

Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia

Progetto “Officina Emilia – Laboratorio di storia
delle competenze e dell’innovazione nella meccanica”

Memoria e identità: un binomio creativo

*Proposta per il recupero di parte dell’edificio della più antica
fabbrica metalmeccanica della provincia di Modena:
Officine Rizzi*

a cura di
Margherita Russo e Rossella Ruggeri
con una nota di Attilio Trebbi

dicembre 2001 VERSIONE SENZA FOTOGRAFIE

Margherita Russo
Dipartimento di Scienze Sociali, Cognitive e Quantitative
Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia
e-mail: mrusso@unimo.it

Rossella Ruggeri
e-mail: rscarlet@libero.it

I. Premessa

Queste note presentano le idee scaturite dal gruppo di lavoro costituito per formulare una proposta di recupero di parte dell'edificio delle ex-officine Rizzi¹.

Allo stato attuale è stato demolito gran parte dell'edificio (grosso modo quelle parti che erano state costruite nel corso degli ampliamenti effettuati a partire dagli anni Quaranta). Resta ancora una parte dell'edificio nord che certamente era già presente nel 1928 e che, da una prima valutazione degli esperti, sembra risalire alla fine dell'Ottocento: è a questa porzione che si riferisce la proposta di recupero.

Il carattere di queste note è volutamente schematico: una traccia di discussione con Coopestense, attuale proprietario dell'area e dello stabile, e con gli attori interessati a questa proposta.

Dopo un prologo che introduce il tema dell'identità urbana, sono presentati alcuni dei materiali raccolti nel corso della breve indagine condotta nelle ultime settimane (in parte inclusi nelle cinque Appendici) e la proposta di recupero di parte dell'edificio per aprire una finestra sulla storia di Modena: una finestra in un luogo centrale della trasformazione urbanistica della città e in un edificio che evoca la storia delle origini della prima industrializzazione. Vi è poi una nota, tratta da uno scritto di Attilio Trebbi, che descrive il suo percorso – indietro nel tempo, nel 1928 – in bicicletta, per raggiungere le officine Rizzi: una “*narrazione semplice*” che ci fa percorrere nello spazio e nel tempo la fase di nascita dell'industria metalmeccanica a Modena. Le Appendici completano la presentazione con la riproduzione della cartografia e delle foto, e con i materiali di documentazione del presente lavoro.

La disponibilità di Coopestense a sospendere i lavori di demolizione e a procedere al recupero di una parte dell'edificio sono già un primo risultato del nostro lavoro di ricerca. Siamo consapevoli che – per intraprendere la

¹ Il gruppo di lavoro, coordinato da Margherita Russo, è stato promosso nell'ambito delle attività di “Officina Emilia – Laboratorio di storia delle competenze e dell'innovazione nella meccanica” (si veda l'Appendice C).

“Officina Emilia” è un progetto culturale dell'Università degli studi di Modena e Reggio Emilia, a cui aderiscono la facoltà di Economia e la facoltà di Ingegneria – sede di Modena (per informazioni si veda il sito www.officinaemilia.unimo.it).

Il testo è frutto di un lavoro comune in cui: Rossella Ruggeri ha scritto la parte II, la proposta di recupero è stata scritta a quattro mani dalle due autrici; Attilio Trebbi ha scritto la nota riportata nella parte IV; il resto del testo è stato scritto da Margherita Russo.

Gli autori ringraziano per le discussioni, le informazioni e i documenti resi disponibili nella preparazione di queste note con grande generosità e tempestività: Lorian Bergianti, Lorenzo Bertucelli, Giovanni Bonifati, Aldo Borsari, Roberto Curti, Mara Fara Favia, Carla Ferrari, Giuseppe Fiorani, Giovanni Luigi Fontana, Giovanni Sebastiano Barozzi, Alberto Guenzi, Andrea Landi, Guido Macchia, Franco Mancuso, Paola Mengoli, Elisabetta Ognibene, Anna Maria Pedretti, Gian Carlo Pellacani, Mario Pugliese, Tiziano Quartieri, Ezio Righi, Alberto Rinaldi, Franco Sartori, Elisabetta Schifani Corfini, Giuseppe Tattara, Alberto Vaccari e Adriana Zini.

Senza la disponibilità di Coopestense, queste note non sarebbero state finalizzate alla formulazione di una proposta, ma sarebbero rimaste nell'ambito dell'attività di ricerca accademica. Ringraziamo Mario Zucchelli, presidente di Coopestense, per la sensibilità e l'attenzione dimostrata finora. Un ringraziamento anche a Paolo Roncaglia, responsabile dei progetti immobiliari di Coopestense, per averci accompagnato durante il sopralluogo all'edificio delle ex-officine Rizzi.

realizzazione di un piano di fattibilità della proposta di recupero dell'edificio ex-Rizzi – sono necessari ulteriori approfondimenti degli aspetti storici, sociali, economici, architettonici, urbanistici, museali e di marketing, rilevanti per un progetto a tutto tondo. A tali approfondimenti sarà dedicata l'attività di ricerca dei prossimi mesi.

Ci auguriamo che queste note possano costituire l'occasione per avviare una stagione di ricerca e di iniziative in cui la collaborazione dell'Università renda possibile approfondire – insieme alle istituzioni locali, alle istituzioni preposte alla formazione, alle istituzioni culturali e alle imprese private – un ragionamento sul tema dell'innovazione tecnologica come processo sociale, che richiede quindi di coniugare identità e memoria all'emergere di processi innovativi.

Una tale collaborazione dovrebbe favorire una lettura della storia locale come l'intreccio tra storia di impresa, storia del lavoro e storia della società nel territorio che cambia nel tempo. In questo ambito si potrebbe alimentare la costruzione di iniziative non solo di studio, ma anche di esposizione e di socializzazione sui temi della storia di Modena.

II. Un problema di identità urbana

La città contemporanea è sospesa tra omologazione e identità. La capillare diffusione delle nuove tecnologie tende a standardizzare gli stili di vita e a uniformare gli spazi rendendo la città non più un luogo dello *stare*, ma un luogo dell'*attraversare*, un *non-luogo*, un indistinto *dove*. Occorre quindi operare per conservare alla città i caratteri della sua identità, valorizzando i “segni” e i “monumenti” che rendono visibile e riconoscibile alle generazioni presenti e future quel patrimonio storico e culturale che di tale peculiarità è fondamento.

L'identità urbana è fatta di *luoghi* della memoria che, pur mantenendo inalterato il loro valore simbolico nel corso del tempo, testimoniano tuttavia con evidenza le ragioni e i contesti storici da cui trassero origine.

Se il Duomo di Modena e la Piazza Grande rappresentano il "cuore" religioso e civile della città attraverso i secoli, essi sono prima di tutto il simbolo della Modena medievale e furono costruiti per celebrare l'autonomia comunale e la supremazia della città sulla feudalità rurale; così il Palazzo Ducale, che è ancora oggi *il palazzo* della città e ne interpreta la vocazione all'orgoglio e alla supremazia, inizialmente volle esprimere il potere e lo spirito di rivalsa di una famiglia allontanata da una città amata e prestigiosa verso un'altra meno amata e meno prestigiosa.

Non sempre tuttavia i simboli sono così centrali, macroscopici, evidenti; conclusa la fase dell'autonomia politica con l'annessione al Regno d'Italia, dove rintracciare i segni dell'identità cittadina? Qui il percorso si fa più incerto, occorre modificare la prospettiva, ricostruire percorsi di identità più complessi, cercando simboli non più concentrati in un solo luogo ma diffusi sul territorio.

1857: due anni prima della cacciata dei Duchi d'Asburgo-Este sorge a Modena una piccola fabbrica, la *Fabbrica della Ghisa*. Il mondo dei trasporti è in trasformazione: ovunque in Europa si vanno affermando le strade ferrate e presto anche Modena ne avrà una. I Duchi avvertono l'incertezza dei tempi: non è solo la lungimirante modernità a ispirarli, ma anche esigenze della difesa e, prudenzialmente, la preparazione di una via di fuga. Per questo la linea ferroviaria, che proviene da Parma, *dévia* nei pressi di Modena verso nord per servire ai movimenti delle truppe allocate nella Cittadella. Proprio in questa zona, a due passi dalla futura stazione, sorge la piccola fabbrica della ghisa che produce nuovi manufatti per una rivoluzione epocale che ripristinerà la supremazia del trasporto via terra sul trasporto via acqua. E' una vera ironia della sorte che pochi giorni dopo l'entrata in funzione della ferrovia i Duchi siano costretti ad una fuga così precipitosa e discreta da non consentire l'utilizzo del treno.

I Duchi se ne vanno, ma la fabbrica della ghisa resta e si ingrandisce. Con il nuovo governo piovono le commesse: lampioni stradali, pensiline, un intero soprappassaggio in ghisa per collegare il Palazzo Ducale, ora sede di una prestigiosa Scuola Militare, a un edificio retrostante.

Altre fabbriche nascono e il settore metalmeccanico non tarda ad affermarsi come la vera vocazione industriale della città.

Le due guerre mondiali sono occasione di grandi commesse e lautì guadagni per tutto il settore, a Modena come altrove. Sorgono nuove impre-

se, crescono le competenze: anche la Fiat, la grande industria di Torino, sceglie Modena, negli anni '20, per aprire i battenti di una nuova fabbrica di macchine agricole.

Quando, dopo il secondo conflitto mondiale, gli imprenditori locali sembrano avere perduto la spinta propulsiva, saranno gli operai a rilanciare il settore: forti delle loro acquisite competenze, abituati alla fatica e al sacrificio, resi audaci dalla disperazione, diventeranno una nuova categoria di imprenditori. Il ruolo dell'Amministrazione Comunale e degli Istituti di Credito locali – e il ruolo delle istituzioni scolastiche Corni e Fermi – è fondamentale per consentire all'impossibile di realizzarsi. Ne consegue un attivismo frenetico che dà luogo a una gemmazione spontanea ed estesa, sempre più estesa: nascono i distretti, i segni sul territorio di questa attività umana ora sono dovunque, simbolo diffuso della supremazia dell'eccellenza.

Sono questi i nuovi segni dell'identità modenese, il monumento al coraggio, all'industriosità, all'intelligenza della città. L'abilità degli artigiani non produce più opere d'arte, ma innovazione tecnologica per un mondo che ha meno voglia di spiritualità e più voglia di materialità e le competenze richieste non sono certo inferiori. Ogni epoca ha le cattedrali che meglio esprimono ed interpretano lo spirito del suo tempo.

Non a caso in tutto il mondo occidentale il panorama culturale si è ormai da decenni arricchito di una nuova disciplina storica, l'archeologia industriale che ricerca, studia, restaura oggetti ed edifici del nostro più recente passato legato al mondo del lavoro. Ovunque in Europa vi è grande interesse per il recupero dei luoghi e degli edifici dell'archeologia industriale e anche nella nostra zona è venuta diffondendosi tale consapevolezza: lo testimoniano il *Museo del Patrimonio Industriale della Città di Bologna* e il *Museo della Bilancia di Campogalliano*.

Nel XX secolo Modena non ha perso la propria identità, non ha rinunciato al proprio orgoglio; ha indirizzato le proprie energie e realizzato la voglia di protagonismo soprattutto in un settore, quello delle lavorazioni meccaniche, settore che l'ha resa competitiva a livello mondiale, che ha fatto di questa città un *caso* dello sviluppo industriale di interesse internazionale, che le ha assicurato un benessere e una ricchezza diffusi inimmaginabili nei secoli in cui si costruivano cattedrali e palazzi.

La piccola fabbrica della ghisa, in seguito diventata *Officine Rizzi* e presto a più riprese ingrandita, è la prima fabbrica metalmeccanica sorta a Modena, indicata con tutta evidenza nella famosa pianta della città del 1863. Non è rimasto molto delle vecchie fabbriche modenesi, la città non ha ben riconosciuto i luoghi della sua più recente identità. Quel che resta tuttavia può esserle sufficiente, se opportunamente valorizzato, a mantenere un collegamento, a non disperdere i suoi caratteri e la sua memoria, a indicare dove attingere nuove energie per il suo sviluppo futuro.

III. Le Officine Rizzi: una storia e una proposta

Officine Rizzi: una storia dimenticata o una storia diversa dalle altre?

Una domanda che negli ultimi mesi ci siamo posti diverse volte riguarda il perché – sebbene dal 1965 al 1986 abbia avuto circa 150 dipendenti² – della storia delle Officine Rizzi ci sia solo una debole traccia negli studi di storia locale³ e attorno all’edificio delle ex-officine Rizzi non si fosse alimentato il dibattito che altri edifici industriali dismessi avevano suscitato⁴.

La risposta che ci siamo dati richiede verifiche e ulteriori analisi, ma dagli elementi finora raccolti sembra che vi siano due spiegazioni.

La prima riguarda i fattori che contribuiscono a spiegare come mai il nome della Rizzi compaia raramente e solo marginalmente nella analisi dello sviluppo locale della industria meccanica a Modena. La Officine Rizzi non è tra i protagonisti dei tragici avvenimenti degli anni cinquanta⁵; modesto sembra essere il numero di licenziati⁶ e anche la limitazione dei diritti sindacali. L’impresa quindi non entra nella trasformazione sociale che alimenta la riorganizzazione produttiva degli anni cinquanta, quando anche gli ex licenziati divennero protagonisti del fenomeno di nascita di una miriade di imprese nel settore meccanico che a Modena aveva preso avvio nell’immediato dopoguerra⁷.

D’altra parte l’elevato livello di integrazione verticale la taglia fuori dai legami produttivi e tecnici con altre imprese locali specializzate nella produzione di semilavorati e componenti: l’impresa diventa leader nel suo settore con un prodotto nuovo, realizzato grazie alla combinazione delle sapienti abilità commerciali di uno dei proprietari (Guarinoni) e della genialità creativa di un ingegnere (Gianoglio) che negli anni Quaranta aveva lavorato presso la Fiat a Torino⁸. Inoltre, la specializzazione nella produzione di macchinari destinati a un settore non più presente nell’area⁹ la taglia fuori

² Negli anni Novanta la dimensione in termini di addetti si riduce notevolmente, anche se aumenta dopo l’acquisizione da parte di Sartori, ma non ritorna a quel livello.

³ Nei suoi studi sulla storia di Modena, Giuliano Muzzioli (1979, 1993) dedica poche righe alla descrizione di questa impresa. Anche Rinaldi (2000) contiene un riferimento secondario alla Rizzi. Le considerazioni che seguono si basano su un’intervista all’ingegner Alberto Vaccari, amministratore delegato della Rizzi tra il 1972 e il 1986 (si veda l’Appendice D), sulla breve scheda redatta da Cavallini (1998) e sulla memoria scritta da Trebbi (2001).

⁴ Cf. Ervet (1989).

⁵ Dalla testimonianza di Trebbi (2001), che ci offre in modo sintetico la documentazione delle serrate e dei licenziamenti di quegli anni, la Rizzi ha una presenza modesta nelle serrate. Trebbi indica solo pochi giorni di serrata nel 1953, contro i numerosi episodi di serrata che si erano verificati – tra il 1948 e il 1952 – in Valdevit, Maserati, Vellani, Fonderie Riunite, con una punta di 120 giorni, a partire dal 2 febbraio 1949, nella Accumulatori Maserati.

⁶ Sarebbe opportuno individuare il numero effettivo di licenziati.

⁷ Si veda Brusco (1989), Rinaldi (2000), Bertucelli *et al.* (2001)

⁸ Anche in questo caso si può osservare che le innovazioni emergono dalla relazione generativa tra agenti interni alla rete di competenze presenti nell’area e agenti che entrano a far parte di quella rete, avendo acquisito in altri luoghi le loro competenze tecniche e professionali. Si veda Lane e Maxfield (1997), Russo (2000), Solinas (1994).

⁹ A causa dei rilevanti danni agli edifici, causati dai bombardamenti della seconda guerra mondiale, l’antica Conceria Donati aveva cessato proprio in quegli anni la sua attività.

anche dalla interazione locale con gli utilizzatori dei macchinari dell'impresa: un caso decisamente anomalo rispetto ad altre imprese meccaniche specializzate nelle produzioni che hanno poi caratterizzato l'industria meccanica modenese e sono cresciute anche grazie a quelle interazioni locali (carrozzerie, macchine agricole, motori, macchine per la lavorazione del legno, macchine per l'industria ceramica). Infine, la Rizzi non entra tra i casi studiati nel dibattito sul ruolo delle acquisizioni – da parte delle multinazionali – delle imprese emiliane¹⁰: la carenza di indagini sistematiche sull'industria metalmeccanica in provincia di Modena è stata solo recentemente colmata con una indagine campionaria¹¹.

La seconda spiegazione dell'oblio sulle officine Rizzi riguarda il profilo temporale del processo di dismissione. Il degrado della fascia ferroviaria era oggetto di attenzione della pianificazione dell'amministrazione locale sin dagli anni Ottanta, ma la Rizzi non fa parte degli edifici dismessi. Quando nel 1989 l'Ervet pubblica lo studio sulle aree industriali dismesse della regione non include l'edificio delle Officine Rizzi; e anche la tesi di laurea di Elisabetta Schifani Corfini (1991-92), che documenta in una prospettiva storica i cambiamenti urbanistici e lo sviluppo industriale della fascia ferroviaria, non cita le officine Rizzi come un edificio da recuperare: l'impresa è già in difficoltà economiche, ma è ancora una fabbrica in attività. La riduzione del numero di dipendenti e poi il fallimento segnano infatti i cambiamenti successivi, avvenuti nei primi anni Novanta.

L'analisi degli avvenimenti dell'ultimo decennio (dichiarazione del fallimento, acquisto e trasferimento dell'attività delle Rizzi da parte di Sartori, inclusione dell'area ex-Rizzi nel comparto 4 del Quadrante nord, acquisto dell'area ex-Rizzi da parte di Coopestense) aiuteranno a ricomporre in maniera precisa le fasi finali della trasformazione. Già nel 1998 il progetto della fascia ferroviaria indica – accanto alla centralità del comparto 4 del quadrante nord e al suo alto valore strategico – la necessità di valutare attentamente “la permanenza di alcune preesistenze sul fronte sud”¹². Ad un primo esame sembra che il progetto facesse riferimento proprio all'edificio ex-Rizzi. Su questo punto sarebbe necessario avere informazioni più dettagliate non disponibili nella documentazione finora raccolta.

¹⁰ Brusco e Russo (1991) esaminando i dati relativi agli anni Ottanta non ne avevano trovato traccia. Seguendo la tipologia dei casi di acquisizione proposta in quel lavoro, il caso delle Rizzi sarebbe stato difficilmente classificabile come esempio di comportamento predatorio della multinazionale, che riduce l'impresa acquisita ad unità locale funzionale alla filiera di produzione: la storia di questa impresa – e in particolare del contrasto tra la direzione locale e la direzione strategica della multinazionale – è singolare anche sotto questo profilo.

¹¹ Si veda il progetto di ricerca “Struttura e cambiamento nelle relazioni tra le imprese metalmeccaniche della provincia di Modena” – progetto di ricerca applicata (1999) dell'Università di Modena e Reggio Emilia, co-finanziamento di Camera di Commercio, Provincia e Comune di Modena, responsabile del progetto Margherita Russo. I risultati dell'indagine campionaria saranno presentati nel febbraio 2002.

¹² Cf. pag. 52 del quaderno dell'INU (Comune di Modena, 1998). Nonostante questo fugace accenno alle preesistenze, manca in questo lavoro un'analisi storica di ampio respiro delle attività insediate nell'area della fascia ferroviaria e delle strutture esistenti. I pochi documenti storici rilevanti per l'analisi dell'area sono invece presentati nell'indagine svolta dalle scuole medie Marconi e Ferraris (si veda Comune di Modena, Assessorato all'Istruzione, Circostrizione 2, s.d. 1999?).

Le complesse vicende economiche degli ultimi anni (quali il cambiamento di proprietà dell'edificio ex-Rizzi e l'assegnazione delle funzioni commerciali previste nel comparto 4) hanno affievolito l'interesse verso quella valutazione. Queste note hanno l'obiettivo di sottoporre all'attenzione di Coopestense e dell'Amministrazione Comunale l'opportunità di valorizzare una parte del nucleo storico dell'edificio delle Rizzi come contributo ad un progetto di più largo respiro sui temi della memoria e dell'innovazione nella meccanica.

Su questi temi l'Università di Modena e Reggio Emilia ha un progetto culturale, denominato "Officina Emilia" che intende avviare la collaborazione di tutti gli attori interessati (amministrazioni locali, istituzioni preposte alla formazione, imprese private) per alimentare il processo di generazione e di sedimentazione di competenze nel campo della meccanica¹³. È questa una attività cardine dell'intera economia modenese: la sua capacità di innovare facendo anche ricorso al processo sociale di competenze diffuse saranno determinanti per il futuro di questa città.

Una proposta per valorizzare il recupero di parte dell'edificio ex-Rizzi

La proposta – di un possibile recupero della parte dell'edificio che ancora non è stato demolito – è fare del nucleo delle ex-Officine Rizzi il fulcro di un percorso della memoria delle competenze e dei processi innovativi del sistema di imprese metalmeccaniche a Modena.

Nello spazio delle ex-Rizzi si potranno collocare oggetti e documenti che appartengono a questa memoria e costituiscono una testimonianza che lega il passato al presente; questo spazio potrebbe ospitare mostre temporanee che consentano di aprire una finestra sulla storia di Modena: del peculiare processo di sviluppo sociale e industriale dei distretti, delle istituzioni scolastiche che hanno contribuito alla formazione nella meccanica, delle associazioni che hanno reso possibile le trasformazioni sociali di questa provincia.

Tali attività espositive potrebbero essere sviluppate in collegamento con il progetto dell'Università che abbiamo denominato "Officina Emilia-Laboratorio di storia delle competenze e dell'innovazione nella meccanica".

In modo assai schematico, sono presentati di seguito i punti essenziali della proposta.

1. Tra i motivi che rendono significativa per la comunità la scelta di recuperare e valorizzare la residua parte delle ex Officine Rizzi, segnaliamo quelli di maggior rilievo:
 - mantenere un edificio-simbolo in grado di parlare ed evocare a una intera comunità importanti aspetti della sua storia e cultura;
 - valorizzare, attraverso la memoria, i caratteri precipui dell'identità locale: l'industriosità, il valore assegnato al lavoro, la capacità di sacrificio, la capacità di lottare per i propri diritti, la capacità di assumere responsabilità, la capacità di intervenire creativamente nei processi innovativi;

¹³ Cf. Mengoli-Russo (2000).

- far conoscere alle nuove generazioni questo patrimonio storico, sociale e culturale e aprire prospettive di rilancio della particolare cultura meccanica di questo territorio.
2. Tra le potenzialità di uno spazio espositivo nelle ex-Rizzi, indichiamo i più significativi:
- la vicinanza della stazione ferroviaria e del Centro Commerciale rende il luogo molto visibile e fruibile, e il tipo di iniziative previste non mancheranno di suscitare interesse presso gli abitanti del quartiere, con la potenzialità di attrarre anche un pubblico molto più vasto;
 - il raccordo con l'Università consentirà di dare al progetto museale un quadro di riferimento innestato sulla ricerca e il collegamento con prestigiose istituzioni ed esperienze a livello sia nazionale che internazionale;
 - lo stretto rapporto di collaborazione – già concretamente avviato – con il *Museo del Patrimonio industriale* di Bologna renderà possibile un continuo scambio di iniziative (organizzazione comune di conferenze, mostre e percorsi di documentazione museale), potenziando di molto la capacità propositiva della struttura e amplificando ulteriormente la risonanza delle iniziative stesse;
 - anche i collegamenti con il Museo della Bilancia di Campogalliano e con istituzioni culturali non museali (quali, ad esempio, l'associazione Giuseppe Panini) potranno essere utilmente ricercati per favorire lo scambio delle iniziative sulle attività espositive;
 - le scuole saranno il naturale bacino di utenza e il destinatario privilegiato delle iniziative per il carattere fortemente educativo (e non meramente celebrativo) delle proposte.

Una tale proposta andrebbe inserita in un più ampio progetto i cui punti salienti sono di seguito indicati:

- (a) Creare in questo luogo centrale rimandi e collegamenti, anche di natura virtuale, con altri luoghi della città (in parte ancora esistenti, in parte non più esistenti) che rappresentano la mappa dell'industria metalmeccanica modenese (mappa che rimanda ai luoghi della produzione, ma anche ai luoghi della formazione tecnica, come ad esempio gli istituti scolastici Corni e Fermi).
- (b) Ricucire le poche persistenze all'interno di questo panorama, creando – in ciascuna di esse – uno spazio della memoria del ruolo che esse hanno avuto nel passato (ad esempio: nel contesto delle recupero delle Fonderie come futura sede Azienda USL, il luogo della memoria potrebbe essere allestito in un atrio con macchine-scultura, documenti e foto alle pareti).
- (c) Cercare di connettere questo percorso con la casa di Enzo Ferrari, su cui il Comune e la Fondazione “Casa natale di Enzo Ferrari” (recentemente costituita) stanno lavorando con proposte molto interessanti, di cui non sono ancora stati resi pubblici i dettagli progettuali.
- (d) Collegare il percorso nello spazio della città che cambia nel tempo, valorizzando esperienze come quella del Villaggio Artigiano della

Madonnina (anche per avviare la preparazione di un grande evento di studio e celebrazione dei 50 anni della costruzione del primo villaggio artigiano).

- (e) Leggere il percorso che proponiamo come uno degli itinerari lungo la storia dello sviluppo locale, peculiare del nucleo centrale dell'Emilia Romagna (oggi modello esemplare noto in tutto il mondo): in questo modo evidenziare il legame con altri percorsi (molto più maturi in termini di elaborazione e realizzazione) che a Bologna sono centrati attorno al Museo del Patrimonio Industriale, e a Campogalliano riguardano l'attività del Museo della Bilancia
- (f) Precisare i filoni di indagine (storica, economica, sociale, tecnica, urbanistica-architettonica) che dovrebbero sorreggere il percorso che proponiamo e che aprirebbbero una stagione di studi a cui l'Università di Modena e Reggio Emilia potrebbe contribuire in collaborazione con altre università ed enti di ricerca.

IV. Un percorso nell'industria metalmeccanica a Modena

Quelle che seguono sono alcune pagine scritte da Attilio Trebbi, uno dei testimoni dello sviluppo dell'industria metalmeccanica a Modena. La sua testimonianza¹⁴ che qui viene ripresa si riferisce al periodo che va dagli albori dell'industrializzazione tra le due guerre, alla ricostruzione e alle tensioni sociali segnate dalla tragedia dell'eccidio dei lavoratori delle fonderie, fino ai profondi cambiamenti che – dopo la fase di licenziamenti a metà degli anni Cinquanta – vide il sorgere di una miriade di attività indipendenti promosse da ex licenziati delle grandi fabbriche metalmeccaniche e il declino di alcune delle più antiche fabbriche metalmeccaniche modenesi, la cui dislocazione potrà essere individuata sulla carta del 1943, riportata nella Tavola 4 dell'Appendice B. La carta della città ci consente di seguire la testimonianza scritta – di cui qui sono riportate solo le pagine iniziali; il racconto si snoda nella città di Modena e ci conduce dalla Madonnina fino all'ingresso delle officine Rizzi: una “narrazione semplice, che [come scrive Attilio Trebbi] usa il metodo utilizzato in passato dalle nostre genti: camminando, un passo dopo l'altro, per un buon tratto di strada”.

La storia prende avvio in un freddo mattino del febbraio 1928 in cui sta per concludersi un inverno rigido che ne anticipa un altro ancora più freddo e lungo.

La Via Emilia non è ancora stata asfaltata e perciò, per lunghi tratti, è punteggiata da ampie pozzanghere, mentre ai due lati si possono notare cumuli di pietrisco che a primavera verrà utilizzato per ricoprire le pozzanghere stesse.

Un ragazzo, poco più che tredicenne, a cavallo di una bicicletta sproporzionata alla sua età e alla sua struttura fisica si ferma davanti ai cancelli del passaggio a livello della località Madonnina: sta transitando un lento convoglio.

Quando vengono aperti i cancelli il ragazzo riprende il cammino e, in breve, supera la barriera daziaria

Giunto in direzione di Via Paolo Ruffini nota che in un angolo con la Via Emilia è posizionata una fabbrica. È la carrozzeria Renzo Orlandi (1). In questa fabbrica vengono approntate, su telai costruiti per camion, carrozzerie per mezzi collettivi di pubblico trasporto. Si tratta di una fabbrica rinomata sia in campo nazionale che a livello internazionale.

Il ragazzo procede ancora per poco lungo la Via Emilia, poi svolta a sinistra e imbocca Via Carlo Zucchi. Procedendo osserva, alla sua sinistra, un ampio canale e gli giunge l'allegro canto delle lavandaie che utilizzano quelle limpide acque per il bucato delle famiglie di tanti modenesi. Procedendo si immette in Viale Cialdini percorso il quale si trova di nuovo di fronte ai cancelli di un altro passaggio a livello. E' quello della località Case Nuove.

Essendo questo aperto lo sorpassa ma, mentre sta svoltando a destra per immettersi in Via Pico della Mirandola, si avvede che, alle sue spalle esiste un'altra fabbrica: è la Taddeo Giusti (2). Alla Giusti vengono prodotti aratri, seminatrici, erpici ed essiccatoi e si riparano i mezzi che il noto in-

¹⁴ Si tratta di un documento che Attilio Trebbi ha messo a disposizione per l'elaborazione del progetto di recupero delle ex-Rizzi.

dustriale vende nell'avviato emporio sito in Via Canalgrande al centro della città.

Il ragazzo, mentre procede lungo Via Pico della Mirandola, scorge, alla sua sinistra, un'altra fabbrica, si tratta del Proiettificio (3), una fabbrica che, finita la prima guerra mondiale, acquistata dalla Fiat, si appresta a produrre trattori.

Ancora poche pedalate e viene a trovarsi dentro ad un grande polverone. Sono le polveri dello stabilimento Montecatini (4), dove si producono concimi e fosfati per l'agricoltura.

Fuori dalle polveri ecco che vede alla sua sinistra i fumaioli della Fonderia e Officina Corni (5). La Fonderia Corni è una delle poche che in Italia produce ghisa malleabile, mentre l'officina costruisce strumenti di sicurezza: serrature, lucchetti, ecc. Un ramo di produzione di cui la Corni è leader.

Prosegue ancora un poco e, mentre sta svoltando a destra per imboccare Via Manfredo Fanti, si avvede che ha di fronte un grosso mulino (6) le cui pale sono ancora azionate ad acqua.

Ormai è arrivato a destinazione. Ancora poche pedalate e, proprio di fronte alla stazione delle FF.SS. trova il cancello della Officina Luigi Rizzi (7).

Le Fonderie e Officine Rizzi, fondate nel 1857, sono le più vecchie attività metalmeccaniche di Modena. La Fonderia fornisce colonne di ghisa grigia alle Ferrovie dello Stato e agli enti locali. L'Officina meccanica lavora anch'essa in prevalenza per le Ferrovie fornendo loro: sbarre e cancelli per i passaggi a livello, piattaforme, scambi e diverso altro materiale per i mezzi di segnalazione.

Dentro a questo itinerario, all'epoca, era insediata la maggior parte dell'industria metalmeccanica del tempo. Il restante si trovava ubicato in poche altre località della provincia (si veda il prospetto allegato nella Appendice E, Tavola A).

Esistevano anche diverse botteghe artigiane sparse su tutto il territorio della provincia, botteghe che, per buona parte, servivano per le riparazioni e le occasionali manutenzioni.

Era una industria, come si vede, ancora ai suoi albori, indirizzata, soprattutto, a fronteggiare necessità localistiche riguardanti un'economia prevalentemente incentrata sull'agricoltura, una industria prevalentemente supportata dalla necessità più che da effettive vocazioni industriali. Una industria che, per effetto degli specifici interessi delle proprietà, risentirà sempre il peso delle caratteristiche proprie dei suoi titolari, le cui tendenze ed interessi hanno sempre fluttuato dall'industria all'agricoltura al commercio, cioè una promiscuità che non ha mai avuto indirizzi precisi.

Questa industria conserverà, pressappoco, le stesse dimensioni e le medesime caratteristiche fino agli anni 1935/36, fino a quando cioè prenderà avvio la politica interventista e colonialista del regime fascista. A seguito di quella politica arriveranno, anche a Modena parti marginali delle più sostanziose commesse militari, di regola destinata alle grandi industrie del triangolo industriale. Allora, il nocciolo industriale comincerà a crescere.

La crescita assumerà dimensioni ancor più corpose con l'entrata in guerra dell'Italia a fianco della Germania hitleriana nel 1940-45. Da quel momento le commesse militari diventano più consistenti, i profitti più facili

anche perché gli investimenti non corrono rischi. Da quel momento sono molti quelli che si fanno avanti.

Alle fine del conflitto, nel 1945, la consistenza e la qualità dell'industria metalmeccanica modenese è parecchio mutata (si veda l'Appendice E, Tavola B). Il nucleo iniziale di imprese si era arricchito di specializzazioni che vantavano una certa risonanza anche sul mercato internazionale. Gli sviluppi del secondo dopoguerra sono la parte più singolare del percorso di sviluppo della provincia di Modena, ma in larga parte analogo a quello di Bologna e di Reggio Emilia. Queste note si fermano nel punto in cui il percorso di Trebbi ci conduce nella narrazione delle trasformazioni nello spazio delle relazioni sociali, ma anche tecniche e produttive, che porteranno il modello di sviluppo a diventare esempio di crescita equilibrata tra la sfera sociale e quella economica. Oggi quel percorso ci appare di equilibrato sviluppo, ma sappiamo che è stato invece il frutto di una continua tensione in cui l'operare di forze endogene è stato indirizzato e rafforzato dalla sapiente azione delle Amministrazioni locali.

Appendice A. **Foto dell'area¹⁵ e degli edifici**

Tavola 1.

La Borsa merci e il Consorzio agrario

fonte: Comune di Modena (1998), p.32; rielaborazione grafica a cura di Guido Macchia, Ufficio Stampa della Facoltà di Economia

Tavola 2

Lo scalo merci e il Consorzio agrario

fonte: Comune di Modena (1998), p.33; rielaborazione grafica a cura di Guido Macchia, Ufficio Stampa della Facoltà di Economia

Tavola 3

Le officine Rizzi

fonte: Comune di Modena (1998), p.57

Tavola 4

Il fronte di via Manfredo Fanti

fonte: Comune di Modena (1998), p.57

Tavola 5

Edificio nord: foto d'insieme

fonte: Ezio Righi, foto dell'edificio in demolizione – 16 novembre 2001

Tavola 6

Edificio nord: dettaglio delle colonne in ghisa

fonte: Ezio Righi, foto dell'edificio in demolizione – 16 novembre 2001

Tavola 7

L'edificio nord: vista attraverso l'ala sud con le capriate in legno

fonte: Ezio Righi, foto dell'edificio in demolizione – 16 novembre 2001

Tavola 8

Edificio nord: dettaglio del capitello e delle travi dell'edificio nord

fonte: Ezio Righi, foto dell'edificio in demolizione – 16 novembre 2001

¹⁵ La documentazione fotografica contenuta nel quaderno dell'INU (Comune di Modena, 1998) non è particolarmente efficace per rilevare informazioni sulle ex-officine Rizzi. In particolare:

- la foto a pagina 57, in alto, è tagliata e si perde la vista della parte nord dell'edificio;
- le foto a pagina 32, 33, 57 (in basso) sono stampate al rovescio (si veda la rielaborazione grafica riprodotta in questa Appendice).

Tavola 1.

La Borsa merci e il Consorzio agrario

fonte: Comune di Modena (1998), p.32; rielaborazione grafica a cura di Guido Macchia, Ufficio Stampa della Facoltà di Economia

Tavola 2

Lo scalo merci e il Consorzio agrario

fonte: Comune di Modena (1998), p.33; rielaborazione grafica a cura di Guido Macchia, Ufficio Stampa della Facoltà di Economia

Tavola 3

Le officine Rizzi

fonte: Comune di Modena (1998), p.57

Tavola 4

Il fronte di via Manfredo Fanti

fonte: Comune di Modena (1998), p.57

Tavola 5

Edificio nord: foto d'insieme

fonte: Ezio Righi, foto dell'edificio in demolizione – 16 novembre 2001

Tavola 6

Edificio nord: dettaglio delle colonne in ghisa

fonte: Ezio Righi, foto dell'edificio in demolizione – 16 novembre 2001

Tavola 7

L'edificio nord: vista attraverso l'ala sud con le capriate in legno

fonte: Ezio Righi, foto dell'edificio in demolizione – 16 novembre 2001

Tavola 8

Edificio nord: dettaglio del capitello e delle travi dell'edificio nord

fonte: Ezio Righi, foto dell'edificio in demolizione – 16 novembre 2001

Appendice B.

Cartografia

Per ogni Tavola sono riprodotti il quadro d'insieme (lettera **A**) – foto ridotto dall'originale – e la riproduzione del riquadro Nord-Est in cui è localizzata la ex-officina Rizzi (lettera **B**)

Tavola 1 (A e B).

Pianta di Modena nel 1863

fonte: Comune di Modena – Archivio Storico (s.d.), *Cartografia di Modena e territorio. Dal XV secolo ad oggi*, Tavola VIII, (Pellicciari, 1863; scala 1:3000)

Tavola 2. (A e B)

Modena a colpo d'occhio – Guida indispensabile ai visitatori, 1890 circa

fonte: Comune di Modena – Archivio Storico (s.d.), *Cartografia di Modena e territorio. Dal XV secolo ad oggi*, Tavola IX, (Tip. G. Barbieri, s.d., circa 1890 circa)

Tavola 3. (A e B)

Pianta di Modena, 1910 circa

fonte: Comune di Modena, Assessorato alla Cultura, Archivio Storico (1981), Tavola II (Antilli, 1910 circa; scala 1:5000)

Tavola 4. (A e B)

Modena. Un percorso nella prima fase dell'industrializzazione meccanica a Modena: dalla Madonnina alle Officine Rizzi

fonte: Comune di Modena, Assessorato alla Cultura, Archivio Storico (1981), Tavola XI (Municipio di Modena, Divisione LL.PP. 1943; scala 1:5000)

legenda

- | | |
|---|---------------------------|
| 1 | Carrozzeria Orlandi |
| 2 | Taddeo Giusti |
| 3 | Proietificio, |
| 4 | Stabilimento Montecatini |
| 5 | Fonderia e Officina Corni |
| 6 | Mulino ad acqua. |
| 7 | Officina Luigi Rizzi |

Tavola 1 (A e B).

Pianta di Modena nel 1863

fonte: Comune di Modena – Archivio Storico (s.d.), *Cartografia di Modena e territorio. Dal XV secolo ad oggi*, Tavola VIII, (Pellicciari, 1863; scala 1:3000)

Tavola 2. (A e B)

Modena a colpo d'occhio – Guida indispensabile ai visitatori, 1890 circa

fonte: Comune di Modena – Archivio Storico (s.d.), *Cartografia di Modena e territorio. Dal XV secolo ad oggi*, Tavola IX, (Tip. G. Barbieri, s.d., circa 1890 circa)

Tavola 3. (A e B)

Pianta di Modena, 1910 circa

fonte: Comune di Modena, Assessorato alla Cultura, Archivio Storico (1981),
Tavola II (Antilli, 1910 circa; scala 1:5000)

Tavola 4. (A e B)

Modena. *Un percorso nella prima fase dell'industrializzazione meccanica a Modena: dalla Madonnina alle Officine Rizzi*

fonte: Comune di Modena, Assessorato alla Cultura, Archivio Storico (1981),
Tavola XI (Municipio di Modena, Divisione LL.PP. 1943; scala 1:5000)

legenda

Appendice C.

“Officina Emilia – Laboratorio di storia delle competenze e dell’innovazione nella meccanica”

Nel luglio 2000 il Senato Accademico dell’Università di Modena e Reggio Emilia ha deciso di promuovere il progetto “Officina Emilia – Laboratorio di storia delle competenze e dell’innovazione nella meccanica”. Si tratta di un progetto culturale e scientifico che riguarda i temi della formazione e della sedimentazione di competenze nel tessuto sociale come elementi essenziali per attivare processi innovativi. A questo progetto lavorano docenti e ricercatori dell’Università di Modena e Reggio Emilia, docenti e presidi di alcune scuole della provincia di Modena, e l’Associazione culturale “Amici del Corni”.

La proposta del laboratorio Officina Emilia

Ciò che accomuna le storie di numerose imprese meccaniche di questa regione (e di molte altre regioni dell’Europa) è la stessa capacità di innovare facendo ricorso alle capacità delle persone che lavorano nell’impresa, facendo ricorso al tessuto di relazioni e di competenze che quelle persone hanno, aumentando il livello di istruzione della popolazione e in generale alimentando in tutti i modi il radicamento – nel territorio in cui vivono – delle persone che lavorano nelle imprese. E questa serie di elementi contribuisce a caratterizzare uno dei vantaggi competitivi che – nella competizione globale – alcuni territori hanno rispetto ad altri, vantaggi che bisogna sapientemente mantenere attivi, con continui interventi di “manutenzione” che ne garantiscano nel tempo l’efficacia. L’intreccio tra concorrenza globale e “processo di manutenzione” delle competenze sedimentate in una comunità è una delle chiavi di lettura della nostra riflessione.

I promotori del progetto “Officina Emilia” propongono di costruire un “Laboratorio di storia delle competenze e dell’innovazione nella meccanica”, preposto a promuovere la conoscenza, la valorizzazione e l’arricchimento delle relazioni tra le persone che, per produrre, usano macchine, strumenti, luoghi e generano reti di competenze che danno origine a processi innovativi. Si tratta di un patrimonio che ha portato la provincia di Modena a primeggiare in campo internazionale, ma che oggi – a ottant’anni di distanza dalla fondazione della scuola “Corni” e a cinquant’anni dalla creazione del primo villaggio artigiano – deve essere arricchito e, per certi aspetti rigenerato, per far fronte, da un lato, ai processi di globalizzazione che rendono sempre più rilevante la concorrenza tra territori e, dall’altro lato, ai cambiamenti tecnici che, in Emilia-Romagna e in Italia, iniziano a far sentire i loro effetti sui processi formativi, ma anche sui processi innovativi nelle imprese della regione.

Un “laboratorio” entro cui far vivere esperienze, momenti di incontro, costruzione e realizzazione di progetti importanti per la creazione di competenze raffinate per sostenere l’innovazione, in particolare nell’area meccanica. Attorno al laboratorio, poi, potranno coordinarsi iniziative che coinvolgono le forze sociali, politiche e culturali a sostegno del mestiere complesso e difficile di educazione delle nuove generazioni. Per fare ciò, il laboratorio dovrà poter contenere il “peso” della memoria e della storia che rischia di essere valutato solo come “ferro vecchio”.

I temi generali del progetto (illustrati nei documenti che si possono scaricare dal sito www.officinaemilia.unimo.it) sono stati discussi in vari incontri (con Promo, Democenter, Aster, rappresentanti del Comune di Modena, della Provincia di Modena e della Camera di Commercio di Modena).

Gli obiettivi

Gli obiettivi del progetto “Officina Emilia – Laboratorio di storia delle competenze e dell’innovazione nella meccanica” sono sinteticamente:

- realizzare un’officina delle lavorazioni meccaniche per condurre esperienze formative di conoscenza e pratica delle tecnologie meccaniche;
- realizzare un laboratorio per sperimentare l’analisi e la diffusione delle conoscenze delle reti di competenze che hanno generato le innovazioni nel campo della meccanica;
- raccogliere e rendere fruibile, al sistema formativo, la documentazione disponibile sullo sviluppo locale (con riferimento alla storia e all’economia della pro-

vincia, alle tecniche di produzione, alle reti di competenze, ai modelli organizzativi, ai percorsi di vita e di formazione professionale) e sulle attività formative delle scuole;

- fornire servizi di supporto a favore del sistema formativo locale, delle strutture di ricerca, delle imprese interessate e delle amministrazioni locali per contribuire al rafforzamento del senso di appartenenza ad una comunità caratterizzata da regole, opportunità e limiti di cui tenere conto nella progettazione delle scelte scolastiche e professionali.

Per raggiungere questi obiettivi, il “Laboratorio di storia delle competenze e dell’innovazione”

- a. potrà fare tesoro:
 - del patrimonio di macchine e attrezzature disponibile presso gli istituti tecnici e professionali industriali e presso imprese locali disposte a valorizzare la loro storia;
 - della attività di ricerca universitaria sui temi dello sviluppo locale e dell’innovazione a cui il nostro Ateneo continua a dare contributi di alto valore scientifico.
- b. dovrà avviare una fase di sperimentazione che consenta
 - di definire il ruolo dei vari attori (università, istituzioni scolastiche, enti preposti alla formazioni, enti locali, associazioni),
 - di valutare l’efficacia del suo impatto sugli attori coinvolti.
- c. svolgerà le proprie attività in sinergia con le iniziative che riguardano lo sviluppo locale – e in particolare con le attività di sostegno dei processi innovativi, di nascita di nuove imprese, e di sedimentazione delle competenze – in piena collaborazione con le strutture di ricerca universitaria e con gli enti territoriali.
- d. potrà procedere anche alla progettazione di attività, rivolte all’intera collettività, a fini informativi, di educazione permanente e culturali generali, a sostegno dell’identità collettiva legata alla storia del lavoro, delle imprese e dell’innovazione;
- e. dovrà trovare le risorse finanziarie necessarie per la sostenibilità del progetto.

La sperimentazione

La sperimentazione del progetto avrà una durata biennale.

La fase preparatoria di costruzione iniziale del progetto – della durata di un anno – ha l’obiettivo di costruire una rete di collaborazione tra i vari attori interessati al progetto, e in particolare. La costruzione di tale rete di collaborazione consentirà di:

- definire specifiche linee di azione capaci di migliorare le interconnessioni tra formazione e sedimentazione delle competenze e generazione dei processi innovativi;
- implementare le azioni di coordinamento, di servizio e di diffusione delle esperienze;
- definire le partnership rilevanti per la partecipazione ai prossimi bandi del FSE
- individuare altre fonti di finanziamento del Laboratorio.

Nel periodo di sperimentazione:

- a. saranno coinvolti:
 - ricercatori e docenti universitari impegnati in progetti di ricerca sullo sviluppo locale,
 - docenti delle scuole di tutti gli ordini e gradi,
 - personale delle imprese metalmeccaniche interessate al progetto,
 - associazioni culturali
 - consulenti esperti in singole tematiche.
- b. saranno progettati alcuni percorsi formativi che verranno sperimentati con classi di studenti e alunni delle scuole della provincia di ogni ordine e grado.
- c. si coinvolgeranno progressivamente tutte le classi delle scuole che vorranno aderire al progetto di utilizzazione del “Laboratorio di storia delle competenze e dell’innovazione”.

Al termine della sperimentazione si procederà ad una valutazione dei risultati per decidere se proseguire nella costruzione di un Laboratorio permanente.

Le attività già realizzate e il reperimento delle le risorse finanziarie

Al fine di consentire l'avvio della attività di sperimentazione, il gruppo dei promotori di "Officina Emilia" ha promosso specifici progetti che consentano di acquisire le risorse finanziarie adeguate. Al momento sono già stati approvati i seguenti progetti:

- realizzazione del sito www.officinaemilia.unimo.it (finanziato dall'Università di Modena e Reggio Emilia) che offre informazioni a chi lavora al progetto, con particolare attenzione all'impiego del sito da parte delle scuole
- progetto "MEMO. Macchine, Energia e misura nell'Officina" (finanziato dal Ministero dell'Istruzione, progetto SeT) realizzato nel periodo marzo-novembre 2001. In tale progetto sono coinvolte alcune Istituzioni scolastiche di Modena di diverso ordine e grado (l'Ipia Corni di Modena, scuola capofila, la scuola elementare Giovanni XXIII, le scuole medie Ferraris, il liceo Muratori) e due dipartimenti universitari (il Dipartimento di Scienza dell'Ingegneria e il Dipartimento di Economia Politica) (informazioni sul progetto MEMO sono disponibili nel sito www.officinaemilia.unimo.it)
- È inoltre in fase di completamento il progetto "Struttura e dinamica delle relazioni tra imprese metalmeccaniche" (finanziato dal fondo per la ricerca applicata dell'Università di Modena e Reggio Emilia, e cofinanziato da CCIAA, Provincia e Comune di Modena) che offrirà una ampia base conoscitiva degli aspetti strutturali sull'industria metalmeccanica in provincia di Modena (informazioni sul progetto sono disponibili nel sito www.metalnet.unimo.it).

Per altri progetti ("Memorie del lavoro", a cura di Pedretti, e "Disegnatori meccanici in provincia di Modena", a cura di Russo e Masci, indicati nel sito web del progetto) devono ancora essere trovati i finanziamenti appropriati. Infine, sono in preparazione alcune proposte per la scadenza dei prossimi bandi del FSE (azioni innovative) e per la realizzazione di un evento celebrativo degli ottanta anni del Corni, attorno a cui verificare l'impegno di attori interessati al progetto Officina Emilia ("Corni80. Ottanta anni di cultura tecnica e professionale a Modena", a cura di Albero Rinaldi, Rossella Ruggeri, coordinamento scientifico di Margherita Russo).

Gli spazi fisici per la sperimentazione

L'avvio delle attività di sperimentazione dipende in modo cruciale dalla disponibilità di spazi (circa 500 mq) adeguati alla realizzazione del punto 1 del progetto, per contenere:

- un ambiente di lavoro di tipo industriale, entro il quale costruire un'officina con le macchine utensili donate dalle scuole e dalle imprese, onde condurre esperienze formative di conoscenza e pratica delle tecnologie meccaniche;
- un'aula per lo svolgimento di attività didattiche e seminariali
- una biblioteca e centro di raccolta della documentazione disponibile sullo sviluppo locale, la storia e l'economia della provincia, con particolare riferimento alle tecniche, alle competenze, ai modelli organizzativi, ai percorsi di vita e di formazione degli operatori economici.
- una *computer-room* accessibile agli utenti del Laboratorio
- una *reception* degli utenti del Laboratorio.

Appendice D.

Prime note sulle “OFFICINE RIZZI”: dalla fabbrica della ghisa ad oggi¹⁶

Rizzi: alcune date nella storia dell'impresa

Fondata nel 1857, l'impresa fu acquistata nel 1940 da Luigi Guarinoni e poi ceduta nel 1972 ad una multinazionale inglese, la BHG (Barrow Hepburn and Gale). Nel 1986 l'impresa fu venduta a tre industriali che aumentarono le vendite, acquistarono altre aziende, ma poi fallirono nel 1991, con debiti per 70 miliardi di lire correnti. Nel 1992 fu dichiarato il fallimento della officina Rizzi e successivamente il nome e l'attività dell'impresa furono rilevati dall'attuale proprietario, il signor Sartori, che acquistò anche alcune delle macchine ancora utilizzabili e costruì un nuovo stabilimento nell'area del villaggio artigiano Modena-nord

Rizzi: dalla produzione di fonderia alla produzione di macchine utensili conto terzi e, successivamente, di macchine per la conceria

Nata nel 1857 come fonderia, l'impresa si era specializzata nella produzione di fusioni di ghisa per la realizzazione di colonne e manufatti vari per le ferrovie. Alla fonderia si affiancò anche l'officina meccanica che produceva sbarre, cancelli per i passaggi a livello, piattaforme, scambi di diverso altro materiale per i mezzi di segnalazione¹⁷.

Nei primi anni '40 fu acquistata da Luigi Guarinoni che avviò la produzione di macchine utensili per conto terzi: producevano il “tornio mignon” della Maserati.

Dopo la guerra, durante una vacanza ad Ischia, Guarinoni incontrò il conte Bocca, proprietario di una conceria, che gli propose di avviare la produzione macchine per conceria, attività sino allora dominata dalla produzione dell'impresa tedesca Turner che però aveva subito ingenti danni a causa dei bombardamenti. Grazie alla collaborazione con Ermanno Gianoglio, un giovane brillante ingegnere (ex dipendente Fiat a Torino), l'impresa si specializzò verso la produzione di macchine per conceria, divenendo ben presto leader mondiale nella produzione di queste macchine. Gianoglio (che lavorò alla Rizzi fino al 1972) fu infatti capace non tanto di copiare l'originale (che poté studiare approfonditamente direttamente negli stabilimenti del conte Bocca), ma di trasformare le originali macchine meccaniche in macchine molto più potenti, dotate di raffinati sistemi di comando e controllo elettromeccanici e idraulici, e ad impiegando materiali più adatti a ridurre l'usura delle parti solitamente danneggiate dalle condizioni d'uso proprie della lavorazione conciaria. La progettazione e la realizzazione di tutti i componenti necessari per la produzione dei vari tipi di macchine per conceria avvenivano all'interno della Rizzi. Le abilità commerciali di Guarinoni garantirono una crescita delle vendite nei principali mercati fino all'acquisizione (tra il 1955 e il 1960) di una consistente commessa in Argentina che consentì la vendita di 50 macchine destinate a quel mercato.

Nel 1970 Guarinoni e Vaccari siglarono un importante contratto (di circa due miliardi di lire correnti), per la vendita in Russia delle macchine per conceria (macchine a spaccare e macchine a rasare) prodotte internamente dalla Rizzi. Il contratto corrispondeva all'intera produzione annua della Rizzi.

In quegli anni la Rizzi continuava a svolgere internamente tutte le fasi del processo produttivo, a meno della cromatura e della gommatura dei rulli. La fonderia produceva i manufatti grezzi utilizzati nella produzione.

Assillato dalla paura del comunismo e in assenza di eredi in grado di dirigere l'impresa, nel 1972 Luigi Guarinoni cedette l'Officina Rizzi ad una multinazionale inglese, la BHG (Barrow Hepburn and Gale), con oltre 70 imprese, molte delle quali quotate in borsa. Tra queste imprese figuravano anche alcune concerie, ma la scelta di acquisire la Rizzi sembravano legate piuttosto al buon rendimento di un'impresa leader mondiale nel suo

¹⁶ Per redigere questa scheda, Margherita Russo si è avvalsa della collaborazione di Alberto Vaccari che ringraziamo per aver fornito le informazioni ivi contenute; alcune informazioni sono tratte dalla scheda sulle Officine Rizzi redatta da Riccardo Cavallini nell'ambito di un'intervista che effettuò presso l'azienda il 28 novembre 1988, ringraziamo Alberto Rinaldi per averle messe a disposizione del gruppo di lavoro.

¹⁷ Le poche notizie sulla produzione della Rizzi dalla nascita fino agli anni Venti sono tratte dalle note redatte da Attilio Trebbi.

È necessario trovare documenti: (1) sulla costituzione, accanto alla fonderia, della officina; (2) sul passaggio dalla denominazione “Fonderia ghisa” (di cui si trova traccia nella carta del 1863, si veda l'Appendice B, Tavola 1) alla denominazione “Fonderia Rizzi” e poi “Officina Rizzi” / “officine Rizzi”.

campo. Le scelte produttive della Rizzi furono in parte condizionate dalla direzione della multinazionale che indicava obiettivi di produzione e strategie di espansione non sempre consone con le caratteristiche del particolare mercato in cui si era andata specializzando l'Officina Rizzi.

Nei primi anni dopo l'acquisizione, l'amministratore delegato, insieme al commercialista che curava la contabilità aziendale, riuscì a mantenere in Italia una parte degli utili, impiegandoli nei progetti di investimento in nuovi impianti e attrezzature e per adeguare la capacità produttiva dell'impresa¹⁸. Si trattava di scelte non sempre in sintonia con la direzione della multinazionale che non sembrava avere particolare interesse per il mantenimento dell'impresa di Modena nella compagine della multinazionale. Senza dare avviso al direttore amministrativo, nel 1986 la BHG vendette l'Officina Rizzi a tre industriali: Gino Guarda (proprietario dell'Incoma di Thiene, Vicenza, che costruisce macchine per il finissaggio delle pelli), Felice Ambrosiani (della Italmacchine di Milano, una società di engineering) e Saltori (ex rappresentante della Olivetti a Mosca). Guarda e Ambrosiani divennero, rispettivamente, amministratore e presidente della Rizzi. I nuovi proprietari.

Vaccari, la cui direzione era giudicata troppo prudente dai nuovi proprietari, si dimise dalla Rizzi. Con le sue dimissioni la nuova proprietà poté liberamente impostare il piano di sviluppo dell'impresa che prevedeva un notevole aumento delle vendite e l'acquisto di altre aziende. Tuttavia, l'entrata di nuove imprese nel segmento di mercato in cui operava la Rizzi ebbe l'effetto di ridimensionare, in misura considerevole, le opportunità di mercato delle macchine Rizzi: nel 1991, con debiti per 70 miliardi di lire correnti, fu dichiarato il fallimento.

Tra il 1965 e il 1986 la Rizzi occupava circa 150 dipendenti (tra operai e impiegati). A metà degli anni ottanta, lo scarso turnover dei decenni precedenti fu all'origine del problema di ricambio generazionale di una classe operaia matura, prossima al pensionamento.

Dopo il fallimento, i dipendenti erano diminuiti a circa trenta, ma sono successivamente aumentati fino a quasi 90, quando l'impresa è stata poi acquistata da Franco Sartori e trasferita nella nuova sede nel villaggio artigiano Modena-Nord.

Fonti da consultare per completare la documentazione sulle Officine Rizzi

Sebbene l'elenco non sia esaustivo, si ritiene utile indicare, di seguito, quali sono le fonti che si potranno consultare per completare la documentazione sulla storia delle Officine Rizzi:

- Archivio Storico del Comune di Modena
- Archivio di Stato
- Archivio Centrale dello Stato
- Catasto
- Atti notarili
- Archivio della Camera di Commercio di Modena
- Archivio della famiglia Rizzi (da verificare la disponibilità dell'erede del fondatore, signora Anna Rizzi in Righi)
- Archivio dell'impresa Rizzi presso l'attuale sede (il signor Franco Sartori ha dichiarato la sua disponibilità a mettere a disposizione i documenti in suo possesso utili per ricostruire la storia della Rizzi)
- Curatore Fallimentare della Rizzi: avvocato Giorgio Guidetti
- Archivi delle organizzazioni sindacali
- Archivio fotografico della Fondazione Giuseppe Panini

¹⁸ Su questo punto occorre verificare:

- a) legislazione sul rimpatrio degli utili;
- b) quali e quanti investimenti furono effettuati.

Appendice E.

(a cura di Attilio Trebbi)

Tavola A. Imprese metalmeccaniche della provincia di Modena nel 1928

Denominazione	Ubicazione	Tipo di produzione
Carrozzeria Orlandi	Modena (Via Emilia Ovest)	Carrozzerie per autobus
Officine Giusti	Modena (Via Razzaboni)	Aratri, erpici ecc.
Proiettfificio	Modena (Via Paganelli)	Avvio produzione trattori
Officine Fonderie Corni	Modena (Via Suore)	Ghisa malleabile, serrature
Officine Fonderie Rizzi	Modena (Via M. Fanti)	Ghisa meccanica, materiale FF.SS.
Acciaierie Ferriere	Modena (Via Goldoni)	Profilati di ferro
Officine Fratelli Martinelli	Modena (Via Gaddi)	Aratri
Carrozzeria Barbi	Mirandola	Carrozzerie per autobus
Officine Fonderie Ballerini	Sassuolo	Ghisa mecc., svecciatoi
Officine Borgatti	Finale Emilia	Aratri
Magneti Marelli	Carpi	Batterie per auto
Officine Crotti	Campogalliano	Strumenti da pesatura

Tavola B. Imprese nelle principali specializzazioni dell'industria meccanica in provincia di Modena nel 1945 (per le imprese localizzate nel comune di Modena è specificato il nome della via)

Macchine utensili

Denominazione	Ubicazione	Tipo di produzione
Fiat Grandi Motori	Via Paolo Ruffini	Fresatrici, torni automatici
Alfieri Maserati	Via Ciro Menotti	Fresatrici
Scuderia Ferrari	Via Trento Trieste	Fresatrici
Officine Rizzi	Via Manfredo Fanti	Torni, trapani

Fonderie

Denominazione	Ubicazione	Tipo di produzione
Fonderia Rizzi	Via Manfredo Fanti	Ghisa meccanica
Fonderia Corni	Via Suore	Ghisa malleabile
Fonderie Riunite	Via Ciro Menotti	Ghisa meccanica
Fonderie Valdevit	Via Razzaboni	Ghisa meccanica
Fonderie Vismara	Via Razzaboni	Ghisa meccanica
Fonderia Ghirri	Via Albareto	Ghisa meccanica
Fonderia Emiliana	Via Nonantolana	Ghisa meccanica
Fonderia Frank	(da completare)	Ghisa meccanica
Fonderia Focherini	Mirandola	Ghisa meccanica
Fonderia Ballarini	Sassuolo	Ghisa meccanica

Carrozzerie

Denominazione	Ubicazione	Tipo di produzione
Carrozzeria R. Orlandi	Via Emilia Ovest	Carrozzerie per autobus
Carrozzeria Padana	Via Razzaboni	Carrozzerie per autobus
Carrozzeria Barbi	Mirandola	Carrozzerie per autobus

Auto da competizione

Denominazione	Ubicazione	Tipo di produzione
Officina Stanguellini	Via Moreali	Trasformazione di auto in auto da competizione

Macchine per l'agricoltura

Denominazione	Ubicazione	Tipo di produzione
Fiat O.C.I.	Via Paganelli	Trattori
F.lli Martinelli	Via Gaddi	Aratri
Officina Giusti	Via Razzaboni	Erpici, seminatrici
Officina Marot	Via Cesare Costa	Svecciatoi
Officina Martinelli Primo	Via Ciro Menotti	Aratri
Officina F.lli Vellani	Via Palo Ferrari	Impianti per macelli
Officina F.lli Barbieri	Via Archirola	Nastri trasportatori
Officina F.lli Borsari	Via Albareto	Nastri trasportatori
Officina Ballerini	Sassuolo	Svecciatoi
Officina Dondi	Mirandola	Aratri
Officina Borgatti	Finale Emilia	Aratri

Meccanica varia

Denominazione	Ubicazione	Tipo di produzione
Acciaieria Ferriera	Via Goldoni	Profilati in ferro
Candele Maserati	Via Montecuccoli	Candele per auto
Accumulatori Maserati	Via Montecuccoli	Batterie per auto
Officine Corni	Via Montecuccoli	Serrature
Officine Padane	Via Razzaboni	Meccanica varia
Officine Ligmar	Via Razzaboni	Meccanica varia
Officina Raimondi	Via Razzaboni	Motori per natanti
Officina Bercev	Via Ciro Menotti	Riparazione carri FF.SS.
Officina Arces	Via Emilia Est	Meccanica varia
Off. Bianchini-Barbolini	Via Abetone-Brennero	Ascensori
Officina Julli	<i>(da completare)</i>	Saldatura
Officina Guerra	<i>(da completare)</i>	Meccanica varia
Officine Rizzi	Via Manfredo Fanti	Meccanica varia
Officine Pancaldi	<i>(da completare)</i>	Carpenteria
Officina Saice	<i>(da completare)</i>	Trasformatori Elettrici
Officina Smalteria Padana	<i>(da completare)</i>	Mobili in ferro
Officina Crotti	Campogalliano	Bilance
Officina Po	Carpi	Imp. Di cucina

Riferimenti bibliografici e fonti

- Bertucelli L., C. Finetti, M. Minardi e A. Osti Guerrazzi (2001), *Un secolo di sindacato. La camera del lavoro a Modena nel Novecento*, Ediesse, Roma
- Brusco S. (1989), *Piccole imprese e distretti industriali*, Rosenberg & Sellier, Torino
- Brusco S. e M. Russo (1991), "L'evoluzione della struttura industriale e del mercato del lavoro in Emilia Romagna durante gli anni ottanta", in: *Annali dell'Istituto storico della resistenza e della guerra di liberazione dell'Emilia Romagna*, vol. VII, Bologna
- Cavallini R. (1988) "Breve scheda sulla Rizzi", intervista presso l'azienda effettuata il 28 novembre 1988, *mimeo*
- Comune di Modena – Archivio Storico (s.d.), *Cartografia di Modena e territorio. Dal XV secolo ad oggi, Selezione per la scuola* (a cura di A. Borsari, con la collaborazione di F. Galli)
- Comune di Modena, Assessorato alla Cultura, Archivio Storico (1981), *Visita alla città nel tempo. Modena dalla fine dell'Ottocento alla seconda guerra mondiale attraverso la cartolina illustrata*, a cura di Aldo Borsari e Clara Guelfi Roncone, Stampa CoopTip, Modena
- Comune di Modena (1998), "Programma di riqualificazione urbana della Fascia ferroviaria-Quadrante nord" (a cura di Giovanni Procioni e Giovanni Villanti), *Urbanistica Quaderni*, n. 15, anno IV, Collana dell'Istituto Nazionale di Urbanistica
- Comune di Modena, Assessorato all'Istruzione, Circoscrizione 2 (s.d., 1999?), *Il Novecento una ricerca sul campo. Sacca-Crocetta: quartiere industriale della città tra il 1930 e il 1970. Una ricerca delle scuole medie Marconi-Ferraris*, stampa a cura dell'Ufficio Stampa del comune di Modena
- Ervet (1989), *Fabbriche abbandonate e recupero urbano*, Quaderno n. 9/89, Bologna
- Lane D. e R. Maxfield (1997), Strategy under Complexity: Fostering Generative Relationships, in *Economy as an Evolving Complex System II*, a cura di B. Arthur, S. Durlauf e D. Lane, Addison-Wesley, Reader, Mass.
- Mengoli P. e M. Russo (2000), "Competenze, innovazione e sviluppo locale", *Materiali di discussione*, n. 297, Dipartimento di Economia Politica, Università di Modena e Reggio Emilia
- Muzzioli G. (1979), *L'economia e la società modenese fra le due guerre (1919-1939)*, Modena
- Muzzioli G. (1993), *Modena*, Laterza, Roma Bari
- Rinaldi A. (2000), *Distretti ma non solo*, Franco Angeli, Milano
- Rinaldi A., R. Ruggeri (luglio 2001), "Corni80. Ottanta anni di cultura tecnica e professionale a Modena", Progetto per la realizzazione di una mostra, (coordinamento scientifico di M. Russo).
- Russo M. (2000), Complementary Innovations and Generative Relationships. An Ethnographic Study, *Economics of Innovations and New Technology*
- Schifani Corfini E. (1991-92), "Urbanistica e sviluppo industriale nella fascia settentrionale della città di Modena. Dai primi insediamenti dell'inizio del secolo ai giorni nostri", tesi di laurea, Facoltà di lettere e filosofia, DAMS, Università degli studi di Bologna, AA. 1991-92
- Scuola officina*, Rivista semestrale del Museo del Patrimonio Industriale di Bologna, articoli sugli ecomusei, numeri vari tra il 1989 e il 2000
- Solinas G. (1994), Grande impresa e formazione di competenze: l'industria meccanica a Carpi, in *Distretti industriali e cambiamento economico locale*, a cura di M. Bellandi e M. Russo, Rosenberg & Sellier, Torino
- Trebbi A. (2001), "L'industria metalmeccanica a Modena", *mimeo*

Documenti visionati dal direttore dell'Archivio Storico(dott. Aldo Borsari):

- Atti Amministrativi Generali, Filza 540 del 1857, fascicolo1 Fonderia ghisa
- Ornato particolare, 1890, progetto n. 28, Fonderia ghisa
- Protocollo generale 394, 1941, 10 gennaio 1941, demolire e ricostruire capannoni Fonderie Rizzi
- Ornato 1940, n. 125, Officine Rizzi
- Ornato 1942, progetto n. 16, Officine Rizzi

Cartografia

Pianta di Modena nel 1863, in Comune di Modena – Archivio Storico (s.d.), Tavola VIII, (Pellicciari, 1863; scala 1:3000)

Modena a colpo d'occhio – Guida indispensabile ai visitatori, 1890 circa, in Comune di Modena – Archivio Storico (s.d.), Tavola IX, (Tip. G. Barbieri, s.d., circa 1890 circa)

Pianta di Modena, 1910 circa, in Comune di Modena, Assessorato alla Cultura, Archivio Storico (1981), Tavola II (Antilli, 1910 circa; scala 1:5000)

Modena, in Comune di Modena, Assessorato alla Cultura, Archivio Storico (1981), Tavola XI (Municipio di Modena, Divisione LL.PP. 1943; scala 1:5000)

Fotografie

La Borsa merci e il Consorzio agrario, in Comune di Modena (1998), p.32

Lo scalo merci e il Consorzio agrario, in Comune di Modena (1998), p.33

Le officine Rizzi, in Comune di Modena (1998), p.57

Il fronte di via Manfredo Fanti, in Comune di Modena (1998), p.57

Quattro foto di Ezio Righi, “Edificio in demolizione – 16 novembre 2001, concesse dall'autore per essere utilizzate nella presente documentazione