

## TERZIARIO E INFRASTRUTTURE URBANE

Il Novecento produce numerosi "luoghi forti" della città, espressione della modernità urbana che lentamente conquista Modena dagli inizi del secolo scorso: spazi per lo spettacolo come i cinema, le nuove stazioni ferroviaria e auto-tranviaria, le infrastrutture ambientali come l'acquedotto e nel secondo dopoguerra quelle di servizio all'economia come il nuovo Mercato Bestiame e la nuova Sala Borsa.

La scelta di non proporre in questa ricerca l'analisi storica e architettonica del vasto intervento urbanistico ed edilizio del Novecento, riguardante le aree produttive e gli stabilimenti industriali, limita l'analisi e la schedatura ad alcune significative emergenze della "città pubblica", qui ricomprese in termini generali nel tema del "terziario" e delle infrastrutture urbane. Alcuni edifici, come i cinema e il Museo Casa Enzo Ferrari, sono parte importante dei "luoghi della cultura", della cultura di massa, straordinaria novità che caratterizza il Novecento. A Modena, buona parte degli spazi destinati a ospitare istituzioni e attività culturali è stata nel tempo recente collocata in edifici storici, opportunamente adattati al loro interno, potendo la città contare su un vasto patrimonio edilizio pre-novecentesco. Alcuni di tali interventi sono compresi nella sezione delle schede dedicate allo spazio pubblico e città storica. Le limitate nuove edificazioni ospitano le attività di ricerca scientifica e della conoscenza, che sono nell'Atlante proposte nell'ambito del tema della città pubblica, ovvero quella che maggiormente si caratterizza con le strutture dedicate ai servizi sociali e in particolare al diritto alla formazione e al sapere. Con lo sviluppo della città e il decentramento di numerose funzioni amministrative e commerciali si pianificano e realizzano dalla fine degli anni Sessanta i "centri direzionali", nuovi "luoghi per la cultura" e la ricerca scientifica, sempre più distanti dalla città storica, un tempo esclusiva sede di tali funzioni. Sono infatti la crescita e l'articolazione dell'economia, con l'espansione urbana, che portano nella seconda metà del secolo a realizzare cospicui insediamenti per le attività "terziarie", che segnano il paesaggio urbano.

Queste strutture determinano nuove polarizzazioni socio-economiche e spaziali, restando ancora tra loro sostanzialmente isolate. La loro dimensione e la qualità delle funzioni ospitate costituiscono un tratto distintivo, in particolare nella città del secondo Novecento, sottolineato da alcuni importanti esiti architettonici come nel caso del nuovo cimitero e dei più recenti edifici del Museo Casa Enzo Ferrari o del Centro di Medicina Rigenerativa.

- CINEMA SCALA - CINEMA METROPOL
- STAZIONE FERROVIE PROVINCIALI E SOTTOSTAZIONE ELETTRICA
- SERBATOIO PER L'ACQUA - QUARTIERE CROCETTA
- STAZIONE AUTOLINEE
- MERCATO BESTIAME E PALAZZINA UFFICI
- OFFICINE STANGUELLINI
- CINEMA OLYMPIA - CINEMA PRINCIPE
- DIREZIONALE '70
- CIMITERO SAN CATALDO
- NUOVA BORSA MERCI
- DIREZIONALE MODENA DUE
- DIREZIONALE LORENZO MANFREDINI
- FORUM GUIDO MONZANI
- OFFICINE MASERATI PALAZZINA DIREZIONE E SHOWROOM
- EDIFICI COMPARTO CORASSORI LOTTO "F"
- CENTRO MEDICINA RIGENERATIVA "STEFANO FERRARI"
- MUSEO CASA ENZO FERRARI

## CINEMA SCALA

via Pietro Ercole Gherardi 34  
1913  
Cesare Bertoni

Riferimento mappa n. 8a

## CINEMA METROPOL

via Gherarda 10  
1913-1915  
Gustavo Zagni



Cinema "Scala", particolare dell'ingresso.



Cinema "Metropol".

Vinicio Vecchi (modifiche interni e trasformazione in multisala di entrambi i cinema)

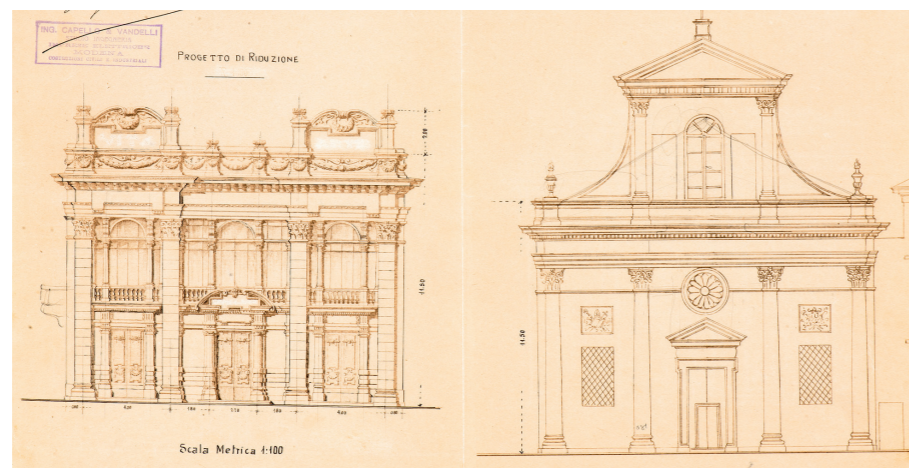
Riferimento mappa n. 8b

### Fonti

G. Bertuzzi, *Trasformazioni edilizie a Modena tra '800 e '900*, Aedes Muratoriana, Modena 1995, p. 108.

ASCMO, Ornato, a. 1913, fasc. 51.

Il cinema-teatro "Vittorio Emanuele", poi "Metropol", edificato fra il 1913 e il 1915 su progetto di Gustavo Zagni (autore tra l'altro anche del villino Solmi in via Crespellani 16 del 1911), presenta il fronte d'ingresso su via Gherarda. Il disegno del prospetto dal linguaggio eclettico riprende, nella tripartizione scandita da lesene, lo schema di facciata della preesistente chiesa di San Carlino Rotondo. La navata e la crociera di questo piccolo oratorio verranno occupate dalla sala estesa lungo via Modonella e terminante in una piccola torre scenica. Un altro pregevole esempio di sala cinematografica di prima generazione è il cinema "Scala". Si tratta in questo caso di un edificio collocato in un'area d'espansione poco fuori le mura. Non è l'unico caso: dalla parte opposta della città, esisteva già in questi anni su via Malmusi il cinema "Olympia", cui si sostituirà nel 1954 l'edificio attuale di Vecchi e Pucci. Il progetto dello "Scala" è di un giovane Cesare Bertoni, che negli anni successivi abbraccerà i nuovi linguaggi "modernisti" e diverrà uno dei più prolifici professionisti modenesi. Anch'esso impostato sullo schema classico platea-galleria, lo "Scala" è un edificio ancora caratterizzato da linguaggi tardo eclettici. Il fronte asimmetrico si sviluppa lungo il lato della sala, cui si affianca l'atrio d'ingresso, marcato da un arco termale culminante con un fastigio piuttosto elaborato. Il resto del fronte, aperto da una serie di finestre arcuate ritmate da lesene a tutt'altezza, è caratterizzato da diversi elementi decorativi tardo liberty. Sia il "Metropol" che lo "Scala" hanno visto negli anni susseguirsi diversi interventi di ristrutturazione: il primo ha subito nel 1965 un radicale rifacimento degli interni a opera di Vinicio Vecchi, per poi essere trasformato, sempre su suo progetto, in multisala fra il 1991 e il 1993. Oggi, cessata l'attività, ospita aule giudiziarie. Anche lo "Scala", la cui attività è cessata nel 2009, era stato trasformato nel 1993 in multisala sempre su progetto di Vecchi. **FF**

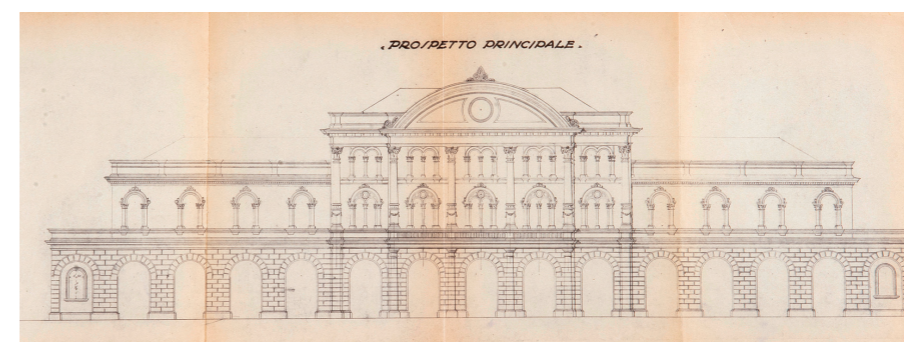


Cinema "Metropol", progetto di "riduzione" della facciata di San Carlino per la trasformazione in cinema.



Vista della stazione da piazza Manzoni.

Inaugurata il 26 settembre 1932 alla presenza di Costanzo Ciano, la nuova stazione delle Ferrovie Provinciali Modenesi, all'epoca gestite dalla società S.E.F.T.A. (Società Emiliana di Ferrovie Tranvie ed Automobili), è la tappa finale di una generale riorganizzazione infrastrutturale che ebbe importanti riflessi a livello urbano. Già nel 1927 era stato approvato il progetto per l'ubicazione della stazione, mentre nel 1928 venne deciso il tracciamento di un nuovo viale, l'odierno viale Medaglie d'Oro, allora Umberto I, che avrebbe connesso i viali della prima circoscrizione con il neonato piazzale antistante il fabbricato viaggiatori. In realtà si trattava di decisioni giunte a maturazione dopo molti anni di dibattito, tanto che l'apertura del viale era già stata prevista nel Piano Regolatore del 1923. Ultimo tassello di un'imponente operazione che sfociò nella creazione di un'unica società a controllo pubblico per la gestione delle ferrovie provinciali, la S.E.F.T.A. appunto, fu la nuova stazione. Il progetto del fabbricato viaggiatori, nonché degli edifici di servizio come la pregevole sottostazione elettrica, fu elaborato dall'ing. Renzo Bertolani, secondo un linguaggio eclettico improntato ai collaudati stili dell'architettura ferroviaria. Nonostante ormai andasse affermandosi, in numerosi casi di fabbricati ferroviari, un linguaggio modernista, non mancano gli esempi di edifici improntati ancora a codici accademici, come ad esempio la stazione centrale di Bologna. Il bugnato della fascia basamentale, i pilastri a fasce del porticato e l'uso di bifore nel corpo centrale, nonché l'equilibrata composizione generale dei due fronti, quello su strada e ancor più quello lato binari, sono tutti elementi che rimandano a una consapevolezza del mestiere tipica di molti professionisti di quest'epoca di passaggio. Peraltro, nonostante alcuni elementi eccessivamente retorici come le paraste corinzie e il frontone curvo con bassorilievo a incastonare l'orologio, tutto l'edificio è caratterizzato dall'ampio uso di moderne tecnologie edilizie: dalla quasi totalità delle parti ornamentali come marcapiani, cornici, frontoni, capitelli, realizzate in cemento decorativo, sino allo scheletro strutturale e soprattutto alle eleganti e slanciate pensiline sui binari costruite in calcestruzzo armato gettato in opera. **FF**



Prospetto principale della nuova stazione delle Ferrovie Provinciali.

## STAZIONE FERROVIE PROVINCIALI E SOTTOSTAZIONE ELETTRICA

piazza Alessandro Manzoni  
1929-1932  
Renzo Bertolani

Riferimento mappa n. 14

### Fonti

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

G. Bertuzzi, *Modena Nuova. L'espansione urbana dalla fine dell'Ottocento ai primi decenni del Novecento. Lineamenti*, Aedes Muratoriana, Modena 1995, pp. 157-177.

C. Cerioli, P. Della Bona, G. Fantini, *Le ferrovie provinciali modenesi. Storia di uomini e di treni*, CEST, Bologna 1994.

ASCMO, a. 1938, F. 1568, F. 1568/I-V.

ASCMO, AA., a. 1938, F. 1568/III-V.

## SERBATOIO PER L'ACQUA - QUARTIERE CROCETTA

viale Ciro Menotti 366  
1935-38  
Amministrazione Podestarile

Riferimento mappa n. 25

Fonti

L. Montedoro (a cura di), *La città razionalista. Modelli e frammenti. Urbanistica e architettura a Modena 1931-1965*, RFM Edizioni, Modena 2004, p. 159.



Immagine del serbatoio dell'acqua negli anni Trenta.

Nell'ambito di un imponente programma di lavori pubblici, a una serie di edifici destinati a ospitare funzioni istituzionali il regime fascista affianca un cospicuo numero di manufatti "utilitari", non meno importanti nel caratterizzare il paesaggio urbano modenese. I serbatoi per l'acqua assumeranno negli anni un chiaro ruolo di segnale urbano, punteggiando brani importanti di città. Il primo a essere realizzato, dopo la costruzione di una stazione di sollevamento presso Cognento nel 1935, è il serbatoio accanto alle Fonderie Riunite, cui seguiranno negli anni Cinquanta quello a base cilindrica al Mercato Bestiame, oggi malauguratamente demolito, e quello a base ottagonale in via Morane, più una serie di torri piezometriche (fra le tante, quella demolita lungo via Nonantolana in corrispondenza dell'attuale quartiere Torrenova, o quella ancora esistente all'interno del Villaggio Zeta). L'Ufficio Tecnico comunale, occupandosi della progettazione del serbatoio accanto alle Fonderie Riunite fra il 1935 e il 1938, stabilirà insomma un modello per tutti i successivi interventi di tal genere. Il manufatto è caratterizzato da un sobrio linguaggio funzionale: il classico volume, costituito da un fusto a base ottagonale e da un serbatoio sulla sommità di maggiori dimensioni, viene fasciato da un telaio in calcestruzzo armato. Le nervature presentano un andamento rastremato verso l'alto e configurano, in contrasto con le superfici arretrate degli elementi non portanti, un interessante volume dagli espressivi effetti chiaroscurali, accentuati dall'originaria tinteggiatura monocroma bianca. Il pennone posto sulla sommità conferma ulteriormente il chiaro carattere di segnale urbano del manufatto. **FF**



Cavalcavia Crocetta in costruzione.



Fabbricato viaggiatori della stazione autolinee.

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

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



Vista aerea anni Cinquanta.

## STAZIONE AUTOLINEE

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

Riferimento mappa n. 34

Fonti

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

## MERCATO BESTIAME E PALAZZINA UFFICI

Strada Nazionale  
del Canaletto Sud 100  
1951  
Mario Pucci  
con Ufficio LL.PP.,  
Comune di Modena

Riferimento mappa n. 33

Fonti

L. Montedoro (a cura di), *La città razionalista. Modelli e frammenti. Urbanistica e architettura a Modena 1931-1965*, RFM Edizoini, Modena 2004, p. 75 e pp. 190-194.

L. Fontana (a cura di), *Il restauro della palazzina Pucci. Un nuovo centro servizi per il quartiere e la città*, Settore LL.PP., Comune di Modena, Alinea Editrice, Firenze 2011.

ASCMO, atti di amministrazione generale 1954 (collocazione filza 2201-2202, 32-33).



Vista dell'edificio oggi con il portico chiuso dal volume vetrato.

Inaugurato dal sindaco Alfeo Corassori nel 1951 e progettato dall'allora assessore ai Lavori Pubblici Mario Pucci, il mercato bestiame si presenta come una fondamentale infrastruttura necessaria allo sviluppo di un settore centrale per l'economia modenese dell'epoca. Oltre ad ampliare lo spazio destinato alle attività di contrattazione, suddivisione e ricovero dei capi, si aggiunge infatti una grande centrale di macellazione che favorisce la formazione di una serie di industrie, per la lavorazione dei residui di macellazione e per la produzione di farmaci ormonici.

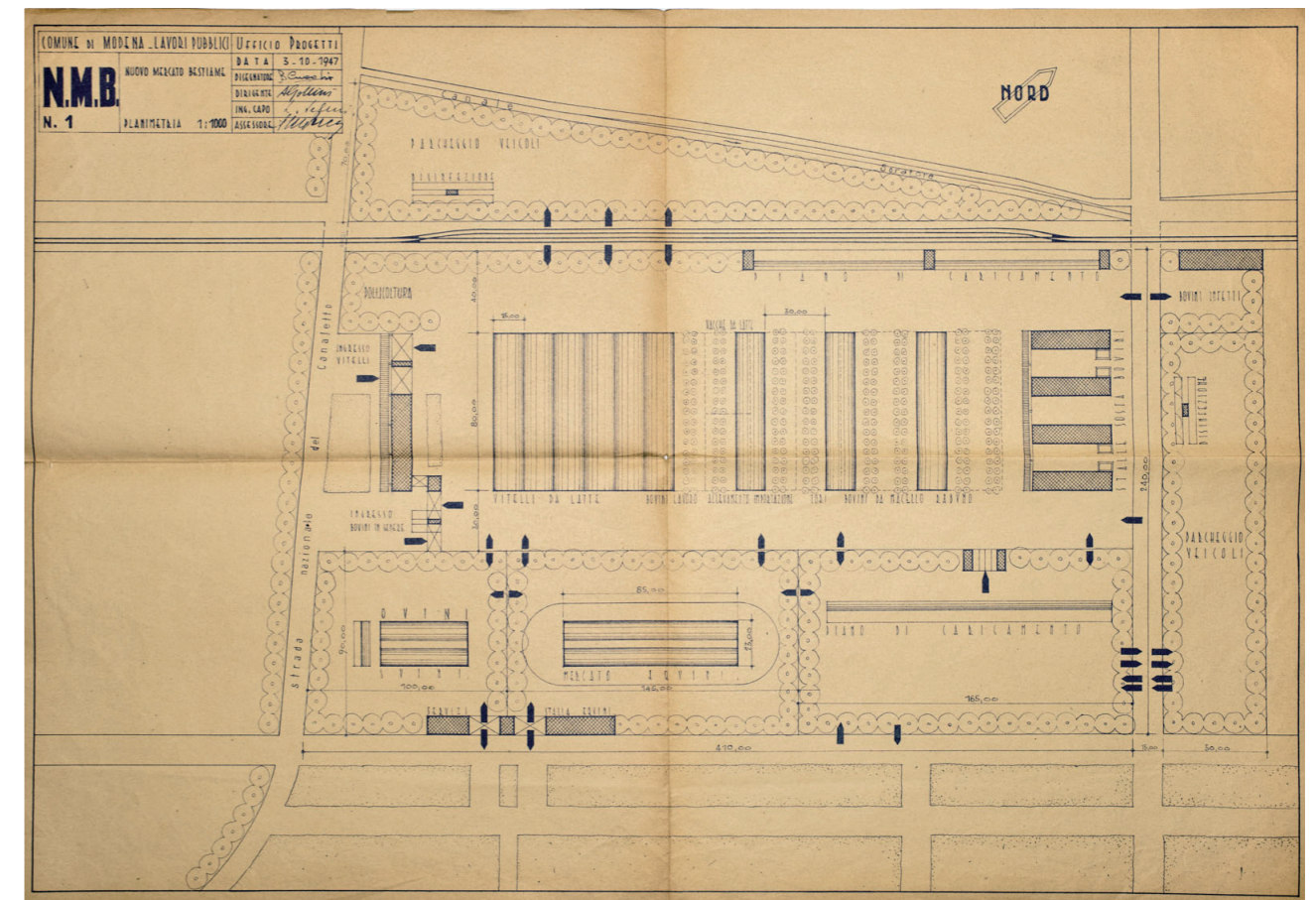
Inserito nel Piano di ricostruzione del 1947, il progetto nelle intenzioni dei progettisti e degli amministratori assume una valenza di carattere provinciale e rappresenta il motore di tutte le trasformazioni urbanistiche dell'intera area di espansione nord della città, analogamente a quanto si intende fare, negli stessi anni, per la parte sud con la realizzazione della Centrale del latte. Da un punto di vista del linguaggio architettonico il mercato appare datato rispetto al dibattito dell'architettura dell'immediato secondo dopoguerra, mescolando forme pure del linguaggio razionalista con elementi più familiari come il rivestimento di mosaico in piastrelle di gres di colore bianco e nocciola.

Tuttavia esso si dimostra coerente con le esperienze condotte dal progettista in collaborazione con l'architetto milanese Piero Bottoni, uno dei principali esponenti del razionalismo italiano, e l'impianto che ne deriva assolve perfettamente alla complessità delle funzioni in esso presenti. Lo spazio aperto centrale, caratterizzato dalle pensiline in calcestruzzo armato e dalla torre piezometrica, è delimitato da due edifici disposti lungo le strade perpendicolari, Canaletto e del Mercato, quest'ultimo destinato a stalle e a servizi. Il primo, quello principale, realizzato dalla ditta Mucciardini cav. Amelio, si configura come un perfetto parallelepipedo dalla spiccata orizzontalità, di due piani fuori terra e uno interrato svuotato nella parte sud-ovest dal portico che permette il passaggio dei capi di bestiame. Il disegno del prospetto rispecchia la semplicità dell'organizzazione interna in cui si trovano i locali per la ristorazione, la sala a doppia altezza per le contrattazioni e gli uffici.

A seguito del progetto realizzato a partire dal 2006 dall'Ufficio Tecnico del Settore Lavori Pubblici, l'edificio è stato riconvertito a sede del Laboratorio Città e ospita la sede della Biblioteca Canaletto della Circoscrizione 2 e di altre associazioni. **MS**



Un'immagine degli anni cinquanta del portico retrostante il fabbricato servizi poi demolito.



Planimetria generale dell'intero complesso redatta nel 1947 dall'Ufficio Progetti Lavori Pubblici del Comune di Modena.

## OFFICINE STANGUELLINI

via Bartolomeo Schedoni 21  
1952  
Alessandro Mundici

Riferimento mappa n. 36

Fonti

L. Montedoro (a cura di), *La città razionalista. Modelli e frammenti. Urbanistica e architettura a Modena 1931-1965*, RFM Edizioni, Modena 2004, pp. 197-199, pp. 293-301.

ASCMO, a. 1949, Ornato n. 364, Igiene n. 184.



Officine Stanguellini.

Alessandro Mundici, geometra, ha legato il suo nome alla gloriosa tradizione dell'industria automobilistica modenese: suo è infatti il progetto per l'"aerodromo" del 1948-50, voluto dall'amministrazione Corassori per svolgere la doppia funzione di pista per corse d'auto (e dunque fornire una vetrina internazionale alle produzioni della Ferrari e della Maserati) e aeroporto per l'esportazione di prodotti locali deperibili verso il nord Europa. Anche la sede del più antico costruttore modenese d'automobili, Stanguellini, sarà progettata da Mundici negli stessi anni. Il nuovo fabbricato delle Officine Stanguellini, concessionario Fiat e produttore indipendente d'auto da corsa, si colloca dietro i vecchi edifici in stile liberty dei primi del Novecento e ospita i nuovi spazi vendita e gli uffici. Al di sopra del primo piano commerciale rivestito in travertino, al centro del quale si apre l'ingresso dai caratteristici spigoli stondati, si trovano i due piani destinati agli uffici. L'edificio è concepito come un semplice volume scatolare parallelepipedo, la cui struttura puntuale in calcestruzzo armato conferisce un'articolazione planimetrica libera e coerente con le nuove esigenze degli spazi di lavoro, nonché con l'esposizione al piano terra dei nuovi modelli di autovetture, resa possibile dall'apertura di grandi vetrine in facciata. A questo impianto estremamente semplice si sovrappone però una sorta di "facciata manifesto". Un'esilissima cornice in calcestruzzo inquadra il fronte su via Schedoni, al centro del quale si trova il nome dell'azienda, mentre sul lato verso viale Trento e Trieste, posizionata in modo da ottenere un sicuro richiamo nei confronti di chi percorre il viale, retroilluminata e verniciata di color rosso, la struttura in calcestruzzo modella una scritta "FIAT" alta due piani. **FF**



Il fronte principale in un'immagine d'epoca.



Cinema Principe.



Cinema Olympia, negli anni Sessanta.

Dopo aver collaborato con Mario Pucci già nel 1946 per la costruzione del cinema Astra e dopo essersi cimentato nel 1948 con la progettazione del cinema Estivo, Vinicio Vecchi riceve nel 1954 l'incarico per la ricostruzione del cinema Olympia della società Anonima Olimpia - Cinema Principe, committente anche del cinema Principe. Nonostante gran parte del progetto e del cantiere sia seguito dal solo Vecchi, l'ideazione generale è svolta in collaborazione con Pucci. La facciata su strada esplicita graficamente l'andamento dell'articolazione interna: un basamento a mosaico dove si aprono le uscite di sicurezza, una parete cieca in sottili listelli di botticino la cui curvatura riprende l'andamento a guscio del volume interno, un coronamento costituito da sottili voltine spezzate, che rincorrendosi richiamano i pannelli acustici che costituiscono il controsoffitto della sala. All'interno l'estrema attenzione al dettaglio è testimoniata dallo studio puntuale di ogni elemento: pilastri lisciati, pareti dai diversi rivestimenti, infissi e maniglie, sino al pregevole e sperimentale controsoffitto dell'atrio, la cui superficie riflettente è punteggiata da una serie di turaccioli di sughero che ne accentuano la suggestiva resa luminosa. A Luciano Giberti, storico collaboratore dello studio Vecchi, si deve la raffinata pannellatura che decora l'atrio, con motivi figurativi tratti dalla storia del cinema. Malauguratamente, dopo la chiusura nel 2006, l'edificio è stato gravemente manomesso durante i lavori di parziale demolizione.

Il cinema Principe è costruito sul sedime di una preesistente sala liberty. La sezione a platea unica – peculiare soluzione adottata generalmente nei cinema edificati ex novo o frutto di radicali ristrutturazioni, come l'Olympia (1954) o il Capitol (1967) – consente la realizzazione di un ampio atrio al piano terra, che ospita biglietteria, uffici, bar e guardaroba. La curva del solaio che sostiene le sedute solca il prospetto laterale, marcando la propria differenza con un rivestimento lapideo in felice contrasto con le ceramiche sfaccettate di sapore pontiano, che costituiscono il paramento superiore. La leggibilità del volume della sala è assicurata inoltre dalla curvatura delle pareti, che seguono l'andamento svasato della pianta, solcate dagli esili montanti in ferro. Una chiarezza di impostazione che ben testimonia come i virtuosismi decorativi siano subordinati a un'impostazione morfologica ottimale che assicuri il massimo della visibilità e della resa acustica. La sala è infatti di cospicue dimensioni, più di 700 posti. La facciata dall'andamento asimmetrico tradisce anch'essa la distribuzione interna degli ambienti, con il portico angolare dagli esili pilotis in corrispondenza degli ingressi, la vetrata della galleria di distribuzione, la parete cieca corrispondente alla cabina di proiezione, ritmata dai sottili montanti in ferro fissati inferiormente alle doppie travi a mensola in cemento armato. Ancora una volta Vecchi si avvarrà del fratello Veldo, autore del bassorilievo in pasta cementizia metallizzata sopra il portico d'accesso, mentre l'atrio sarà arricchito dalle decorazioni di Luciano Giberti. **FF**

## CINEMA OLYMPIA

via Malmusi 52  
1956  
Mario Pucci, Vinicio Vecchi,  
Luciano Giberti (decorazioni)

Riferimento mappa n. 44a

## CINEMA PRINCIPE

piazzale Natale Bruni 24-28  
1961  
Vinicio Vecchi, Veldo Vecchi  
(bassorilievo in facciata),  
Luciano Giberti  
(decorazioni dell'atrio)

Riferimento mappa n. 44b

Fonti

L. Montedoro (a cura di), *La città razionalista. Modelli e frammenti. Urbanistica e architettura a Modena 1931-1965*, RFM Edizioni, Modena 2004, pp. 264-266.

C. Mazzeri, L. Fontana, *Vinicio Vecchi, un architetto e la sua città: materiali di studio, primo regesto delle opere, testimonianze*, Edicta, Parma 2008.

Settore T.U.Q.E., Comune di Modena, prot. 339/54 – 440/57.

AVV(LP), b. 6, fasc. 437.

BPMO, Archivio Vinicio Vecchi, *sale cinematografiche*.

## “DIREZIONALE ‘70”

via Pietro Giardini 454  
1968

Tiziano Lugli, Roberto Corradi,  
Franco Lipparini

Riferimento mappa n. 58

Fonti

Raffaello Scatosta (a cura di), *Tiziano  
Lugli architetto*, Electa, Milano 2002,  
pp. 30-33



Vista del complesso da via Giardini.

L'edificio si presenta come uno dei più significativi interventi realizzati a seguito delle politiche urbane ispirate dal Piano regolatore del 1958 e dai successivi. Lo strumento urbanistico recepisce temi caratterizzanti il dibattito architettonico e urbanistico del periodo, indirizzato alla creazione di centri direzionali fuori dai centri storici e che produce alcune note realizzazioni come il Fiera District di Bologna e di Napoli, entrambi affidati alla metà degli anni Sessanta all'architetto giapponese Kenzo Tange e realizzati più tardi.

Il complesso "Direzionale '70" trova una forte relazione urbana con il tracciato della via Giardini e della tangenziale sud, grazie alla disposizione dei corpi di fabbrica, agli spazi aperti che si creano tra questi, producendo spazi per i parcheggi e per i percorsi di risalita ai piani superiori a creare un sistema fluido ed efficiente di percorsi, tema centrale nella definizione di organismi architettonici multifunzionali. Esso si compone di tre edifici, ciascuno caratterizzato da una piastra di tre piani con servizi commerciali, orientata parallelamente alla strada. Il primo, più piccolo e posizionato maggiormente a ridosso della via Giardini, si trova in posizione centrale rispetto ai due principali più arretrati posti a nord e a sud. Su ciascuna piastra sono impostate coppie di torri destinate a uffici, dal profilo a vela realizzato in *curtain wall* in acciaio e vetro, di largo uso in quegli anni, che rappresenta un'immagine ormai consolidata e rappresentativa di questa parte di città. **MS**



Corte aperta al primo piano.



Cimitero San Cataldo.

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

## CIMITERO SAN CATALDO

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

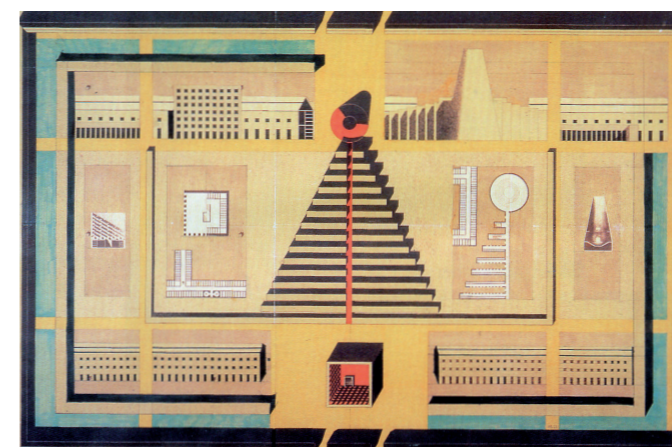
Riferimento mappa n. 67

Fonti

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

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

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



Pianta del progetto presentata al concorso.



Copertina della rivista "Casabella" del 1972.

## NUOVA BORSA MERCI

Strada Nazionale  
del Canaletto Sud 94  
1978  
Tullio Zini, Carlo Trevisi

Riferimento mappa n. **75**

Fonti

Settore T.U.Q.E, Comune di Modena,  
prot. n. 1195/75.



Nuova Borsa Merci da strada Canaletto.

L'edificio, situato a ridosso della fascia ferroviaria, insiste sull'area nord della città, oggetto nel corso di tutto il dopoguerra di importanti interventi di trasformazione ancora in atto, a partire dalla realizzazione del mercato bestiame. Situato nel lotto contiguo a nord-ovest, originariamente doveva essere direttamente collegato alla nuova sede della Borsa Merci, nata a supporto proprio di questa importante attività.

Il progetto sviluppa un programma multifunzionale che comprende, oltre agli spazi per la contrattazione, anche la realizzazione della sede di un'agenzia della Banca Popolare dell'Emilia Romagna e i locali dei servizi del quartiere Sacca, oggi non più presenti. Alcuni di questi spazi hanno trovato poi nuova collocazione, come nel caso della Biblioteca Crocetta che occupa alcuni locali della Palazzina Pucci. L'edificio assume in questo modo il carattere di un centro direzionale e commerciale a servizio delle attività della zona, compresa la stazione delle FFSS. Secondo le intenzioni dei progettisti, il complesso si fonda su semplicità di forma e chiarezza nell'individuazione delle varie funzioni. Anche la razionalità costruttiva rientra tra le principali linee progettuali, espressa nell'unica campata di grande luce senza appoggi interni che caratterizza la struttura della sala principale e nell'uso dei pannelli prefabbricati di colore verde dagli angoli smussati, che conferiscono agli edifici un aspetto di funzionalità tecnologica, tipica della ricerca architettonica del periodo.

Il complesso si compone di due parti. La prima posta a nord-ovest, di forma trapezoidale, ospita al piano terra gli uffici dell'agenzia della banca e alcuni spazi necessari al mercato bestiame come quelli per il veterinario. Accanto a questi, si collocavano gli uffici destinati al quartiere come l'anagrafe, mentre al piano primo si trovava la biblioteca. Il secondo volume è quello della sala borsa, di forma quadrata a doppia altezza, pensato come una piazza coperta circondata da una balconata interna. Il progetto si doveva completare poi con un parcheggio a silos e con un "palazzetto affari" dalla forma piramidale situato nel lotto est, poi non realizzati. **MS**

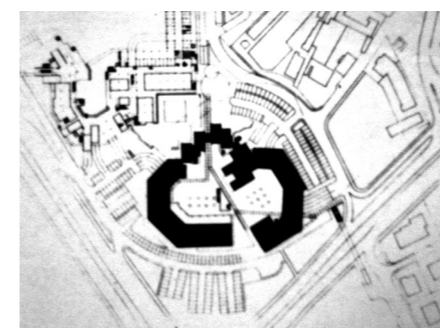


Prospetti di progetto.



Vista del complesso con il corpo a torre.

Fra il 1981 e il 1989 Tiziano Lugli coordina il gruppo formato con Roberto Corradi e Franco Lipparini nella progettazione del complesso direzionale "Modena Due". Seppur collocato all'estrema propaggine sud della generale riconfigurazione dell'area ex-autodromo prevista dalla variante del 1975 al Prg del 1965, questo intervento conferma un tema progettuale che sarà definitivamente codificato nel nuovo Prg del 1989: la riorganizzazione della periferia attraverso una serie di nuove centralità a destinazione mista. Il progetto risente sicuramente della precedente esperienza del Direzionale '70, nel tentativo di configurare un rapporto con l'intorno dinamico e permeabile. Il complesso è infatti configurato planimetricamente attorno a una piazza dal profilo irregolare. I diversi corpi di fabbrica, disposti a corona e formati da volumi fortemente articolati e scomposti, sono di differenti altezze. È chiara l'intenzione dei progettisti di creare una visuale dall'esterno che valorizzi al massimo l'imponente massa del corpo a torre di 50 mt. Contrapposto alle masse regolari e compatte degli altri edifici disposti "ad ali", l'alto volume si staglia sullo sfondo e si articola attraverso un dinamico scomporsi di elementi cilindrici. La torre è inoltre qualificata da una serie di strutture lamellari cementizie, mentre i tamponamenti sono costituiti da un'orditura modulare di pannelli in alluminio variamente verniciati. L'intero progetto tenta chiaramente di giocare su molteplici scale: quella della piazza e della fruizione dello spazio pubblico, attraverso un rapporto ravvicinato con i percorsi, e quella territoriale, come è chiaramente testimoniato dallo slanciato cilindro contenente l'ascensore che conduce al ristorante panoramico attivo sino alla fine degli anni Novanta, perentorio *landmark* urbano visibile a distanza. **FF**



Planimetria del centro direzionale.



Vista della piazza.

## DIREZIONALE MODENA DUE

via Scaglia Est 1  
1989  
Tiziano Lugli (coordinatore),  
Roberto Corradi, Franco  
Lipparini, Rino Calanchi  
(strutture)

Riferimento mappa n. **78**

Fonti

R. Scatista, *Tiziano Lugli architetto*,  
Electa, Milano 2003, pp. 68-71.

M. Porrino, *Le architetture e gli elenchi*,  
in M. Casciato, P. Orlandi (a cura di),  
*Quale e Quanta. Architettura in Emilia  
Romagna nel secondo Novecento*,  
Clueb, Bologna 2005, pp. 177-231.

V. Bulgarelli, C. Mazzeri, *La nuova città.  
Aspetti ambientali dello sviluppo urbano*,  
in Id., *La città e l'ambiente*.  
*Le trasformazioni ambientali e urbane  
a Modena nel Novecento*, APM,  
Carpi 2009, pp. 41-66.

Settore T.U.Q.E, Comune di Modena,  
prot. 870/83, prot. 699/81.

## DIREZIONALE "LORENZO MANFREDINI"

viale Alfeo Corassori 110  
1984-1993  
Carlo Rusconi Clerici

Riferimento mappa n. **83**

Fonti

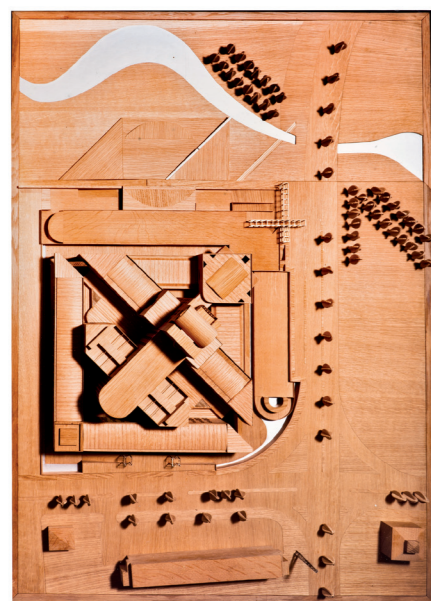
Settore T.U.Q.E, Comune di Modena,  
prot. 2208/84 - 2478/88 - 1285/91.



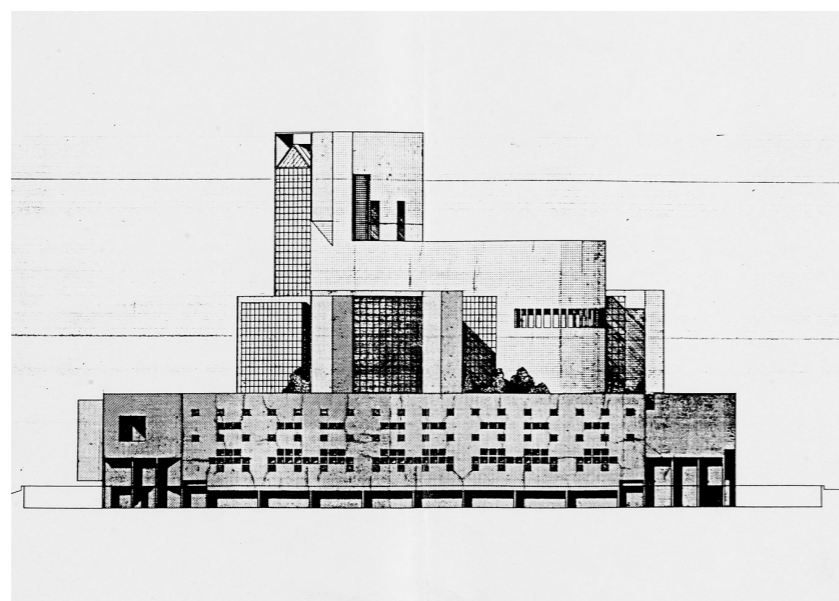
Vista generale da viale Corassori.

Nel 1984 viene approvato il "Piano particolareggiato per la zona Corassori", elaborato da Gregotti Associati, cui seguono nel 1987 una serie di varianti ad alcuni sub comparti, tra cui il grande lotto su cui insiste il nuovo centro servizi del Banco San Geminiano e San Prospero. Il progetto di Carlo Rusconi Clerici vuole marcare con un imponente volume un importante snodo urbano in corrispondenza del viale Corassori e di via Formigina. L'intero complesso, "isolato" da una sorta di fossato che consente l'illuminazione di un piano interrato posto a 4,00 mt sotto la quota di campagna, dove si trovano archivi e locali tecnici, si compone di diversi volumi: un corpo perimetrale esterno di tre piani fuori terra a pianta triangolare, destinato ad archivi e uffici, e su un lato ad atrio d'ingresso principale; un volume, posto sulla diagonale del lotto a intersecare il corpo triangolare, di undici piani fuori terra, dove trovano gli uffici direzionali e operativi; un corpo a pianta quadrata, destinato a reception e auditorium; una struttura pluripiano adiacente a viale Corassori destinata a parcheggi di pertinenza e pubblici. L'idea progettuale suggerisce in maniera evidente il carattere di "fortezza" attribuito alla tipologia dell'edificio bancario.

L'adozione generalizzata di paramenti in mattoni pieni faccia a vista contribuisce ad accentuare l'effetto massivo dei diversi corpi, che raggiunge il culmine nella torre centrale. Nonostante un certo sovradimensionamento rispetto alle reali esigenze del committente - ulteriormente aggravato dal successivo assorbimento del San Geminiano e San Prospero in un altro gruppo bancario, che lo ha reso utilizzato oggi solo per servizi marginali - e a un rapporto di scala con l'intorno non sempre controllato, l'edificio si impone come segnale urbano dotato di indubbia potenza figurativa. **FF**



Vista zenitale del plastico di progetto.



Prospetto di progetto.



Forum "Guido Monzani".

Nel 1990 la Banca Popolare dell'Emilia Romagna decide di collocare nell'area al termine di viale Galilei il proprio centro servizi, secondo un progetto elaborato da Ferdinando Forlay e Silvio Cassarà. Il complesso si compone di diverse parti variamente articolate. Viene presentato nel 1990 un piano particolareggiato che prevede la creazione di via Aristotele, al termine della quale si trova il vero e proprio centro direzionale, che accoglie gli uffici e gli archivi dell'istituto bancario. Si tratta di un volume con struttura in calcestruzzo armato e tamponamenti in gran parte vetrate in acciaio verniciato con alcuni inserimenti in mattoni a vista. Un altro corpo di minori dimensioni, caratterizzato da una serie di logge su struttura sempre in acciaio verniciato e da ampie vetrate, è destinato a foresteria e si connette con l'auditorium. Il volume di quest'ultimo si carica maggiormente di valenze rappresentative, anche in considerazione della sua collocazione, in angolo fra viale Galilei e via Aristotele. È proprio il tema dell'angolo a costituire il fulcro di tutta la composizione. Qui i progettisti, contrariamente al resto del complesso, danno vita a un'architettura massiva, in cui è predominante il mattone faccia a vista, a configurare un volume a pianta circolare, la cui parete curva nel lato visibile da strada, nonostante sia aperta da grandi "occhi", è sostanzialmente cieca. All'interno è presente, oltre all'ingresso e al foyer all'occasione utilizzato per l'allestimento di mostre, una grande sala per conferenze, concerti ed eventi pubblici. Essa si compone di una platea a livello strada e di una galleria al piano superiore, ottenuta planimetricamente dalla sovrapposizione di un altro volume a pianta circolare eccentrico rispetto a quello di base. **FF**

## FORUM "GUIDO MONZANI"

via Aristotele 33,  
viale Galileo Galilei 156  
1990-2000  
Ferdinando Forlay, Silvio Cassarà

Riferimento mappa n. **86**

Fonti

Settore T.U.Q.E, Comune di Modena,  
prot. 2597/1993 - 1134/1994 -  
1893/1997.



Vista del prospetto laterale.



## OFFICINE MASERATI PALAZZINA DIREZIONE E SHOWROOM

viale Ciro Menotti  
2003  
Roberto Corradi

Riferimento mappa n. 92

Fonti

BPMO, G. Piscitelli, *La nuova Maserati e la riqualificazione della zona nord di Modena*, tesi di laurea non pubblicata, Università degli studi di Parma, Facoltà di Lettere e filosofia, Corso di Laurea in Conservazione dei beni culturali, A.a. 2003-2004, relatrice Francesca Zanella.

A. Bassi, *Forma fluida in movimento. Il nuovo spazio Maserati di Ron Arad*, in "Casabella", 719, febbraio 2004, pp. 84-87.

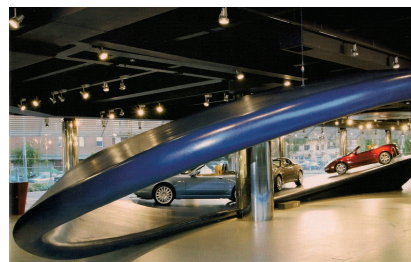


Vista della torre degli uffici da via Ciro Menotti.

Il progetto di realizzazione della nuova palazzina degli uffici della direzione e dello showroom della Maserati inizia a fine anni novanta, in concomitanza con il nuovo assetto societario, che tra il 1997 e il 1999 vede la casa del Tridente passare sotto il controllo di FIAT spa. Pochi anni dopo prende il via la costruzione di tre nuovi fabbricati destinati a funzioni amministrative, operative e di rappresentanza, che occupano il lato sud-ovest dell'isolato accanto alla fabbrica.

La parte produttiva rimane alloggiata nei precedenti fabbricati risalenti agli anni dello spostamento dell'azienda da Bologna a Modena, nel 1939, di cui si adeguano internamente gli spazi per ospitare le tecnologie necessarie ai nuovi sistemi di produzione in serie. Tutta l'area è oggetto della radicale trasformazione realizzata mediante la realizzazione dei programmi di riqualificazione urbana della fascia ferroviaria - Quadrante nord. La torre per uffici di nove piani, disposta al centro e realizzata con rivestimenti di alluminio e vetro, è l'elemento su cui si regge tutta la composizione volumetrica e urbana, *landmark* urbano che si confronta con la scala del cavalcavia. Tutti gli edifici accolgono il marchio e il simbolo della casa automobilistica, adeguati alla grande dimensione dei corpi di fabbrica. Gli altri due corpi disposti perpendicolarmente ospitano un parcheggio di sei piani, gli uffici e lo *showroom*. All'interno di questo risulta particolarmente significativo il progetto ideato dal designer Ron Arad di una passerella ellittica praticabile, che si ispira esplicitamente alle suggestioni offerte dalle macchine presenti nella linea di montaggio.

Movimento e leggerezza sono i due effetti che questo oggetto intende produrre attraverso le linee fluide e la varietà di allestimento che esso permette. **MS**



L'interno dello show room con la rampa espositiva progettata da Ron Arad.



Edifici del comparto, via C. Cattaneo, via E. Saragat.

Gli edifici a destinazione direzionale e commerciale concepiti da Tiziano Lugli in via degli Schiocchi sono l'ultimo atto di una serie pluriennale di interventi che l'architetto modenese elabora in attuazione del piano particolareggiato del comparto "Corassori" approvato nel 1991. L'intervento, realizzato dalle imprese ICSTA Reggiani S.r.l., CESA Costruzioni S.r.l. e dal Consorzio Atlantis, si inserisce in un lotto circondato da una serie di edifici pubblici, come ad esempio un importante plesso scolastico, nonché dal complesso direzionale e residenziale "Agorà 5" dello stesso Lugli. I diversi volumi sono dedicati a funzioni direzionali e commerciali altamente innovative, assimilabili al settore in forte espansione della cosiddetta *new economy*. Il progetto è dunque impostato su criteri di massima flessibilità, con edifici di limitata altezza (massimo tre piani fuori terra), dalla planimetria modulare e dagli interni adattabili a seconda delle esigenze. L'idea pare essere quella di conferire una certa articolazione e riconoscibilità alla diverse parti, pur mantenendo una coerenza di fondo che consenta una lettura unitaria dell'intero organismo. Vengono concepiti tre distinti fabbricati variamente articolati e composti da semplici volumi a pianta rettangolare traslati fra loro, mentre sullo spigolo in corrispondenza dell'incrocio i corpi si arretrano a formare una piccola piazza impreziosita da una fontana. I materiali di rivestimento mostrano l'intento di accostare a scelte tradizionali, come il cemento a vista o il cotto montato su telai, altre più innovative, come vetro e pannelli in leghe di alluminio verniciati secondo cromie dissonanti. La scelta generale prevede comunque l'uso generalizzato di pareti ventilate montate a secco. Alcuni prospetti sono inoltre caratterizzati dall'uso di un sistema frangisole costituito da lamelle in cotto su telaio in alluminio. **FF**



Prospetti di progetto.

## EDIFICI COMPARTO CORASSORI LOTTO "F"

via Placido Rizzotto 36,  
40, 46, 48, 50  
2002-2008  
Tiziano Lugli, Giorgio Ascari

Riferimento mappa n. 94

Fonti

Settore T.U.Q.E., Comune di Modena,  
prot. 237/2002, 2054/2008.

## CENTRO MEDICINA RIGENERATIVA "STEFANO FERRARI"

via Glauco Gottardi 100  
2005-2008  
ZPZ PARTNERS  
(Mattia Parmiggiani,  
Michele Zini, Claudia Zoboli,  
Romina Zucchi, Sara Callioni),  
Paola Rossi (strutture)

Riferimento mappa n. 98

Fonti

*A fior di pelle/deep skin, Centro di Medicina Rigenerativa di Modena*,  
Electa, Milano 2009.

[www.zpzpartners.it](http://www.zpzpartners.it)



Centro di Medicina Rigenerativa.

Nel 2005 l'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia, con il fondamentale apporto finanziario della Fondazione Cassa di Risparmio di Modena, affida allo studio ZPZ Partners la progettazione di un edificio da destinare alla ricerca specializzata e alla produzione di cellule staminali adulte. L'impresa esecutrice sarà la CDC Modena.

La razionale struttura a scheletro in calcestruzzo armato configura un semplice parallelepipedo, che ha nell'involucro il maggior elemento di caratterizzazione estetica. Questa pelle artificiale configura un disegno di facciata a *pattern*, direttamente generato da una formula matematica di morfologia cellulare e realizzato in polistirene e fibra di vetro. Non si tratta tuttavia di un gesto estetico fine a se stesso, poiché l'involucro così concepito consente la massima flessibilità dei sistemi di apertura e di accesso: il telaio strutturale del tamponamento può indifferentemente ospitare una finestra, una griglia o un pannello, e assolve inoltre a una fondamentale funzione di regolazione della temperatura interna, tanto più in un edificio che richiede ambienti completamente sterili. La libertà consentita dal puntuale reticolo strutturale ha permesso inoltre la configurazione di un piano terra più permeabile, caratterizzato da forme organiche rivestite in lastre ceramiche tipo "laminam" di colore bianco, nettamente differenziate, anche cromaticamente, dalla pelle a chiazze azzurro-verdi dei volumi a sbalzo sovrastanti.

Su complessivi 3.000 mq si trovano al piano terra le attività di gestione e ricerca, oltre che magazzini e locali tecnici. Al primo piano sono collocate invece le attività di ricerca di base (laboratorio di biochimica e laboratori di ricerca biologica) e i laboratori per le colture cellulari, mentre il secondo piano è infine destinato alle "colture pazienti". **FF**



Particolare della zona reception.



La casa natale di Enzo Ferrari e il nuovo museo.

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

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

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



L'interno della sala espositiva.

## MUSEO CASA ENZO FERRARI

via Paolo Ferrari 85  
2012

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

Riferimento mappa n. 99

Fonti

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

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

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

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

*Museo Casa Enzo Ferrari*, Electa architettura, Milano 2012.

[www.fondazionecasanataleenzoferrari.it/it/presentazione.html](http://www.fondazionecasanataleenzoferrari.it/it/presentazione.html)