

### *Modena, piano delle aree industriali dismesse*

Nella zona settentrionale di Modena, oltre la ferrovia, si sono insediati durante l'ultimo secolo molti stabilimenti pubblici e privati che sono stati ora smantellati o che è presumibile saranno dismessi in futuro: è un'area molto grande che, progettata con i criteri suggeriti in questo libro, diventerà una delle più belle della città e potrebbe coprire il fabbisogno edilizio – sempreché il suo trend continui come oggi – per i prossimi cinquant'anni.

Anche qui prendiamo le mosse dalla città esistente. Modena è caratterizzata da due sequenze disposte a croce: l'una, distesa sostanzialmente lungo la via Emilia, è la più appariscente ma anche la meno ricca, l'altra la attraversa da nord a sud ed è piena di suggerimenti e di sorprese (tav. 6).

Lungo la via Emilia, alle soglie del centro storico, l'antico albergo dei poveri e il convento degli Agostiniani fiancheggiano una piazza quasi monumentale - tanto vi appaiono massicce le loro facciate - ma nel proseguire verso est questa monumentalità si attenua subito in una piazza nazionale appena abbozzata, che attende ancora una forma conseguente, poi in una strada commerciale secondaria, nella strada principale vera e propria con i negozi più ricchi e i portici più sontuosi, per culminare infine nell'ampia croce dei *boulevard* con la lunga piazza del teatro ottocentesco.

Una buona sequenza, che ha soprattutto il pregio di fare della via Emilia, verso Milano e verso Rimini, un viale alberato che tematizza – seppure con scarsa accuratezza formale – i quartieri più lontani, suggerendone l'appartenenza alla città.

Questa sequenza è arricchita tuttavia in modo sostanziale dal ritmo dei bracci trasversali della croce, tutti riconducibili a un'unica e ramificata sequenza sud-nord, che sale dalla piazza nazionale (con il suo monumento a Vittorio Emanuele II) e dalla passeggiata alberata – che è anche un tratto dei *boulevard* - alla chiesa e alla piazza conventuale di San Francesco, si snoda nel corso Canal Chiaro (dove i portici sottolineano l'antico ruolo di strada principale, percorsa da un canale come a Berna o a Chambéry), irrompe nella piazza principale (lasciando sulla sinistra la breve sequenza di piazza Duomo e della chiesa del Voto), riprende oltre la via Emilia nella strada trionfale tematizzata dal castello e dalla piazza monumentale che lo fronteggia - arricchite dai portici - con la chiesa e il convento di San Domenico riecheggianti quelli di San Francesco all'altro capo della città.

Questo tratto della sequenza è contrappuntato dalla strada monumentale, il Canal Grande, ricca delle facciate preziose di palazzi privati, dell'hotel prestigioso, del teatro settecentesco, e conclusa dal giardino pubblico, dove confluisce con la sequenza sud-nord più sopra descritta, che oltre il castello prosegue sul medesimo allineamento della strada trionfale anteriore in una strada monumentale ottocentesca – un tempo darsena - fino al sacrario dei Caduti, dove a sua volta termina il ricco giardino pubblico.

Il progetto si propone di continuare questa cospicua sequenza trasversale innervandola nel nuovo quartiere con un grattacielo - la cui destinazione, uffici o abitazioni o garage non ha al momento interesse - disposto sull'asse della via che fronteggia il sacrario, creando così una veduta bilaterale. E' evidente che in realtà questa strada continuerà ad avere per fondale la stazione ferroviaria, ma dietro ad essa vedremo svettare questa moderna torre,

*pendant* ideale della Ghirlandina, che connetterebbe simbolicamente, in maniera evidente e ferma, la città antica con la nuova “città del nord”.

Le cose cittadine la cui ragion d'essere deriva soprattutto da convenienze tecnico economiche hanno una durata dipendente da quelle convenienze, le quali a loro volta dipendono da un progresso tecnico (la cui *ratio* è appunto quella dell'innovazione) che, per il fatto stesso di negare sempre i risultati raggiunti, le rende per principio più labili delle cose che costituiscono la forma esteticamente rilevante dell'*urbs*, quella fondata sulle case e sui temi collettivi, dove si esprime, attraverso la volontà estetica dei cittadini, anche la loro speranza di immortalità. E' dunque legittimo trattarle come se la loro intrinseca natura le rendesse effimere, anche se la loro durata effettiva sarà ancora lunghissima.

La ferrovia è appunto tra queste. Pur così rilevante e rigida nel paesaggio urbano di oggi possiamo immaginare che la sua convenienza tecnico economica declini *prima* - perché per esempio la nuova linea TAV in costruzione potrebbe assorbirne il traffico o perché la sperimentazione in corso delle nuove ferrovie sotterranee nel vuoto la renderebbe obsoleta - di quando tramonterà l'*urbs*, sicché la “città del nord” può ben venire disegnata in continuità con la città antica, ignorando le aree attualmente impegnate dalla ferrovia, purché beninteso nel frattempo il nostro disegno sia del tutto autosufficiente

Il grattacielo costituisce il fulcro generatore della “città del nord” diventando il cuore prospettico di tre nuove sequenze (tav. 7).

In primo luogo, verso nord, la sequenza costituita dalla trasformazione dell'attuale strada statale in una *strada principale*, propiziata in futuro da prescrizioni e agevolazioni per l'insediamento di negozi ma - nel progetto - suggerita da quel portico continuo che da secoli contraddistingue in particolare (anche a Modena) le strade principali, portici connessi appunto alla presenza di botteghe o se si vuole, modernamente, anche da supermercati, purché assicurino un affaccio sulla strada non “sordo” come quello che troppo spesso oggi hanno.

Accanto a questa, verso est, la sequenza costituita da una passeggiata, da una piazza monumentale circolare - la cui architettura sarà rigorosamente unitaria - e conclusa sulla prospettiva di un altro rilevante tema collettivo, disegnato come un castello perché per sua natura il castello è circondato da un prato, ma che nulla escluderebbe possa essere per esempio il museo della Ferrari.

La terza sequenza del tridente attestato sulla piazza del grattacielo, verso ovest, è costituita dall'ampia prospettiva alberata che conduce ad un altro tema collettivo, forse un teatro.

Questo fascio di tre sequenze nord-sud è scandito a sua volta da tre sequenze trasversali.

La più significativa consiste, dopo la curva del ponte sulla ferrovia, in un *boulevard* che prosegue la sequenza sud-nord della città antica, descritta più sopra, si arricchisce con l'abbellimento del ponte, con l'incrocio delle tre sequenze originate dalla piazza del grattacielo, dal possibile teatro, e viene infine conclusa con il giardino e la porta della parte orientale.

A sud di questa una sequenza minore, appoggiata sulla nuova strada di scorrimento - che prelude verso est (dopo l'incrocio con via Gramsci, ad ogni effetto, sia pure con qualche lacuna, la strada principale attuale) a un ingresso monumentale al parco esistente, oltre il quale la sequenza proseguirà nelle zone orientali, e verso ovest a un giardino dove il progetto suggerisce di collocare una porta - una vera e propria porta - allineata con la prospettiva centrale dello stadio, realizzato al posto dell'antica cittadella, che suggerisca materialmente a chi giunga in città dalla superstrada di penetrazione il sentimento dell'essere arrivati in città.

Verso nord vediamo una terza sequenza trasversale originata dal parco orientale - anche qui sottolineato da un ingresso monumentale -, scandita dalla sequenza della passeggiata e della piazza monumentale, da una grande piazza ellittica appena tematizzata dalla croce di strade e da un giardino, e da una piazza di mercato contrassegnata anche questa da edifici porticati.

Questo itinerario metodologico del progetto intendeva sottolineare la continuità con il centro storico, quasi che la città nel suo complesso fosse stata pensata in passato come un organismo unitario interrotto poi dalla ferrovia e che noi vorremmo idealmente ricomporre.

Su questa rete di temi collettivi, che assicura dovunque il senso di appartenenza alla città, le case seguono il filo stradale perché la continuità delle strade, sulle quali si affacciano le case dove cittadini rappresentano agli altri cittadini il proprio status, rispecchia fisicamente l'unitarietà della *civitas*, il desiderio cioè di manifestare e percepire la propria appartenenza a una città che costituisca un organismo fisicamente unitario (tav. 8).