenza e guida perché tale prodotto non vada perduto in quanto non se ne conosce il pieno significato.

Il paesaggio urbano storico, antropizzato nella «Periferia storica» fino alla prima metà degli Anni '40, e contemporaneo perché formatosi successivamente con la città diffusa, è risultato scandito da Architetture fortemente connotate.

La strategia dell'analizzare gli aspetti diversi della Storia Urbana locale attraverso gli esiti concreti sul corpo della città non disgiunti da una riflessione in area emiliana, è confluita nell'evidenziazione del ruolo fondamentale che hanno assunto gli amministratori e gli urbanisti che durante gli Anni '60, '70, '80, '90 hanno strutturato i contenuti strategici del Piano Regolatore Generale di Modena all'interno di un Modello culturale regionale.

¹ Nel 1859 a seguito della Legge La Marmora-Rattazzi, il territorio italiano fu ripartito in Province, Circondari, Mandamenti e Comuni. Ogni comune ebbe una Giunta municipale ed un Consiglio comunale.

² Documentazione consultata (per prima fascia dal 1889 al 1910*-1912):

1. Carta IGM, rilievo topografico eseguito con levate di campagna al 1881, tavoletta 86 I N.E (Modena)
2. Carta IGM, rilievo topografico risalente agli anni 1911-1917
3. **Planimetria catastale del Ufficio comunale, anno 1910*** (ASCMO, Mappario, Cart. XIII, n. 26)
4. **Planimetria stradale "Modena e dintorni", anno 1913** (Biblioteca Estense Universitaria mc.203.20, edizione 1913, A. Dal Re & Figli editori).

³ Documentazione consultata (per seconda fascia dal 1910 al 1927):

1. Carta IGM, rilievo topografico eseguito con levate di campagna al 1911-1917, tavoletta 86 I N.E (Modena)
2. **Planimetria della città e dintorni, redatta da Ing. Barbanti - divisione LL.PP, anno 1925-27** (ASCMO, Strade urbane, AA., a. 1924, F. 1073).

⁴ Documentazione consultata (terza fase edificatoria dal 1927 al 1938):

1. Carta IGM, rilievo topografico eseguito con levate di campagna al 1934-1935, tavoletta 86 I N.E (Modena)
2. **Planimetria della città e dintorni, redatta dalla divisione comunale LL.PP, anno 1925-1938** (ASCMO, Strade urbane, AA., a. 1938, F.662, Manoscritti della Biblioteca, cart. 217).

⁵ Saranno il Piano di Ricostruzione del 1948 (pianificato e progettato in dettaglio dall'Ingegnere Mario Pucci), poi il Piano Regolatore Generale del 1958 e la successiva Variante del 1965 e la Variante del 1975 a comportare la massiccia sostituzione e densificazione edilizia, che hanno caratterizzato la crescita delle città italiane del secondo dopoguerra.

⁶ Documentazione consultata (quarta fase edificatoria dal 1938 al 1943):

1. Carta IGM, rilievo topografico eseguito con levate di campagna al 1934-1935, tavoletta 86 I N.E (Modena)
2. **Planimetria generale della città redatta dalla divisione comunale LL.PP, anno 1943** (ASCMO, Strade urbane, AA., a. 1943, Manoscritti della Biblioteca, cart. 217).

⁷ La Legge 17 Agosto 1942, n. 1150.

A Modena i **primi studi** di un **progetto per un Piano Regolatore** vero e proprio iniziarono nel **1888**. Negli anni precedenti però erano già stati presentati, e in parte realizzati, Piani relativi a singole zone della città; nel 1857 era uscito un avviso nel quale il Podestà, preso atto della avvenuta costruzione di numerosi edifici fuori della cinta muraria, rende nota l'intenzione del Comune di evitare che il disordine con cui si era proceduto fino ad allora po-

tesse costituire un ostacolo al futuro regolare ampliamento della città. L'ingrandimento della città, a levante dalla parte di Porta Bologna, risultava essere in quel momento oggetto di progettazione e la zona delimitata dal Ponte della Pradella non era già più considerata sobborgo. **Con l'Unità d'Italia e la conseguente unificazione amministrativa il controllo sugli spazi e le opere pubbliche diventa un problema di carattere nazionale e riguardante non solo l'Ente locale ma anche lo Stato, come testimoniano i provvedimenti legislativi del 1865: la legge 20 marzo 1865, n. 2248 disciplina tutta la materia dei lavori pubblici, mentre la legge 25 giugno 1865, n. 2359 istituisce la pratica dell'esproprio per causa di pubblica utilità.**

⁸ Documentazione consultata (quinta fase edificatoria dal 1943 al 1955):

1. Carta IGM, rilievo topografico eseguito con levate di campagna al 1934-1935, tavoletta 86 I N.E (Modena)
2. **Planimetria generale della città redatta dalla divisione comunale LL.PP, anno 1943** (ASCMO, Strade urbane, AA., a. 1943, Manoscritti della Biblioteca, cart. 217)
3. **Piano di Ricostruzione del 1948, Ingegnere Mario Pucci** (Archivio Decoter Diap. LLPP Roma – Politecnico di Milano, Laboratorio RAPU, QLC IMO C1 – RM1 – 223)
4. Piano Regolatore Generale del 1958, Ingegnere Mario Pucci, Ufficio LL.PP Comune di Modena (Archivio di Deposito del Comune di Modena). Un Piano dello "sviluppo" e crescita spinta dell'industrializzazione (adottato nel 1958 il Piano non verrà mai definitivamente approvato)
5. **Aerofotogrammetria del ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE, IGM anno 1955**
6. Margherita Russo, Rossella Ruggeri (a cura di), Officina Emilia, Memoria e identità: un binomio creativo, Modena, UNIMORE, 2001
7. Vanni Bulgarelli, Catia Mazzeri (a cura di), Città e architetture industriali, Novecento a Modena, Modena, Franco Cosimo Panini Editore, 2015.

⁹ Documentazione consultata (per prima periferia, dalla 2° metà Anni '50 agli Anni '70):

1. **Piano di Ricostruzione del 1948, Ingegnere Mario Pucci** (Archivio Decoter Diap. LLPP Roma – Politecnico di Milano, Laboratorio RAPU, QLC IMO C1 – RM1 – 223)
2. Piano Regolatore Generale del 1958, Ingegnere Mario Pucci, Ufficio LL.PP Comune di Modena (Archivio di Deposito del Comune di Modena). Un Piano dello "sviluppo" e crescita spinta dell'industrializzazione (adottato nel 1958 il Piano non verrà mai definitivamente approvato)
3. **Aerofotogrammetria del ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE, IGM anno 1955**
4. **Fotografie aeree del Comune di Modena, volo RER anno 1962**
5. **Fotografie aeree del Comune di Modena, volo RER anno 1973**
6. Margherita Russo, Rossella Ruggeri (a cura di), Officina Emilia, Memoria e identità: un binomio creativo, Modena, UNIMORE, 2001
7. Vanni Bulgarelli, Catia Mazzeri (a cura di), Città e architetture industriali, Novecento a Modena, Modena, Franco Cosimo Panini Editore, 2015.

¹⁰ Documentazione consultata (sviluppo Servizi periferici: Anni '80 e '90):

1. **Fotografie aree del Comune di Modena, anno 1973**
2. **Fotografie aree del Comune di Modena, anno 1982**
3. **Fotografie aree del Comune di Modena, anno 1992 /1998**
4. **Fotografie aree del Comune di Modena, anno 1998 /2014/2017**
5. Margherita Russo, Rossella Ruggeri (a cura di), Officina Emilia, Memoria e identità: un binomio creativo, Modena, UNIMORE, 2001
6. Vanni Bulgarelli, Catia Mazzeri(a cura di), Città e architetture industriali, Novecento a Modena, Modena, Franco Cosimo Panini Editore, 2015.