LINKING VIA EMILIA

Nuovi scenari per una mobilità condivisa

LINKING VIA EMILIA

Nuovi scenari per una mobilità condivisa

POLITECNICO DI TORINO
LAUREA MAGISTRALE
Architettura Costruzione e Città

Febbraio 2020

RELATORE | Angelo Sampieri
CANDIDATA | Rebecca Carletti

Indice

Introduzione 8

I. La via Emilia tra Reggio e Parma. Immaginari, spazi, abitanti 11

I.I Un immaginario popolare 13

Fotografia, letteratura, musica e politica
14

Mitografie contemporanee
28

I.II Spazi porosi 37

Infrastrutture per la mobilità
38

Acque
40

Aree agricole
42

Aree produttive
44

I.III Flussi, transiti, movimenti 47

Comuni/Abitanti
48

Sistema della mobilità
50

Transito giornaliero medio
52

Pendolarismo
54

II. Linking via Emilia 57

II.I Scenari per una nuova mobilità 59

16° Rapporto sulla mobilità degli italiani
60

Water and asphalt
64

Future of Streets (FoS)
68

II.II Spazi per una nuova mobilità 71

Un modello di mobilità per la via Emilia
72

Strategia del nuovo scenario
74

Nodi di interscambio
80

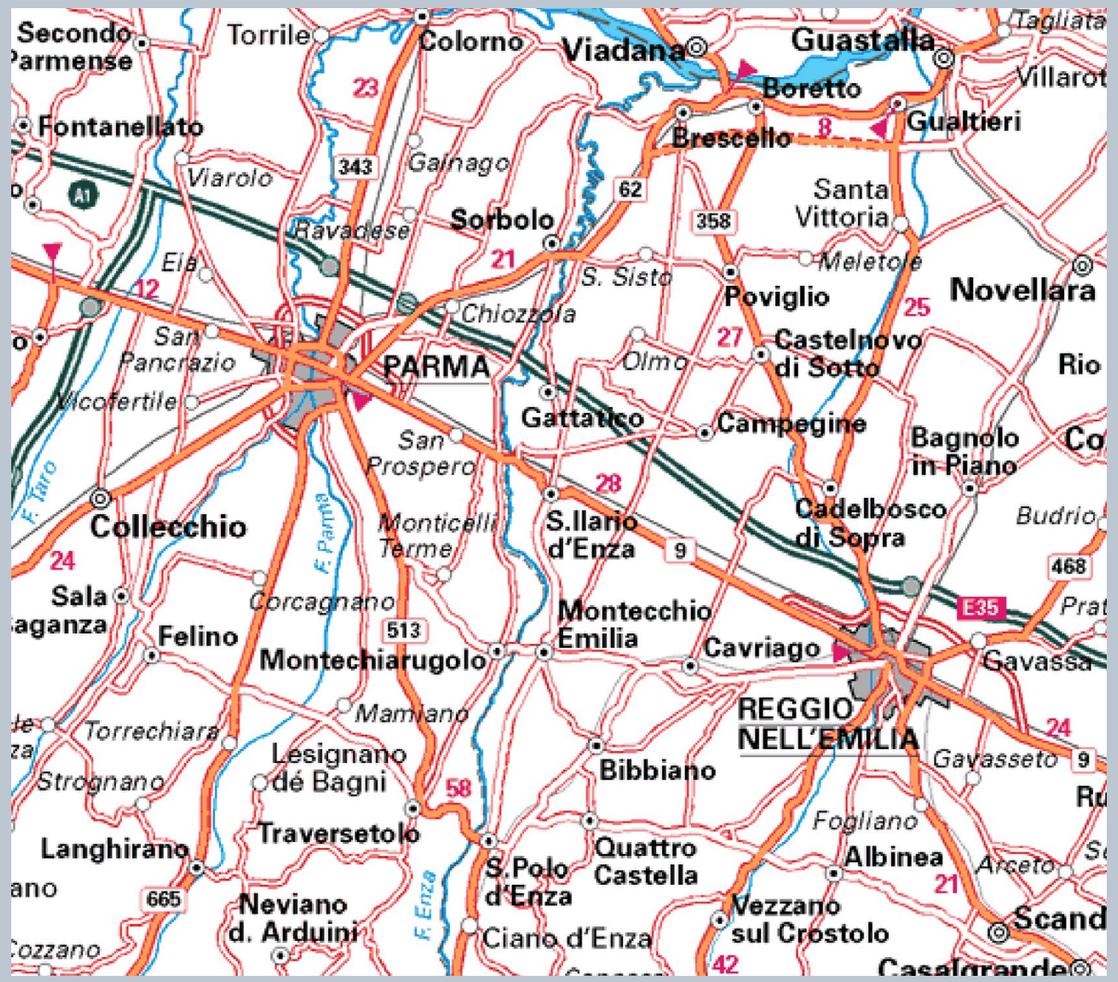
Micronodo via Nenni/Campegine
82

Macroodo Parco Iotti/Reggio Emilia
88

Bibliografia 98

Introduzione

La via Emilia è una strada che porta con sé un folto immaginario collettivo costituito da immagini, scritti, musica, sapori, politica, attivismo e operosità. Ogni qualvolta si intervenga su questo luogo, anche solo per questioni tecniche, è impossibile non confrontarsi con il bagaglio che si porta dietro. Questo lavoro di ricerca ha lo scopo di ipotizzare un nuovo modello di mobilità che riduca l'impatto ambientale, l'inquinamento e il traffico attraverso una strategia che promuova l'uso di mezzi pubblici e di auto elettriche condivise, creando luoghi di scambio che diventino centro di numerose attività, che non siano solamente connesse al trasporto. La prima parte dello studio cerca di raccontare brevemente la via Emilia da tre punti di vista differenti. Innanzitutto viene ripercorso il racconto che hanno fatto della via Emilia fotografi, scrittori, musicisti, studiosi nei decenni precedenti fino ad arrivare ai giorni nostri. Successivamente, attraverso alcune carte, si descrive come si presenta ed è organizzato il tratto di via Emilia tra Reggio Emilia e Parma. Infine si cerca di descrivere la demografia dei comuni che si affacciano sul questo tratto di via Emilia, la densità dei flussi che la percorrono o attraversano. La seconda parte invece tratta più nello specifico il tema della mobilità. Vengono presi in considerazione tre studi: il '16° Rapporto sulla mobilità degli italiani', 'Water and asphalt' e 'Future of Streets'. A partire da queste tre ricerche sono stati presi degli aspetti per definire un nuovo scenario per la mobilità per la via Emilia tra Reggio e Parma. Mantenedo la rete della mobilità esistente e aumentandone la frequenza dei passaggi si è poi proceduto ad individuare la localizzazione di alcuni micro e macronodi di scambio. Infine nell'ultima parte si mostra come sono organizzati questi nodi in cui cittadino può usufruire dei vari mezzi di trasporto e sempre nel medesimo luogo accedere a servizi, fare commissioni o passare il tempo libero.



Atlante stradale.

I

La Via Emilia tra Reggio e Parma. Immaginari, spazi e abitanti

I.I

Un immaginario popolare

L'Emilia Romagna ha il vantaggio di poter essere attraversata in continuità grazie alla via Emilia, oggi chiamata SS9. Una linea retta da Rimini a Piacenza o viceversa che a prescindere dal suo inizio e dalla sua fine, permette di scorrere lungo il territorio attraversando una successione di campi e campanili.
Negli anni, intorno alla via Emilia, si è costruito un folto immaginario collettivo composto non solo di immagini ma anche di scritti, di musica, di sapori, di attivismo e di operosità.

È sulla scia del boom economico, che trasformerà in maniera profonda il volto di tutt'Italia, che l'Emilia Romagna si avvia verso la sua massima fortuna, fatta di una società ordinata, fiduciosa nello sviluppo e nella tecnologia, arricchita dall'imprenditorialità diffusa e dal microcapitalismo, governata efficientemente a livello locale. Tutti questi elementi, e non solo, concorrono alla creazione di questo mito che è stato oggetto di esplorazioni, studi e analisi per tutta l'età moderna. La via Emilia analizzata e trattata da studiosi, artisti e letterati è così diventata un fenomeno sociale, culturale ed economico.

A sinistra: Claude Nori, *Motociclista*, 1985. Biblioteca Panizzi, Reggio Emilia

Fotografia, letteratura, musica e politica

Nel 1986 per volontà di Luigi Ghirri nasce il progetto **'Esplorazioni sulla via Emilia. Dal fiume al mare'** con l'intento di indagare il territorio ed il paesaggio dell' Emilia Romagna lungo la sua arteria principale, attraverso un approccio multidisciplinare che coinvolge fotografi, scrittori, storici, musicisti e cineasti.
Due iniziative caratterizzano principalmente il progetto: **'Vedute nel paesaggio'** curato dallo stesso Ghirri ed **'Scritture nel paesaggio'** a cura di Gianni Celati.

« *La via Emilia, questo tema bellissimo, ci ha permesso di mescolare gli effetti dei mestieri: i racconti e le immagini e i film non si mostrano solamente, ma per di più mostrano, non sono un prodotto artistico solamente ma per di più sono lenti per ritrovare sguardi speciali. E viceversa la notizia storica, agronomica, antropologica non informa solamente, ma per di più affascina, emoziona, e anche incanta.* »
(Bizzarri e Bronzoni, *Esplorazioni sulla via Emilia*, 1986).

Sopra: Luigi Ghirri, *Roncocesi*, 1992.
A sinistra: Vincenzo Castella.

La parte curata da Ghirri consiste in un'indagine fotografica senza meta, per scoprire nuovi aspetti della realtà attraverso lo sguardo. Si tratta di una serie di approcci inediti alla visione del paesaggio, senza filtri che attraverso il vagare per la pianura padana disegnano nuove geografie dello sguardo. Questo metodo di indagine, ha contagiato anche Celati, curatore dell'altra sezione del progetto, che inizia ad appuntarsi sul taccuino note nelle soste tra una camminata e l'altra. 'Scritture sul paesaggio' è una raccolta di racconti di giovani autori e un'antologia di testi scritti da viaggiatori, illustri e non, che percorsero la via Emilia dal XVI secolo agli anni '50 del Novecento.

Proprio questo progetto è il primo a introdurre una nuova prospettiva sulla via Emilia, enfatizzando luoghi e scene di vita quotidiane.

Sopra: Luigi Ghirri.
A destra: Vittore Fossati

Sopra: Luigi Ghirri.
A destra: Luigi Ghirri.

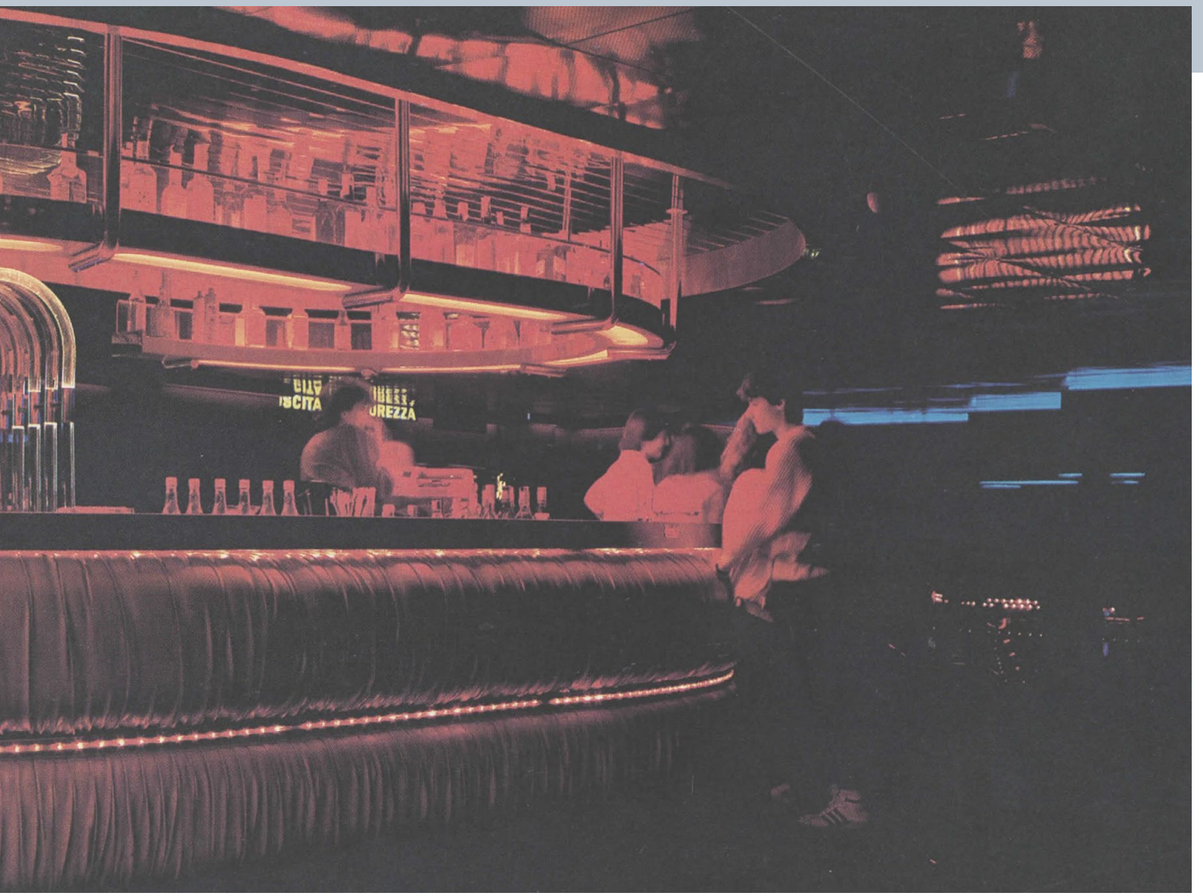
« *Noi due insieme, Sal, potremmo girare il mondo intero con una macchina come questa perché è chiaro, amico mio, basta seguire la strada e prima o poi si fa il giro del mondo* ».
(Jack Kerouac, *On the road*, 1959).

Il movimento della Beat Generation ha il suo culmine tra la fine degli anni Cinquanta e l'inizio degli anni Sessanta, in un'America sempre più capitalistica. In risposta a questo stile di vita i beat reagiscono con i loro viaggi e la loro letteratura, specchio di un'irrequietezza dell'animo che non può essere calmata dai beni materiali offerti dal boom economico. Qualche anno dopo, all'inizio degli anni Ottanta, in Italia, usciva **'Altri libertini'**, opera prima di Pier Vittorio Tondelli. Un romanzo a episodi costituito da sei racconti legati fra loro dai luoghi in cui sono ambientati. Al movimento
lessicale e sintattico della scrittura è associato un movimento fisico vero e proprio di un'automobile che viaggia verso la pianura, la prateria americana, e gli spazi sterminati di un lontano West, anche se non vasti come quelli degli Stati Uniti.

Sotto: Luigi Ghirri.

L'incipit di Viaggio, uno dei racconti di Altri libertini:
« Notte raminga e fuggitiva lanciata veloce lungo le strade d'Emilia a spolmonare quel che ho dentro, notte solitaria e vagabonda a pensierare in auto verso la prateria, lasciare che le storie riempiano la testa che così poi si riposa, come stare sulle piazze a spiare la gente che passeggia e fa salotto e guarda in aria, tante fantasie una sopra e sotto all'altra, però non s'affatica nulla. Correre allora, la macchina va dove vuole, svolta su e giù dalla via Emilia incontro alle colline e alle montagne oppure verso i fiumi e le bonifiche e i canneti. Poi tra Reggio e Parma lasciare andare il tiramento di testa e provare a indovinare il numero dei bar, compresi quelli all'interno delle discoteche e dei dancing all'aperto ora che è agosto e hanno alzato persino le verande per godersi meglio le zanzare e il puzzo della campagna grassa e concimata. Lungo la via Emilia ne incontro le indicazioni luminose e intermittenti, i parcheggi ampi e infine le strutture di cemento e neon violacei e spot arancioni e grandifari allo iodio che si alzano dritti e oscillano avanti e indietro così che i coni di luce si intrecciano alti nel cielo e pare allora di stare a Broadway o nel Sunset Boulevard in una notte di quelle buone con dive magnati produttori e grandi miti. Ne immagino ventuno ma prima di entrare in Parma sono già trentatré, la scommessa va a puttane, pazienza, in fondo non importa granché.»

Sopra: Luigi Ghirri



In **‘Un weekend postmoderno: Cronache dagli anni Ottanta’** Tondelli raccoglie vari articoli di giornale, testi critici e appunto cronache che raccontano, attraverso lo studio di mode, musiche, tendenze letterarie ed artistiche, la vitalità della provincia italiana in quel decennio.
Per Tondelli la via Emilia è uno spazio simbolico, crocevia di ogni narrazione, che suggerisce escursioni, avventure e derive. Nella notte sulla pianura, i segni del paesaggio sconfinano oltre i significati diurni.

Sopra: Luigi Ghirri

« In anni non lontani avrei pensato alla via Emilia come a una grande città della notte estesa trasversalmente sulla pianura del Po e percorsa, senza interruzione, dai TIR e dalle automobili, con le grandi discoteche [...] innalzate nella campagna come cattedrali del divertimento, templi postmoderni di una gioventù ricca, attiva, disinibita... Avrei visto allora il grande rullo d’asfalto come una linea di separazione fra la dolcezza della collina emiliana, che di notte si illumina di fari, bagliori colorati e punti fluorescenti, e l’estesa pianura che affonda verso la foce del Po, con le sue strade che derivano dalla via principale come tanti canali dal letto di un fiume e che portano, anche nelle terre più lontane, quello stesso messaggio di irrequietezza. Avrei allora percorso questo viale molte e molte notti ancora, fermandomi lungo il percorso tra Parma e Reggio, in bar per camionisti, in night-club per sopravvissute, in balere per quarantenni [...]. Mi sarei fermato nelle discoteche, avrei sentito le parlate straniere dei viaggiatori, avrei incontrato una fauna di coetanei vivissima e spumeggiante che, nel periodo estivo, si sarebbe mischiata con i propri simili provenienti da tutto il Nord nel punto terminale ed estremo di quella stessa grande strada [...]. Altre volte a notte fonda [...] avrei attraversato le città che la Via Emilia solca come un’arteria percorre il corpo umano: sarei partito da Parma, poi Reggio Emilia, poi Modena, infine Bologna... Buona musica nell’auto e, fuori, la sequenza di pioppi platani, grandi viali di circonvallazione, mura medievali, cattedrali, un entrare e uscire dal cuore della città [...] ».

(Pier Vittorio Tonelli, *Un weekend postmoderno: Cronache dagli anni Ottanta*, 1989).

Uno dei maggiori artefici dell'immagine che la via Emilia ha assunto, è sicuramente Francesco Guccini, che attraverso la musica in più di un'occasione ha scritto strofe dedicate alla secolare via. Da **'Aemilia'** cantata in collaborazione con Lucio Dalla e Gianni Morandi esce il ritratto di una terra colta, grassa e costituita da tutte quelle componenti che alimentano il mito fin qui descritto.

« Ed una strada antica come l'uomo marcata ai bordi dalle chiacchere di un duomo ».

Anni prima, sempre Guccini, scrive una canzone dedicata a Modena, sua città d'origine, contenuta nel disco **'Tra la via Emilia e il West'**. In questo brano intitolato **'Piccola città'** Guccini appunto dice:

« Fra la via Emilia e il West correva la fantasia verso la prateria ».

Sopra: Guido Guidi

I C.C.C.P. invece cantavano:

« a occhi aperti/chiusi per la bassa, vagando senza meta da Reggio a Parma da Parma a Reggio a Modena [...] ».

Questi versi contenuti nel celebre brano **'Emilia Paranoica'** raccontano della via Emilia senza soggezione alcuna, descrivono la noia alienante e la disillusione che il gruppo di Ferretti respira nella terra natale.

Sotto: Vittore Fossati

L'Emilia Romagna ha da tempo la reputazione di regione rossa, il modello emiliano infatti costituisce la base per la costruzione di una tradizione e di un'identità collettiva caratterizzate da un'estrema continuità. Questa tradizione è stata riconosciuta e mitizzata oltre i confini regionali: la memoria collettiva dell'Emilia rossa trascende l'appartenenza a un determinato ambito territoriale e si offre come modello per una vera e propria tradizione civile.

Sopra: Olivo Barbieri, *Via Emilia*, 1984. Biblioteca Panizzi, Reggio Emilia.

La valenza di mito nazionale viene assunta a partire dalle vicende della resistenza. La maggior parte della società civile, sceglie per raccontarsi il paradigma della emancipazione. La società rurale emiliano-romagnola aderisce massivamente all'associazionismo socialista, l'armonia cooperativistica viene brutalmente interrotta dal fascismo e così l'antifascismo si incarica di riprendere il cammino relegando il fascismo a parentesi. In un dopoguerra difficile l'Emilia riesce ad emergere tra la trasformazione industriale e l'avvento della società dei consumi esprimendo le proprie qualità di ingegno, organizzazione sociale, democratizzazione economica. Tutto questo dimostrandosi come l'esempio più compiuto delle possibilità di successo di un governo comunista in Italia.

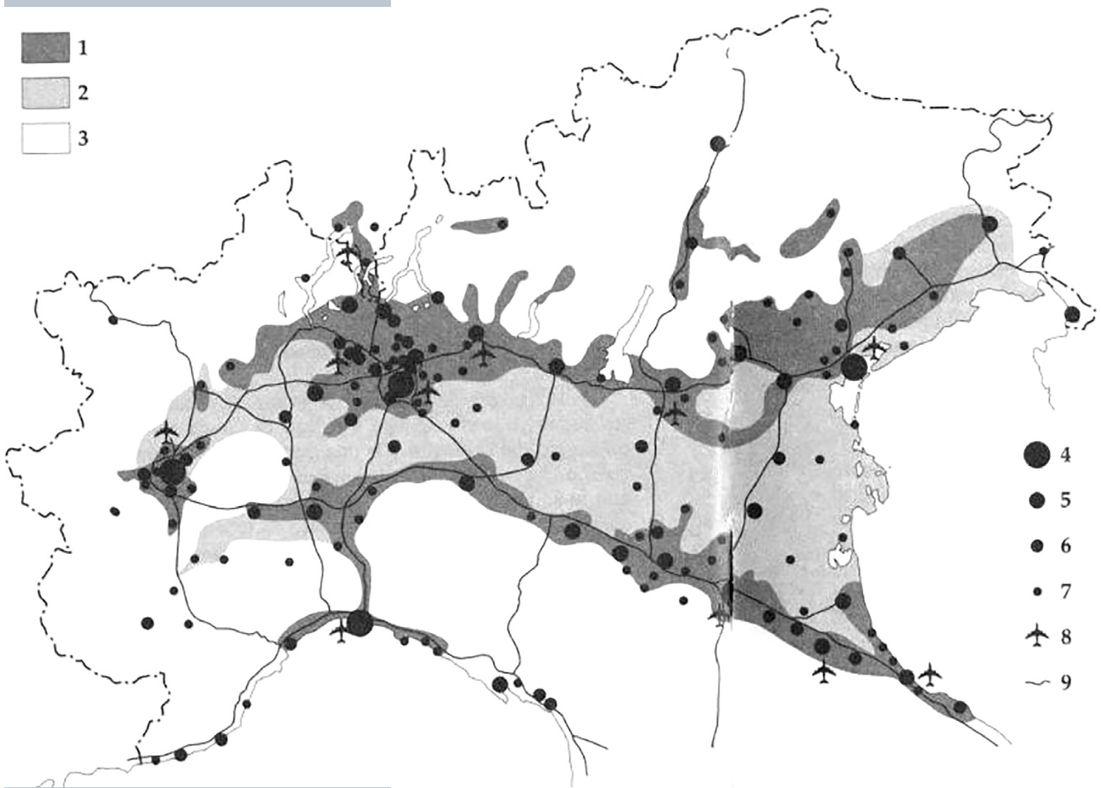
Sotto: Luigi Ghirri, 1983.

Mitografie contemporanee

« L'Emilia Romagna è l'unica regione al mondo che prende il nome da una strada, perchè fu proprio la strada, più che Roma, la sua metropoli, la vera madre delle sue città ».
(Franco Farinelli, *Geografia. Un'introduzione ai modelli del mondo*, 2003)

La via Emilia infatti ha avuto un ruolo fondamentale nella costruzione del paesaggio regionale, al loro arrivo i romani si sono approcciati alla pianura padana come se fosse un'unica grande città. La strada consolare è un gigantesco decumano che taglia la regione a metà, all'intersezione di essa con molteplici cardi, situati in corrispondenza dei corsi d'acqua che scendono verso il Po, sono sorti vari nuclei abitativi distanziati tra loro di 20-25 km.
Oggi dopo più di duemila anni dalla realizzazione della strada la conurbazione lineare della via Emilia comprende un sistema policentrico di città. I centri appoggiati sulla via Emilia sono caratterizzati da uno sviluppo urbano orientato a nord, determinato principalmente dai piani urbanistici degli anni '60. Gli insediamenti urbani hanno contribuito insieme alle aree più esterne ad essi a definire l'identità del paesaggio urbano ed extra-urbano. Lungo la via Emilia sono presenti città che hanno assunto le forme della città diffusa che si estende oltre confini dei centri urbani e per la quale la via Emilia è stato l'asse attrattore. Lungo la via consolare l'accrescimento della città è avvenuto in modo ordinato grazie alla funzione attrattiva della strada e alla funzione dei centri urbani che hanno, in alcuni casi inglobato, all'urbano parte della città diffusa.

A destra in alto: Alain Bublex, *Paysage 210 (via emilia – BMW)*, 2016.
A destra in basso: Alain Bublex, *Paysage 213 (via emilia – Volvo)*, 2016.



Negli anni Sessanta del Novecento la pianificazione territoriale su grande scala si è diretta verso due distinti diversi scenari: il primo tendeva ad assecondare lo sviluppo territoriale tendenziale mentre il secondo puntava a raggiungere il riequilibrio territoriale. Due punti di vista contrapposti che ancora oggi condizionano le interpretazioni e i progetti del territorio emiliano romagnolo.

Sopra: Eugenio Turri, *La megalopoli padana*, 2000.

Lo sviluppo crescente era per esempio sostenuto ed appoggiato in **'Proposta di uno sviluppo lineare per Milano'** un progetto del 1963 di Bagigalupo, Gatti e Ratti in cui veniva proposta una città lineare lunga 750 km, che correva tra Torino e Trieste, e profonda 2-3 km. Il risultato doveva essere una città illimitata, omogenea in ogni punto, un centro senza periferie e senza una forma sensibile. Questo modello sarebbe stato dovuto poi replicare anche lungo la via Emilia. All'opposto nel 1965 Campos Venuti e Piacentini r itennero negativo lo sviluppo tendenziale e studiarono un'ipotesi alternativa all'assetto centrico della via Emilia. Vennero individuate nuove direttrici dello sviluppo urbanistico che coincidevano con le infrastrutture in corso di realizzazione al tempo come l'autostrada del Brennero o la Piacenza-Brescia. Il fine era quello di sfruttare anche le risorse territoriali interne alla pianura padana in modo da evitare lo sviluppo della sola via Emilia. Nel 2001 il geografo Richard Ingersoll ha definito la via Emilia come '**Roadtown E-R'** ossia continuum urbanizzato che nonostante la presenza di aree libere può a tutti gli effetti essere definito un sistema territoriale ed insediativo dotato di un'identità unitaria. Quasi contemporaneamente Eugenio Turri ha identificato la pianura padana come «*un'unica megalopoli, nella quale i territori agricoli [...] sono ormai delle aree interstiziali, incluse fra direttrici di densa urbanizzazione* ».
È ormai acquisito dai molteplici modelli di descrizione del territorio e dalla cartografia come nonostante l'azione di contrasto la via Emilia sia diventata un sistema lineare a tutti gli effetti.

Sopra: Sebastian Stumpf, *Via*, 2016.

A trent'anni dalle 'Esplorazioni' di Ghirri, **Fotografia Europea** ne rievoca le suggestioni tramite **'La via Emilia. Strade, viaggi, confini'**, un'esposizione per mostrare come, in tre decenni, sono cambiati sia il mondo che il modo di rappresentarlo. È una sfida difficile quella di confrontarsi con un evento considerato epocale per la fotografia italiana e non solo. Per questo non è stato considerato il soggetto in sè ma più che altro si è cercato di capire cosa avessero significato quelle 'esplorazioni' nella cultura del tempo e quale rapporto potessero avere con il contesto odierno.

Sopra: Paolo Ventura, *Via Emilia #1*, 2016.

Si è cercato quindi di proporre un'evoluzione del progetto precedente includendo quanto più possibile i fotografi che hanno partecipato a quello degli anni '80. Ne è risultato uno spaccato generazionale. È infatti evidente come ci sia un orizzonte linguistico comune che può essere definito 'documentario'.
Sono stati poi individuati altri autori, in modo da dare voce a diverse generazioni, che hanno compiuto il loro roadtrip con un linguaggio ed un approccio alla fotografia completamente diverso.

Paola De Pietri, dalla serie *Questa pianura*, 2015. Galleria Alberto Peola, Torino.

Paolo Rumiz nel 2013 scrive nel un articolo per il quotidiano **'La Repubblica'** dal titolo *'C'era una volta la via Emilia, inseguendo il mito perduto' in cui* il giornalista narra del suo viaggio lungo la via Emilia, partendo da Rimini cercando di percorrere l'antica via, unicamente con i mezzi pubblici. Si rende subito conto della difficoltà del viaggio infatti, a differenza della route 66 che può essere solcata interamente a bordo di un Greyhound, la via Emilia per essere percorsa richiede un numero infinito di cambi tra autobus e treno, circa 15.

Sotto: Filippo Minnelli, *Padania*, 2014.

Lo stesso Rumiz è protagonista insieme a Francesco Guccini del documetario **'Tra la via Emilia e Pavana'** di Alessandro Scillitani.
Il film mostra i differenti punti di vista che gli intervistati hanno sul ruolo dell'arteria principale dell'Emilia Romagna, sia nella storia che nel presente. C'è chi la vive, chi la percorre, chi l'ha vista sempre e solo come un confine e chi ridefinisce ogni volta il suo percorso.
Ma la considerazione più interessante che Rumiz fa a Guccini è che, a parer suo, la mitizzazione della via Emilia a mito americano sia un tremendo travisamento.

Sotto: Sebastian Stumpf,*Via*, 2016.

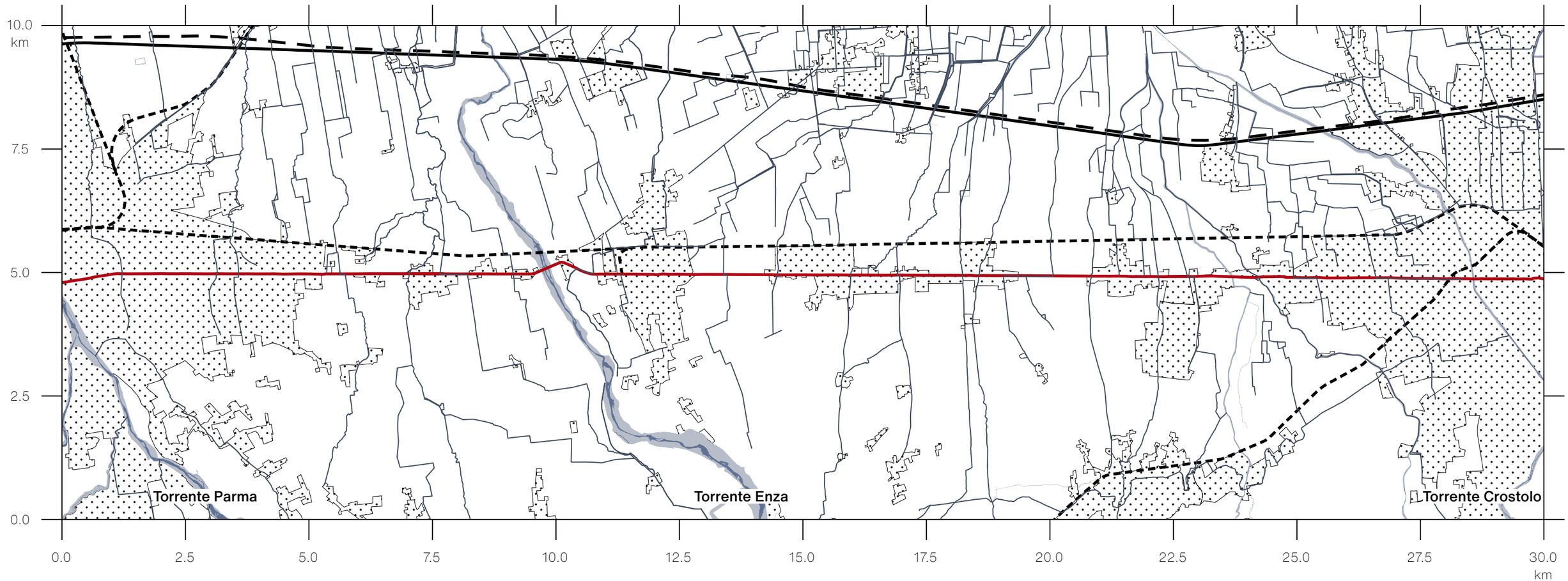
I.II

Spazi porosi

Infrastrutture

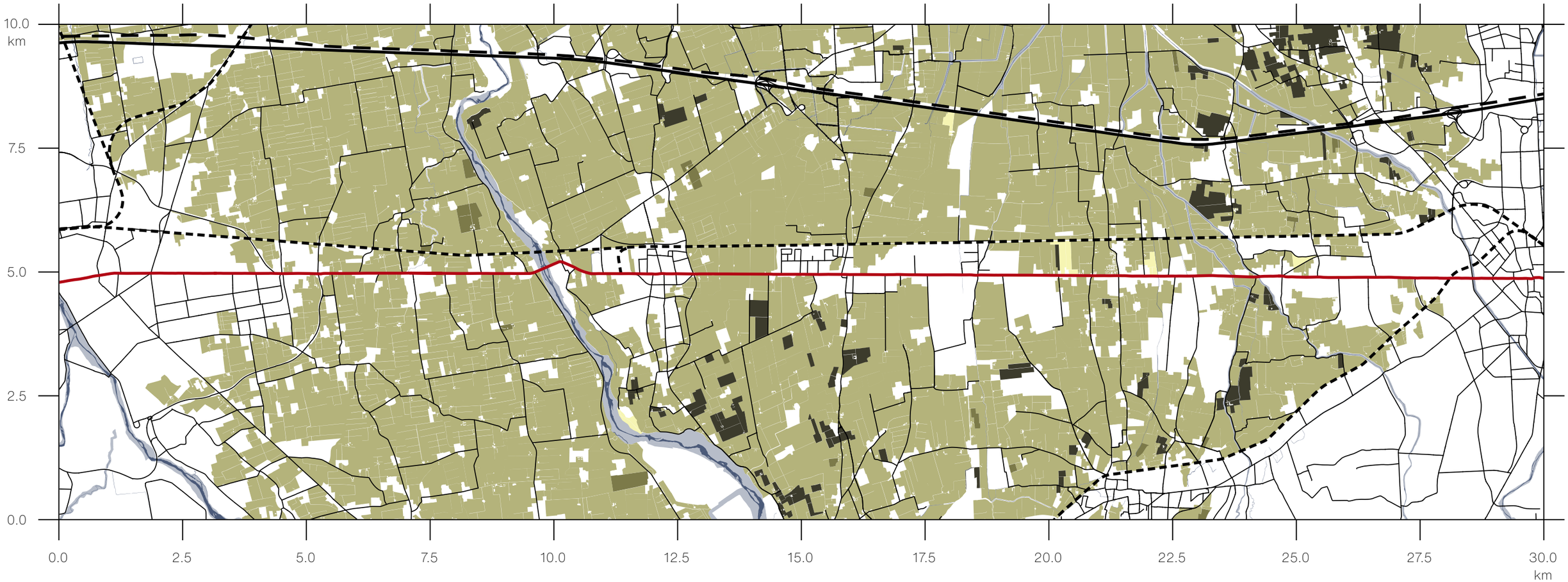
Via Emilia SS 9
Autostrada A1
Linea ferroviaria Milano - Bologna AV
Linea ferroviaria

Acque



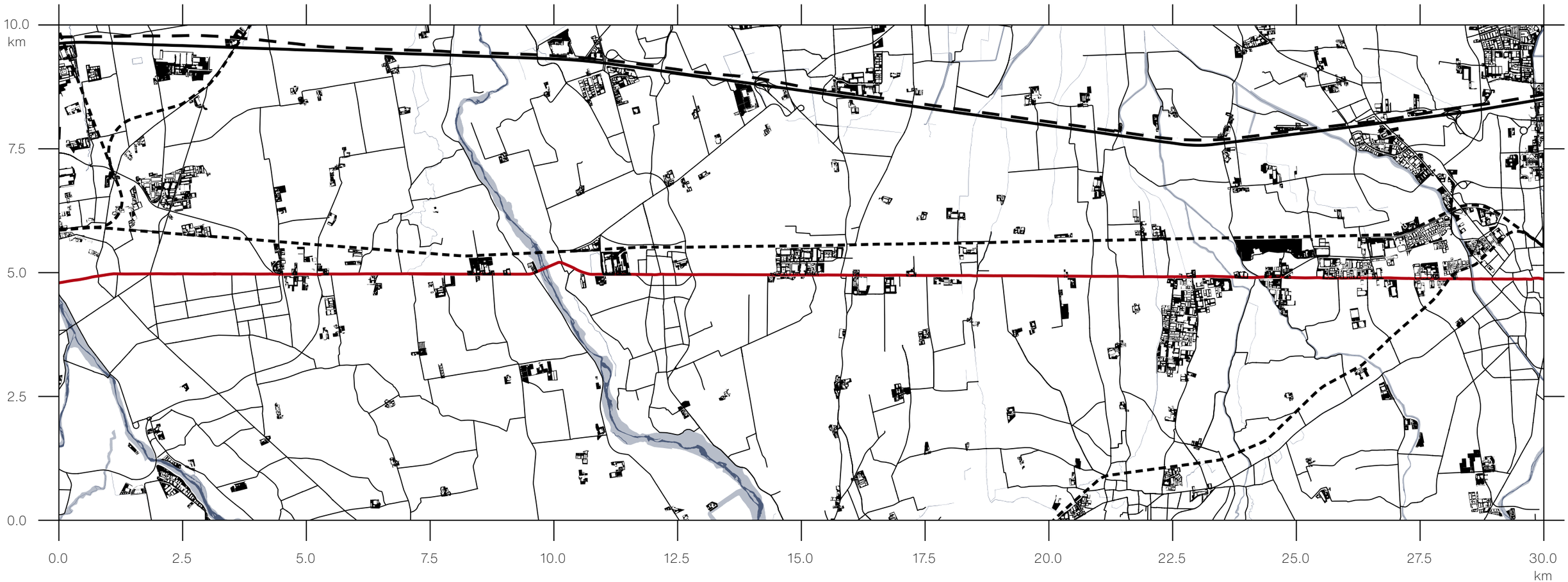
Corso d'acqua
Alveo
Canale

Aree agricole



Prato o pascolo
Area irrigua
Frutteto
Vigneto

Aree produttive



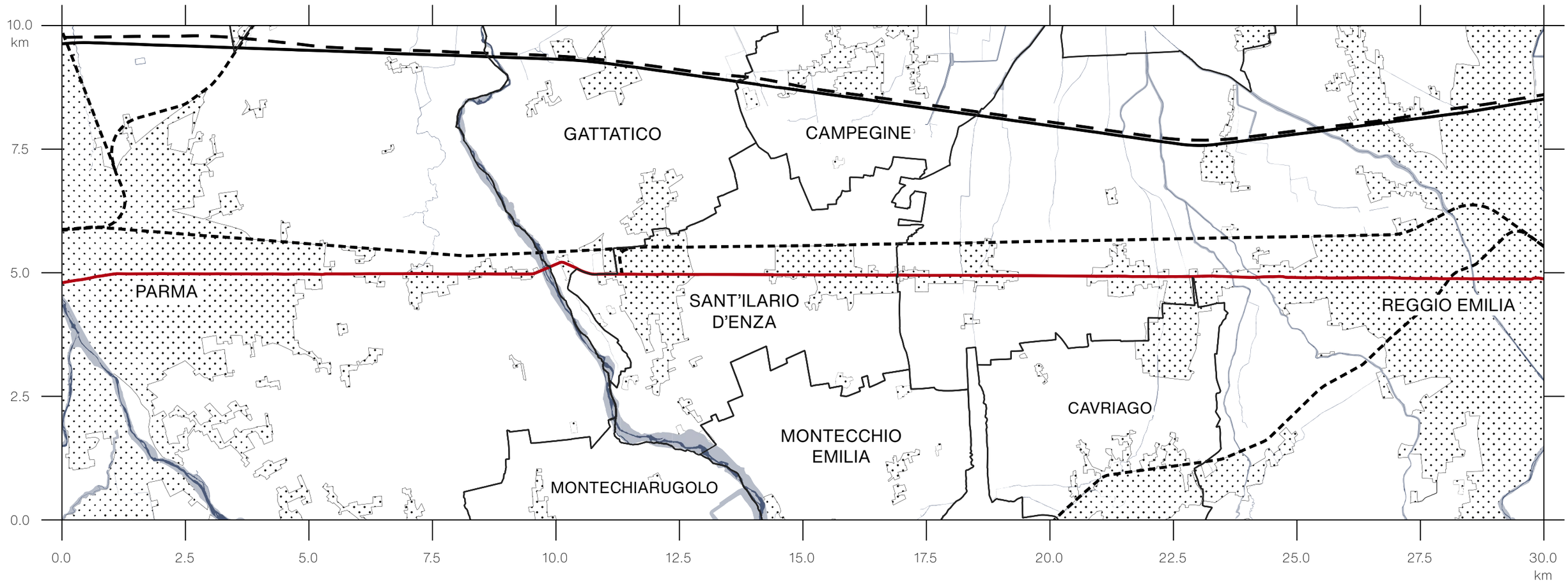
Aree di produzione

I.III

Flussi, transiti, movimenti

A sinistra: Olivo Barbieri, *Centri comerciali sulla via Emilia*, 1999.

Comuni/Abitanti



PARMA

Abitanti: 196.518
Superficie: 260,6 km²
Densità: 754 ab/km²
Occupati: 72,38%

GATTATICO

Abitanti: 5.763
Superficie: 42,1 km²
Densità: 137 ab/km²
Occupati: 69,31 %

MONTECHIARUGOLO

Abitanti: 11.104
Superficie: 48,2 km²
Densità: 230 ab/km²
Occupati: 71,25%

SANT'ILARIO D'ENZA

Abitanti: 11.333
Superficie: 20,2 km²
Densità: 561 ab/km²
Occupati: 70,74 %

MONTECCHIO EMILIA

Abitanti: 10.499
Superficie: 24,4 km²
Densità: 430 ab/km²
Occupati: 72,58%

CAMPEGINE

Abitanti: 5.156
Superficie: 22,6 km²
Densità: 228 ab/km²
Occupati: 70,28%

CAVRIAGO

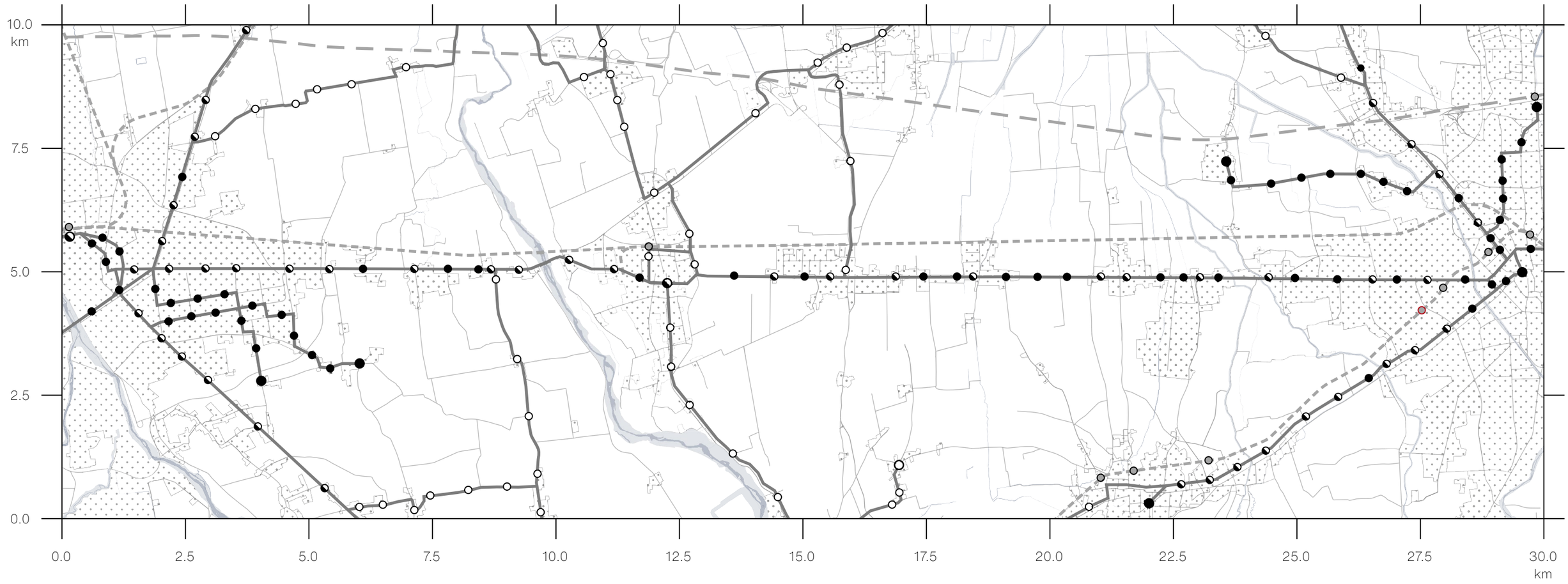
Abitanti: 9.898
Superficie: 17,0 km²
Densità: 581 ab/km²
Occupati: 69,81%

REGGIO EMILIA

Abitanti: 171.999
Superficie: 230,6 km²
Densità: 746 ab/km²
Occupati: 70,73 %

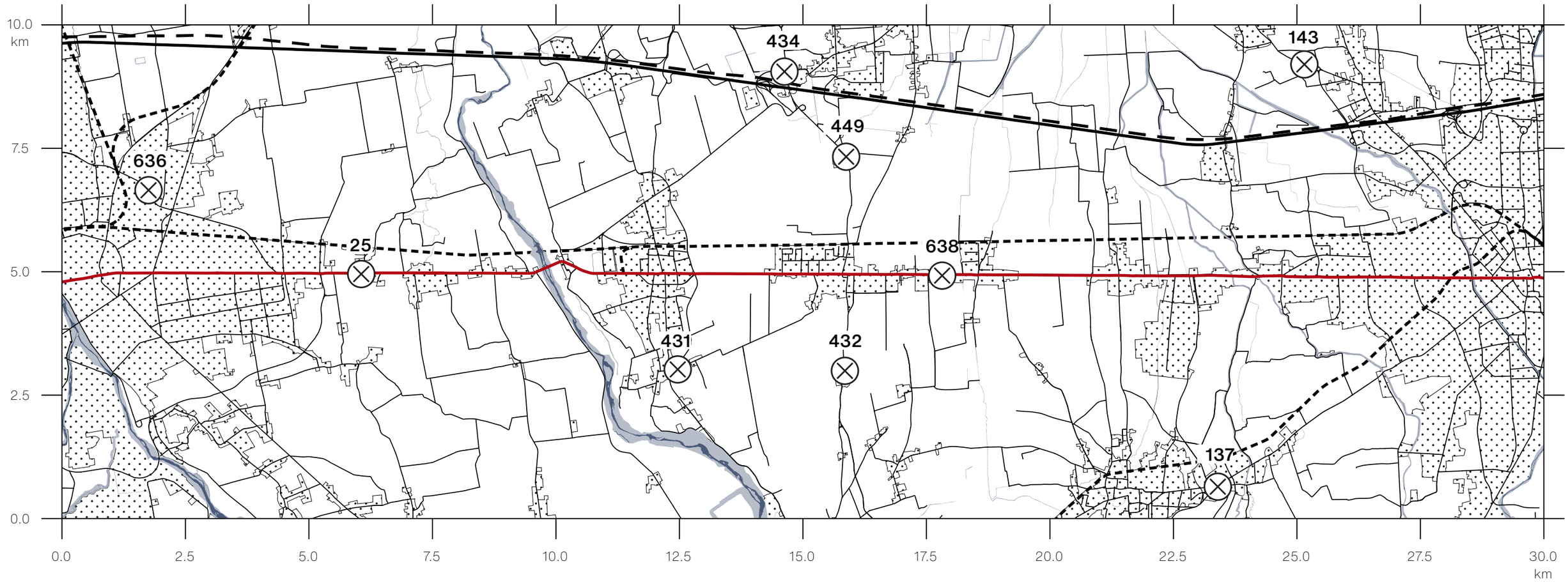
Fonte: ISTAT, 2019.

Mobilità



Ferrovia
Autobus
Fermata linee urbane
Fermata linee extraurbane
Fermata linee urbane ed extraurbane
Stazione ferroviaria
Stazione ferroviaria fantasma

Transito giornaliero medio

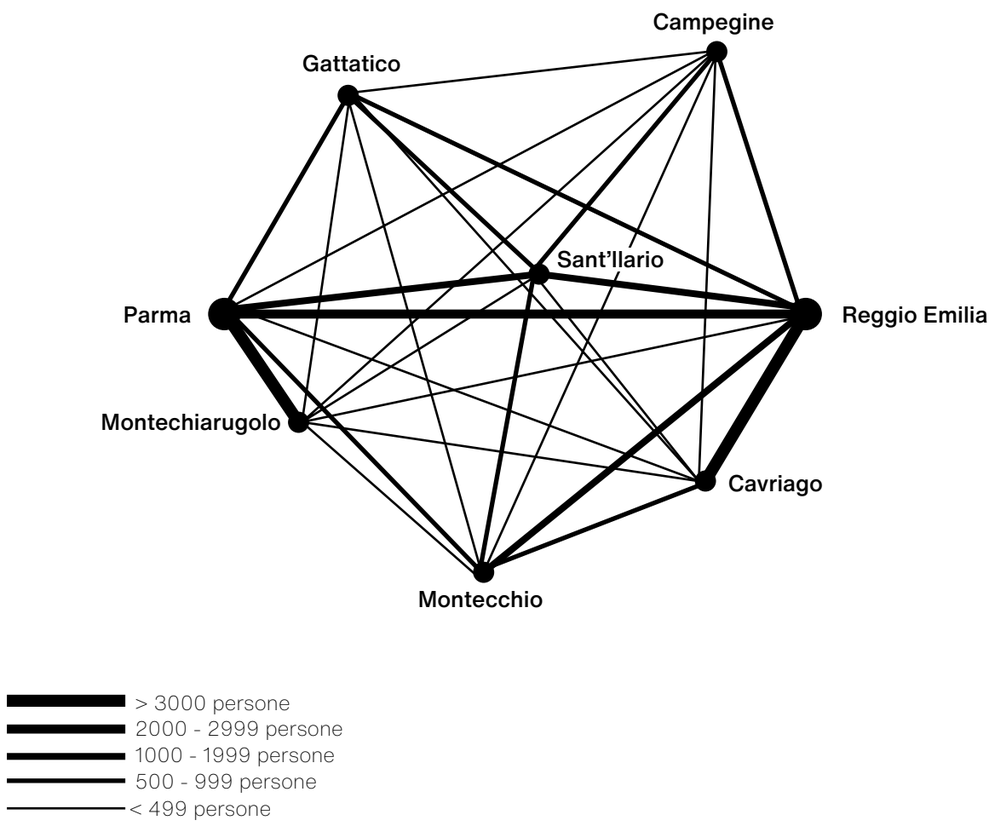


Postazione **636** - SS 9 Var tra la tangenziale nord di Parma e l'intersezione SP 62R - Transiti medi giornalieri: **53.530**
Postazione **25** - SS 9 tra San Prospero e Sant'Ilario d'Enza - Transiti medi giornalieri: **30.235**
Postazione **431** - SP 12 fra Sant'Ilario d'Enza e Montecchio Emilia - Transiti medi giornalieri: **6.534**
Postazione **434** - Via San Nicola tra bivio per Taneto a Caprara - Transiti medi giornalieri: **3.314**
Postazione **432** - SP 67 fra Calerno e Montecchio Emilia - Transiti medi giornalieri: **10.350**
Postazione **449** - SP 111 fra via Emilia e la variante Asse Val d'Enza - Transiti medi giornalieri: **11.480**

Postazione **638** - SS 9 tra la tangenziale nord di Reggio Emilia e Sant'Ilario d'Enza - Transiti medi giornalieri: **19.579**
Postazione **137** - SP 28 tra Reggio Emilia e Cavriago - Transiti medi giornalieri: **20.584**
Postazione **143** - SP 63R tra Sesso e Cadelbosco di Sopra - Transiti medi giornalieri: **25.031**

Fonte: Regione Emilia Romagna, 2019.

Pendolarismo



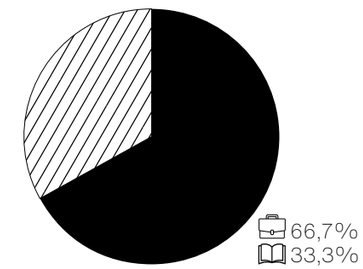
L'Istat attraverso gli ultimi tre censimenti della popolazione (1991, 2001, 2011) ha rilevato gli spostamenti quotidiani rendendo disponibili le informazioni sul motivo dello spostamento, l'origine e la destinazione, il tempo impiegato, l'orario di uscita, il mezzo di trasporto utilizzato ed il sesso.

Fonte: ISTAT, 2019.

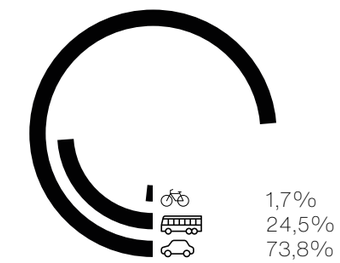
Pendolarismo verso Parma

Montechiarugolo	2.477
Reggio nell'Emilia	1.602
Sant'Ilario d'Enza	928
Gattatico	608
Montecchio Emilia	420
Campegine	185
Cavriago	143
Totale	**6.363**

Motivo dello spostamento

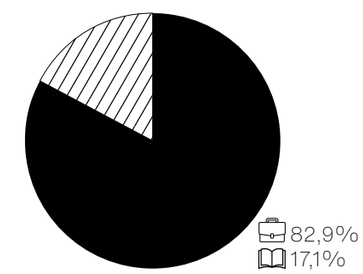


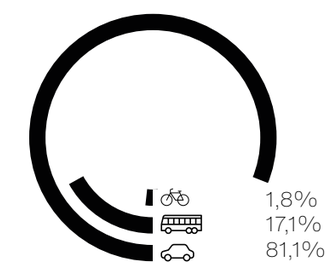
Mezzo dello spostamento



Pendolarismo verso Reggio E.

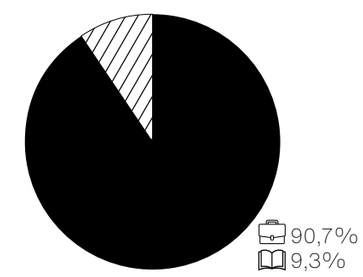
Cavriago	1.586
Parma	974
Montecchio Emilia	807
Sant'Ilario d'Enza	736
Campegine	524
Gattatico	271
Montechiarugolo	113
Totale	**5.011**

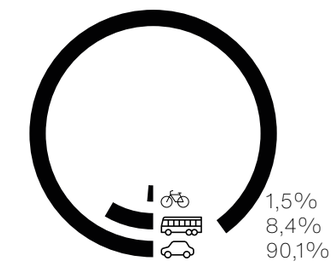


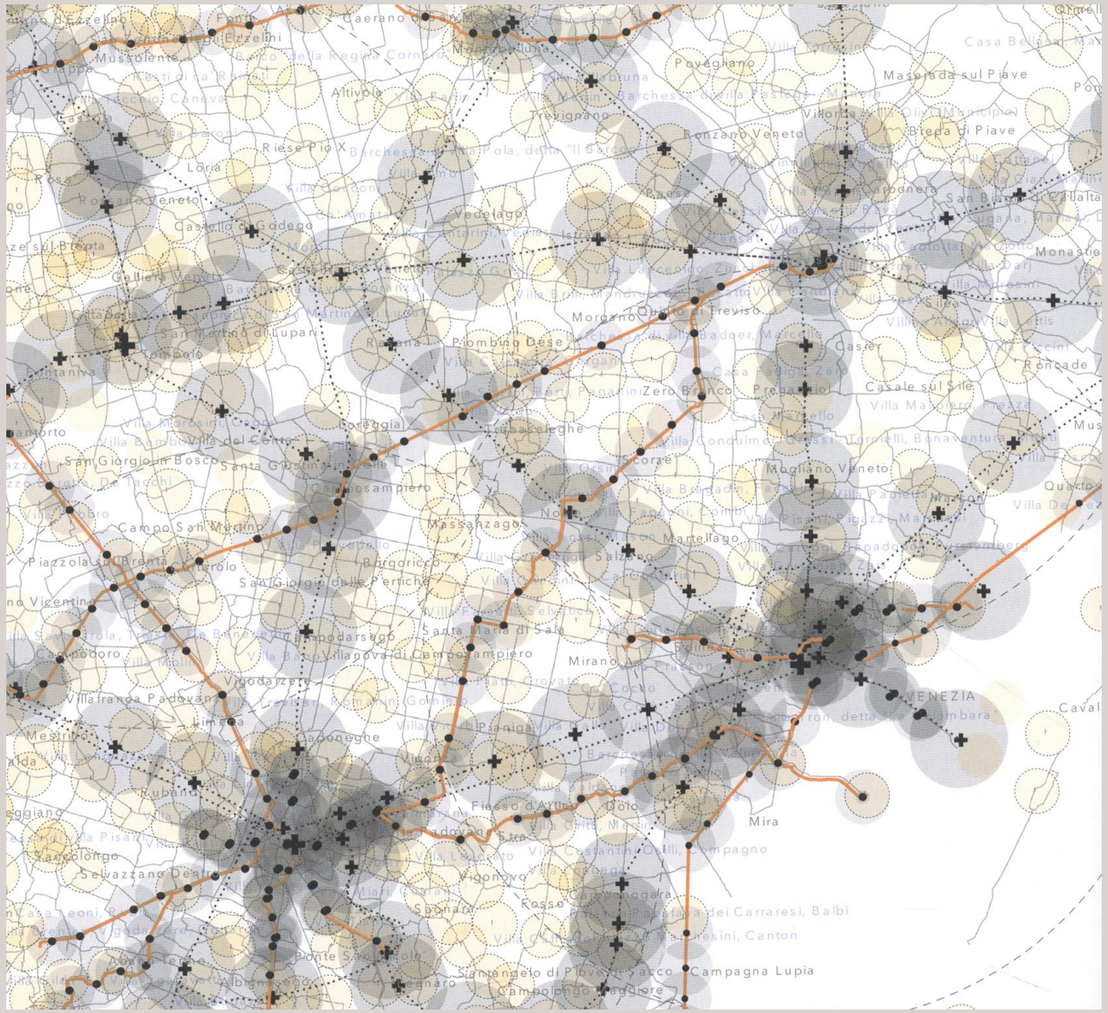


Pendolarismo verso Sant'Ilario

Reggio nell'Emilia	438
Parma	295
Gattatico	266
Campegine	215
Montecchio Emilia	187
Cavriago	81
Montechiarugolo	36
Totale	**1.518**







Water and Asphalt.

II

Linking via Emilia

II.I

Scenario per una nuova mobilità

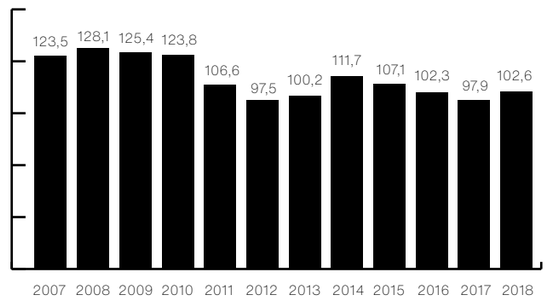
A sinistra: *The Bicycle Snake*, Copenhagen.

16° Rapporto sulla mobilità degli italiani

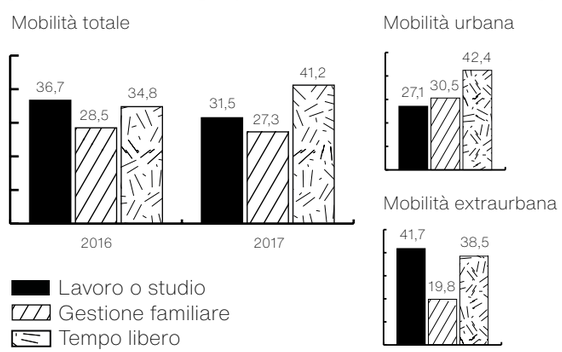
Il **16° Rapporto sulla mobilità degli italiani** dell'ISFORT (Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti) evidenzia come negli ultimi anni il trend della mobilità in Italia sia cambiato.
Il rapporto osserva come la quantità degli spostamenti in assoluto **[1]** sia ancora in calo rispetto agli anni scorsi e soprattutto rispetto al 2008, anno di maggior picco, ma che è aumentata la quota di cittadini che si muove nell'arco della giornata, effettuando però meno spostamenti a testa e percorrendo tragitti più brevi. Questa tendenza è data principalmente da motivi comportamentali, ossia dall'aumento del peso che il tempo libero riveste nella decisione di spostarsi.
Infatti osservando i dati sulle motivazioni degli spostamenti **[2]** è evidente come sia impennato il peso del tempo libero che passa dal 34,8% del 2016 al 41,2% del 2017, dove a ridursi è principalmente la componente studio e lavoro.
Analizzando singolarmente la mobilità urbana e quella extraurbana si può notare come le ragioni di spostamento legate al tempo libero e alla gestione familiare siano dominanti nel perimetro urbano, mentre come lavoro e studio siano ancora le maggiori ragioni di pendolarismo extraurbano.
Inoltre osservando la distribuzione degli spostamenti per fasce di lunghezza **[3]** è evidente come il peso della mobilità di corto raggio già di per sé preponderante, sia ulteriormente cresciuto negli ultimi anni: i tragitti inferiori ai 10 km sono saliti al 76,4% a scapito sia del medio raggio (10-50km) sia della lunga distanza (oltre 50km), sempre attestata su quote residuali. La scelta del mezzo di trasporto utilizzato dai vari utenti **[4]** è essenziale per definire lo stile di mobilità dei cittadini. La collettività infatti, in base al modello di mobilità più diffusa, dovrà sostenere l'impatto di questa scelta in termini di costi di congestione, inquinamento, incidentalità e vivibilità dello spazio pubblico.

Tutti i grafici sono rielaborazioni dei dati ISFORT.

[1] Numero di spostamenti totali nel giorno medio feriale [milioni]



[2] Distribuzione degli spostamenti per motivazione [%]



[3] Distribuzione degli spostamenti per fasce di lunghezza [%]

	2017	2016	2001
Prossimità (fino a 2 km)	34,7	27,6	38,6
Scala urbana (2-10 km)	41,8	46,0	42,5
Medio raggio (10-50 km)	21,3	23,5	17,1
Lunga distanza (oltre 50 km)	2,3	2,9	1,8

[4] Distribuzione degli spostamenti per mezzo di trasporto [%]

	2017	2016	2008	2001
Piedi	22,3	17,1	17,5	23,1
Bici	5,2	3,3	3,6	3,8
Moto	3,0	3,0	4,5	5,7
Auto	58,6	65,3	63,9	57,5
Trasporto pubblico	7,0	6,6	6,1	7,8
Combinazione di mezzi	3,9	4,6	4,5	2,3

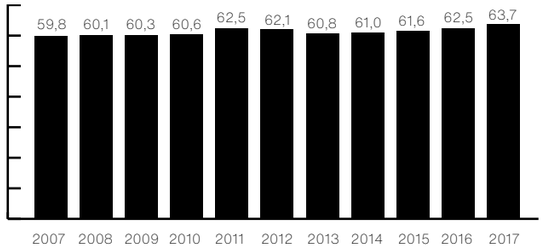
Nel 2017 è interessante notare come ci sia stata una crescita della mobilità attiva non motorizzata, ovvero degli spostamenti effettuati in bici o a piedi. In un solo anno la mobilità pedonale è aumentata del 5,2% mentre quella ciclabile di quasi il 3%. L'aumento degli spostamenti non motorizzati è andato ad incidere sulla quota di traffico coperta dalle automobili, le quali comunque detengono quasi il 60% della fruizione. L'utilizzo dei mezzi pubblici invece è sostanzialmente rimasto invariato.
Uno dei più tradizionali parametri di segmentazione territoriale è l'ampiezza demografica dei comuni. Si riscontra che chi vive nei comuni più piccoli (fino a 10.000 abitanti) tenda ad utilizzare molto di più l'automobile e meno i mezzi più sostenibili, mentre i cittadini delle grandi aree urbane riducano l'uso dell'auto a meno del 50% delle percorrenze, a vantaggio dei tragitti a piedi. Può essere inoltre utile mettere a sistema la lunghezza degli spostamenti, definita anche raggio di mobilità, e i vari modelli di mobilità **[5]**. Si può esservare come il 58% dei tragitti brevi (2km) sia effettuato a piedi, l'uso della biciletta invece copre anche il raggio urbano (2-10 km). Anche i motocicli caratterizzano soprattutto il corto e medio raggio, invece l'automobile copre tutte le distanze. Il fatto che il 27% degli spostamenti a corto raggio sia coperto dall'uso dell'automobile è un dato da considerare allarmante. Infine, la mobilità pubblica risulta ben distribuita nelle distanze superiori ai 2km, con una maggiore accentuazione per il lungo raggio.

[5] Distribuzione degli spostamenti per mezzo di trasporto utilizzato e e raggio della mobilità [%]

	Prossimità	Scala urbana	Medio raggio	Lunga distanza
Piedi	58,0	4,6	-	-
Bici	8,7	4,9	0,9	-
Moto	1,7	4,3	2,9	1,7
Auto	27,0	72,8	83,2	84,1
Mezzo pubblico	3,9	3,9	13,3	14,6

L'attuale situazione della mobilità privata mostra un quadro preoccupante nell'ottica di una mobilità più pulita e sicura.
Il primo punto critico è l'espansione continua del parco vetture circolante **[6]**, infatti l'Italia ha superato nel 2017 la soglia dei 38,5 milioni di veicoli, con tasso di motorizzazione di 63,7 auto ogni 100 abitanti.
Inoltre più la metà dei veicoli che circolano attualmente ha un'età superiore ai 10 anni e il 30% un'età superiore ai 15 anni **[7]**. Per effetto dell'ininterrotto processo di motorizzazione la quantità dei veicoli aumenta ogni anno e contemporaneamente persiste una tendenza alla bassa sostituzione dei veicoli più vecchi, che causano problemi di inquinamento e di sicurezza.
Il parco auto italiano è per lo più alimentato da carburanti tradizionali, infatti le motorizzazioni sono quasi equamente ripartite tra benzina (43,2%) e diesel (43,9%). Le alimentazioni alternative sono abbastanza residue: GPL 6%, metano 2,4% ed elettrico+ibrido 0,48%. Tra il 2015 e il 2017 la ripartizione è cambiata di pochissimo, le alimentazioni alternative sono cresciute solo di poco più di mezzo punto percentuale.
Tornando allo specifico delle motorizzazioni elettriche, Il mercato delle auto con motorizzazione elettrica in Italia è in forte crescita ma rappresenta comunque una nicchia molto piccola nel settore automobilistico.
Nel quinquennio 2013-2017 le auto elettriche circolanti sono cresciute con un incremento annuo del 30% circa, mentre le auto ibride del 45% annuo **[8]**.

[6] Tasso di motorizzazione in Italia [numero di auto ogni 100 abitanti]



[7] La consistenza del parco autovetture secondo l'età [%]

	2000	2010	2017
Fino a 5 anni	34,3	30,8	21,6
Da 5 a 10 anni	27,6	29,9	18,0
Da 10 a 15 anni	21,8	20,7	24,7
Da 15 a 20 anni	7,8	8,2	14,9
Oltre 20 anni	8,3	10,5	15,7

[8] Quantità di auto elettriche e ibride circolanti in Italia

	Auto elettriche	Auto ibride
2013	2.590	42.814
2014	3.430	62.410
2015	4.584	85.348
2016	5.743	120.765
2017	7.560	177.492

[10] Lei pensa che i seguenti mezzi siano alternativi all'automobile e si dovrebbero incentivare con investimenti pubblici e politiche di sostegno? [%]

	2016	2018
Trasporto pubblico	84	85
Bicicletta	77	76
Bike sharing	53	61
Car sharing	42	57
Car pooling	37	55
Taxi	26	41

La propensione degli italiani al cambio modale è alta, tanto che ben un intervistato su tre vorrebbe aumentare l'uso dei mezzi pubblici, e quasi quattro su dieci l'uso della bicicletta **[9].** Il '16° Rapporto sulla mobilità degli italiani' dell' ISFORT ha chiesto ad un campione di intervistati un'opinione sui mezzi alternativi all'automobile e sull'opportunità di sostenerli con investimenti pubblici. Le risposte ottenute sono largamente favorevoli **[10]**, ossia l'85% degli intervistati ritiene che il trasporto sostenibile dovrebbe essere promosso con risorse pubbliche, segue la bicicletta con il 76%, apprezzato anche il bike sharing (61%). Con percentuali comunque superiori al 50%, il car sharing e il car pooling.

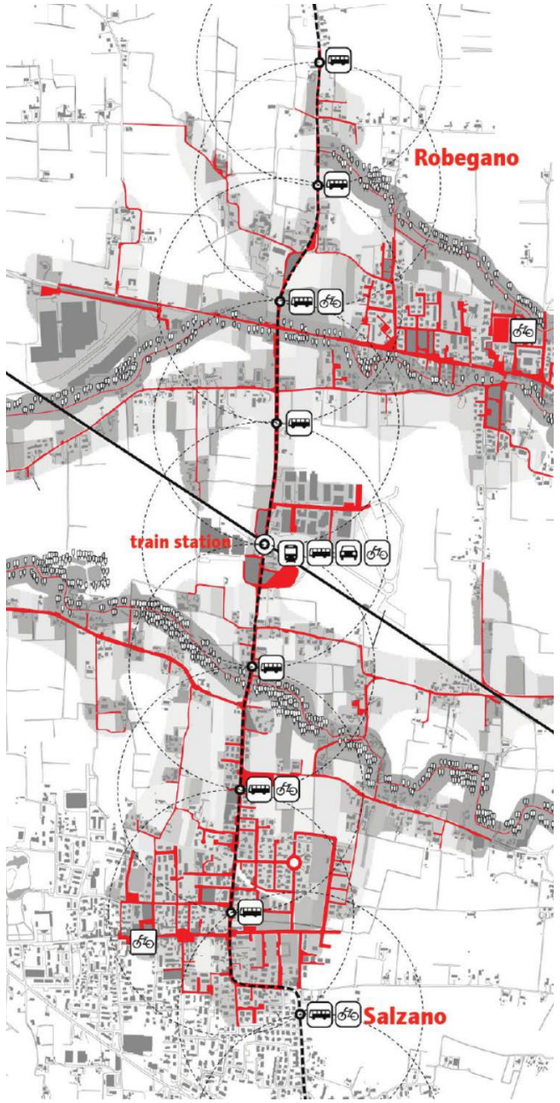
	2015	2017
% di intervistati che vorrebbe aumentare l'uso dei diversi mezzi di trasporto		
Automobile	7,6	11,5
Mezzi pubblici	34,4	32,3
Bicicletta	28,9	38,8
% di intervistati che vorrebbe diminuire l'uso dei diversi mezzi di trasporto		
Automobile	32,2	34,0
Mezzi pubblici	4,3	9,8
Bicicletta	1,0	3,4

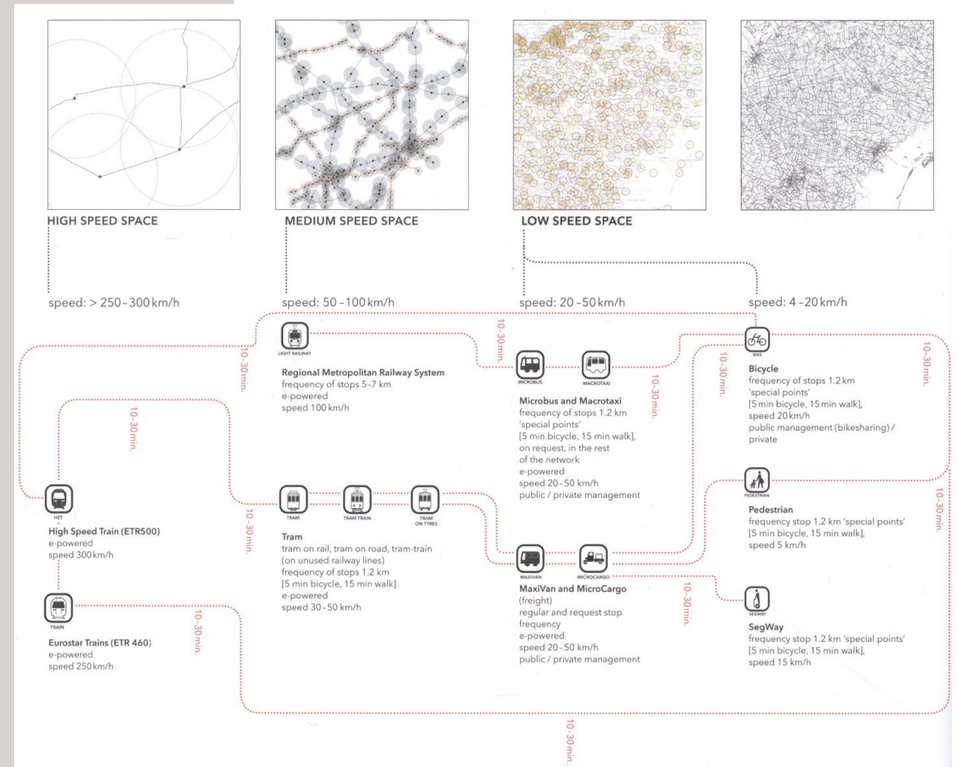
Water and Asphalt

'Water and asphalt. The Project of Isotropy' a cura di Bernardo Secchi, Paola Viganò e Lorenzo Fabian è un libro che raccoglie una serie di studi iniziati nel 2005 ed esposti alla X Biennale di Architettura di Venezia.

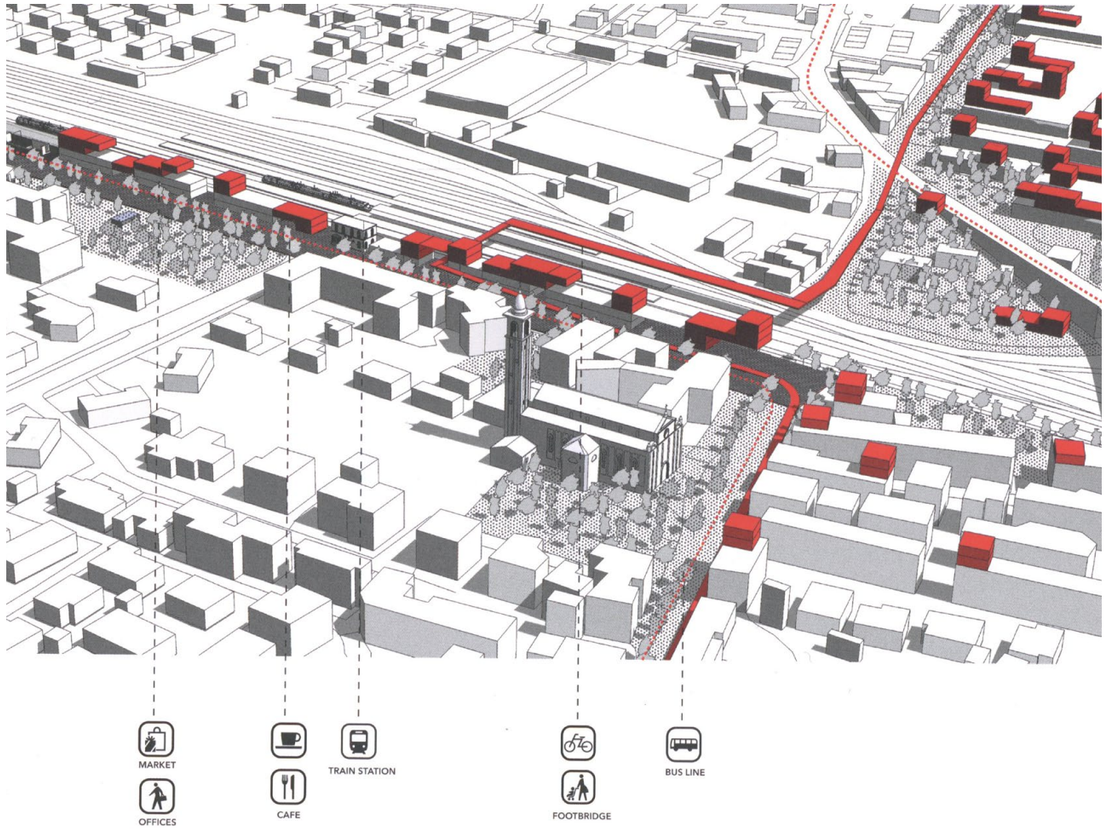
Nel volume sono presentati vari scenari progettuali, quello che può essere più adatto al caso della via Emilia è quello definito '*No car*'. Per l'Area Metropolitana di Venezia viene prefigurata la sostituzione del trasporto con veicoli individuali a favore di un efficiente sistema di trasporto pubblico. Questa scelta è stata dettata dalla necessità di porre un freno alla messa in atmosfera di PM10 e CO_2, principalmente causata dai veicoli a motore. Inoltre la presenza dei soli mezzi pubblici sarebbe un beneficio per la sicurezza, la salute, l'abbattimento dei costi e l'ambiente.
Lo scenario ha lo scopo di misurare la distanza tra immaginazione e accettabilità individuale e collettiva della modifica di uno stile di vita.
Uno dei presupposti su cui si basa la strategia è che la mobilità individuale ha un grosso costo, se queste risorse venissero dirottate alla mobilità pubblica si potrebbe espandere e implementare la rete di trasporto pubblico.
Senza la circolazione delle auto la rete di strade secondarie con una sezione più ampia di 6 metri possono ospitare una rete tranviaria per il trasporto di persone e merci mentre anche le strade non asfaltate possono svolgere un ruolo importante infatti potrebbero essere trasformate in un'estesa rete di piste ciclabili ma anche aperte ai microbus.

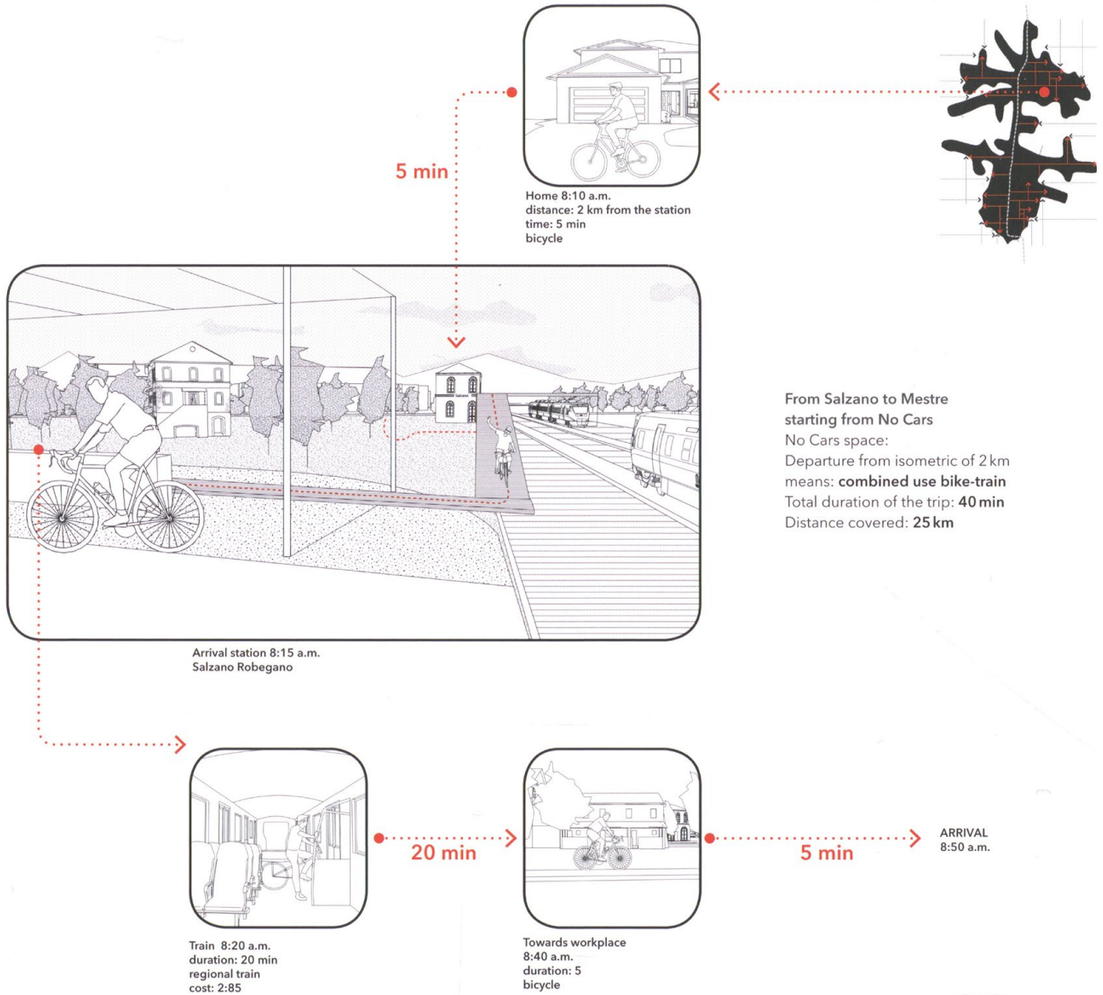
A destra: Water and Asphalt: The Project of Isotropy, *Design exploration around Salzano Robegnano station*, 2016.
Nell'altra pagina: Water and Asphalt: The Project of Isotropy, *No Car scenario strategy*, 2016.





La strategia "*No car*" favorisce un uso integrato di diversi sistemi di trasporto organizzando reti che hanno scale e velocità diverse. Vengono presi in considerazione quattro range di velocità che permettono di percorrere distanze diverse. In bici, monopattino o a piedi (4-20 km/h) è possibile coprire una distanza di 1,5 km mentre i treni AV (250-300 km/h) permettono di raggiungere tutto il nord Italia. In questo sistema le giunzioni intermodali assumono particolare importanza nel momento in cui nelle zone limitrofe saranno organizzate piccole imprese.





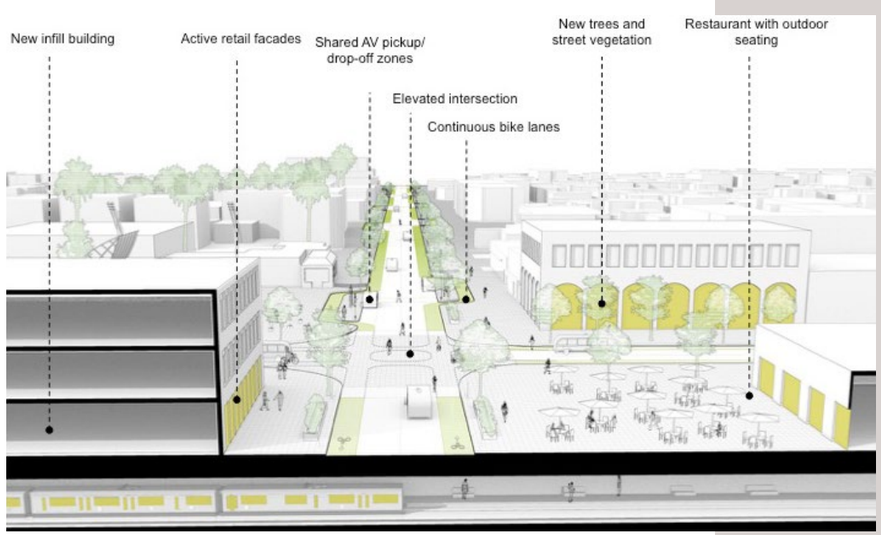
From Salzano to Mestre
starting from No Cars
No Cars space:
Departure from isometric of 2 km
means: **combined use bike-train**
Total duration of the trip: **40 min**
Distance covered: **25 km**

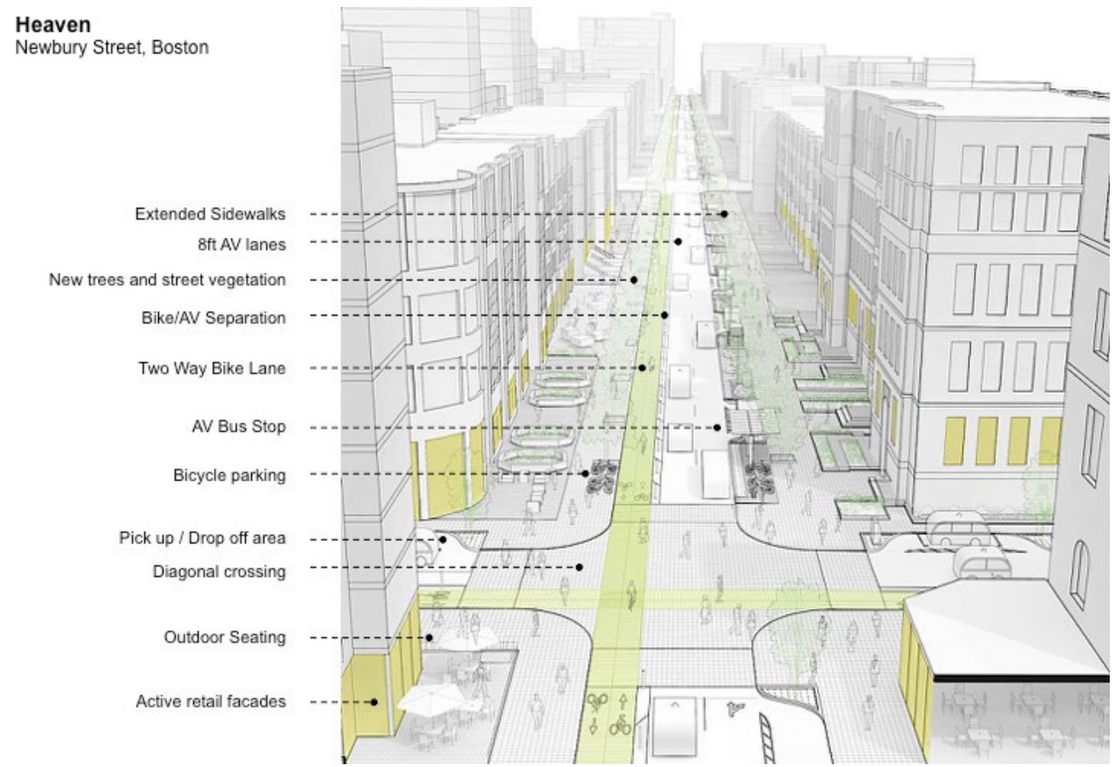
Sopra: The Project of Isotropy, *A complex node*, 2016.
Nell'altra pagina: Water and Asphalt: The Project of Isotropy, *Commuting to work along the No Car space*, 2016.

Future of Streets (FoS)

Future of Streets (FoS) è un progetto di ricerca del City Form Lab della Harvard Graduate School of Design. Il suo scopo è quello di indagare attraverso quali modalità le strade potranno adattarsi alle nuove tecnologie di trasporto condiviso, elettrico o autonomo in modo da massimizzare i risultati multimodali, socialmente inclusivi e sostenibili dal punto di vista ambientale.
In particolare il progetto si interroga su tre principali questioni. La prima è in che modo i progetti per le infrastrutture per queste nuove modalità di trasporto influiranno sull' accessibilità della strada a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici e inoltre se sarà possibile usare la strada per attività alternative come di interazione sociale, commerciali e culturali. La seconda questione che si pone è quale impatto potrebbero avere le modifiche alle strade sul valore dei terreni circostanti e quindi sull'accessibilità spaziale a strutture, servizi e risorse urbane tra i diversi gruppi socioeconomici. Infine l'ultima questione è quali strategie politiche e modelli di sviluppo urbani possono aiutare le città ad adottare nuove soluzioni di mobilità su strada.

Sotto: Future of Streets, Harvard Graduate School of Design, 2018.





Future of Streets ha ipotizzato il possibile impatto che i veicoli autonomi (AV) possono avere sulla strada, sulla circolazione di veicoli, pedoni e ciclisti e sulle attività che si affacciano sulla strada stessa. Per alcune città come Boston e Los Angeles è stato analizzato lo stato di fatto e sono stati esplorati due scenari potenziali: il migliore ed il peggiore possibile, definiti rispettivamente *paradise* e *hell*. La situazione "paradisiaca" offre marciapiedi pedonali estesi, corsie per AV, nuovi alberi, nuova vegetazione e piste ciclabili a due corsie. Lo scenario "infernale" invece ha marciapiedi stretti, traffico congestionato, AV distrutti, gli esercizi commerciali di strada sono in difficoltà e il centro città che è caduto vittima di una nuova ondata di espansione suburbana. Questi scenari contrastanti vogliono suggerire a politici, progettisti e pianificatori di agire in modo da far sì che lo scenario futuro sia il più possibile vicino a quello paradisiaco.

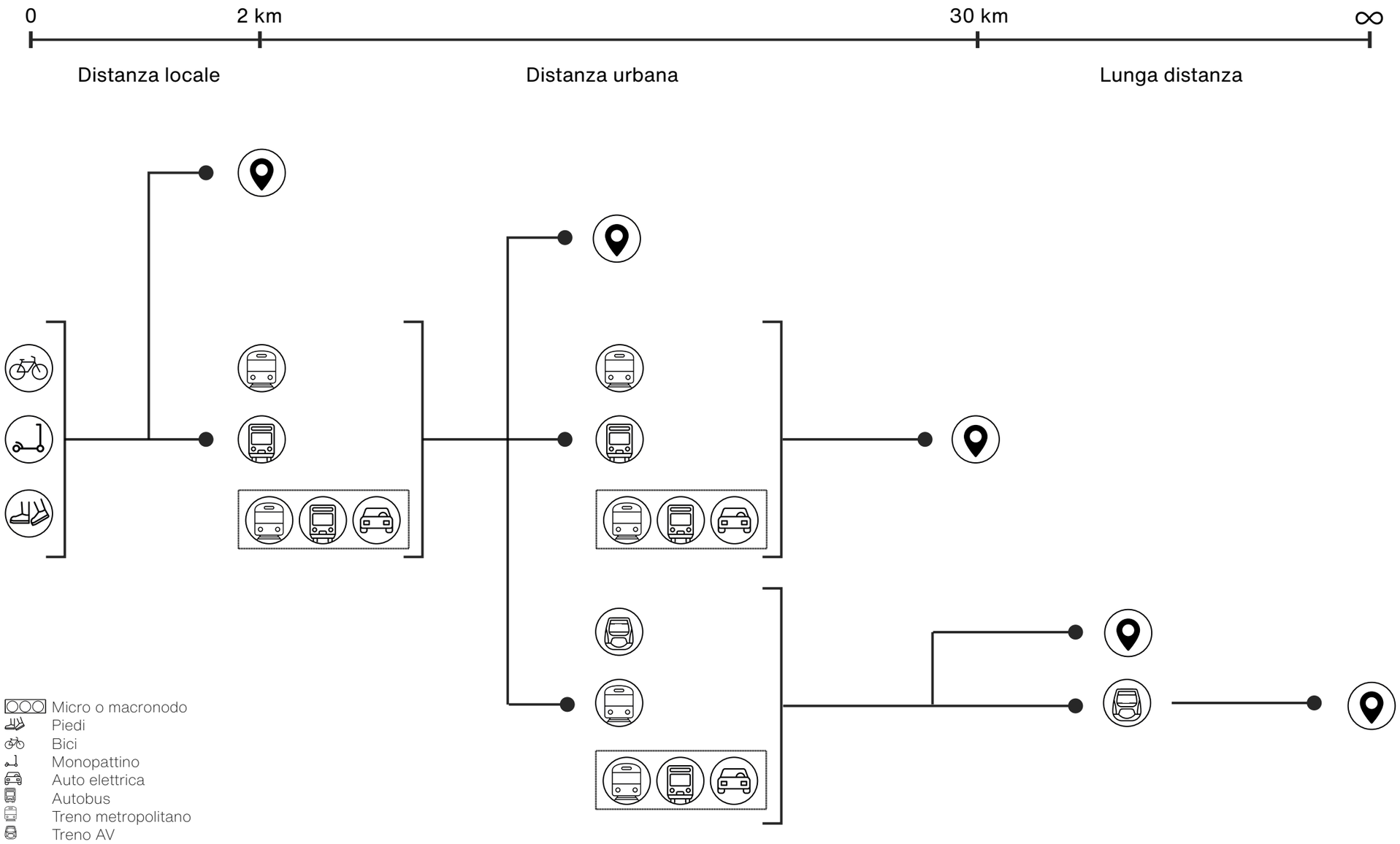
Sopra: Future of Streets, Harvard Graduate School of Design, 2018.

II.II

Spazi per una nuova mobilità

A sinistra: Rasmus Hjortshøj, *Nørreport Station Area*, 2018.

Un modello di mobilità per la via Emilia

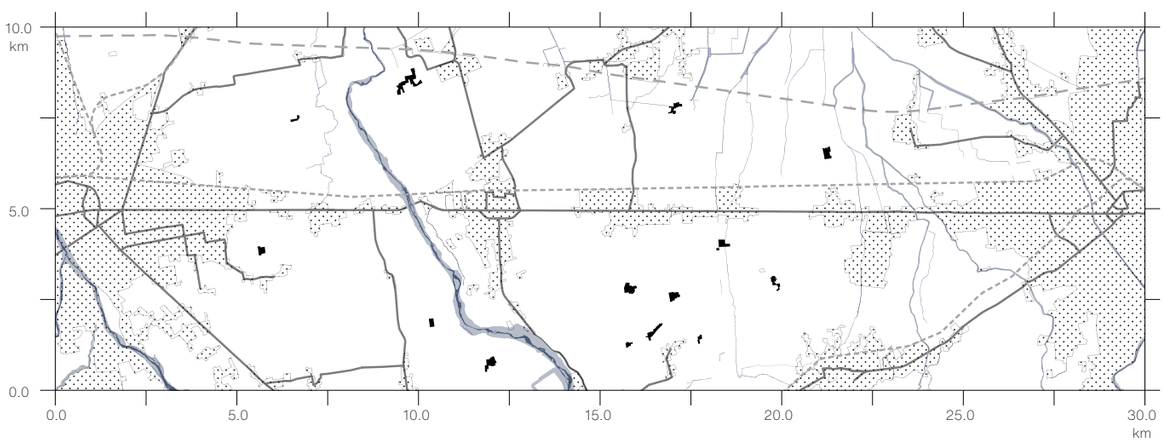


Per costruire uno scenario alternativo per la via Emilia è essenziale proporre un modello di mobilità che sovverta l'attuale stile di vita individuale e collettivo della popolazione italiana.
In un paese così radicato nelle sue abitudini e consuetudini incentivare l'eliminazione dell'uso degli autoveicoli di proprietà alimentati a combustibile fossile e l'unica possibilità di introdurre in modo efficace una mobilità alternativa, meno inquinante e comoda per ogni cittadino. Per fare tutto ciò sarà di conseguenza necessario che la rete di trasporto pubblico sia implementata e resa efficiente.
Ogni cittadino compirà i primi chilometri del suo tragitto (al massimo 2) a piedi, in bicicletta o in monopattino, a questo punto potrà raggiungere una fermata dell'autobus, una stazione o un nodo di interscambio. In questi poli potrà avvalersi oltre che dell'autobus o del treno anche di macchine elettriche condivise che potranno circolare solo su strade e percorsi definiti. Per compiere distanze fuori provincia si potrà usare la linea ferroviaria ad alta velocità o la linea tradizionale.
Sarà necessario integrare le varie linee di trasporto ed i vari mezzi sia tra loro che con i vari centri abitati. Per questo verrano individuati due tipi di nodi di interscambio: i micronodi ed i macronodi. I micronodi di interscambio serviranno le località abitate più piccole che non hanno un mezzo di trasporto che le serve direttamente, verranno posti a meno di 2km da queste. I macronodi invece saranno posti in corrispondenza di incroci tra più linee o mezzi oppure in prossimità di luoghi accentratori di flussi. Entrambe le tipologie di nodo di interscambio non saranno solo luoghi di passaggio ma saranno presenti vari servizi che ne faranno veri e propri poli di attività.

Strategia del nuovo scenario

Le esperienze di 'Water and Asphalt' e del progetto di ricerca 'Future of the street' unitamente ai dati sul panorama della mobilità italiana aiutano a costruire uno scenario per una mobilità alternativa.
Uno dei punti di partenza per la definizione di questo modello può essere individuato da un dato statistico individuato dall'ISFORT e che risulta essere molto interessante. Infatti il 58% della popolazione ha dichiarato di effettuare gli spostamenti più prossimi, quelli entro una distanza di 2 km, a piedi, mentre l'8,7% asserisce di effettuarli in bicicletta. Per questo in uno scenario che cerca di ridurre il più possibile l'uso di automobili private è essenziale che ogni località abitativa disti meno di 2 km da qualsiasi fermata o stazione della rete pubblica.

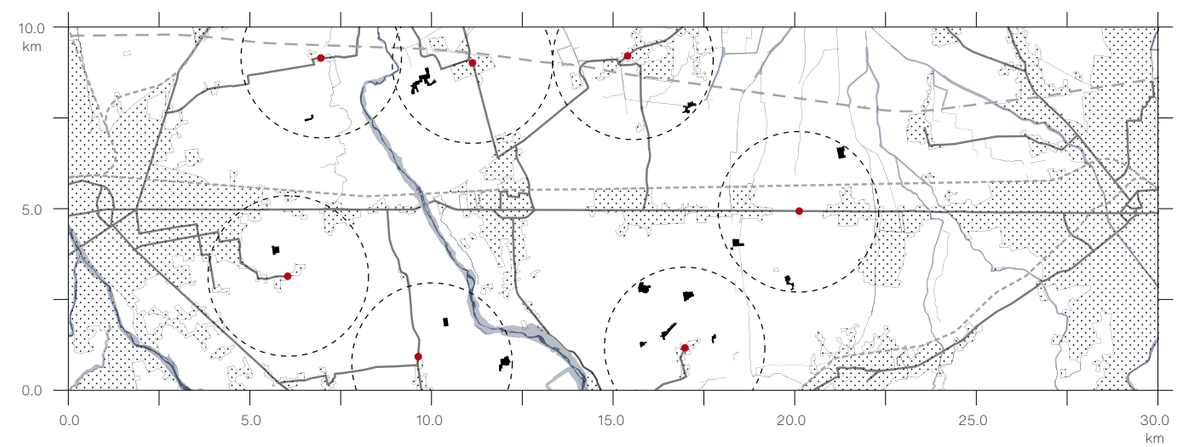
1 / Individuazione centri abitati non direttamente serviti da una linea di trasporto pubblico



Centro abitato non direttamente servito da una linea di trasporto pubblico

Per agevolare le località che non sono servite direttamente da alcun mezzo sarà posto a meno di 2 km da ognuna di esse un micronodo di interscambio. In questo modo ogni cittadino potrà compiere quello che viene definito *first mile* autonomamente, a piedi, in bicicletta o col monopattino, e poi effettuare il restante percorso con un mezzo pubblico o una macchina condivisa.
Per questo, partendo dalla rete di mezzi pubblici attuali, è necessario verificare che ogni nucleo abitativo sia servito adeguatamente e in caso contrario cercare una soluzione adatta per il collegamento, anche se di un numero esiguo di fruitori. Il sistema della mobilità verrà implementato aumentando la frequenza delle corse in modo tale da avere un passaggio al massimo ogni 15 minuti.

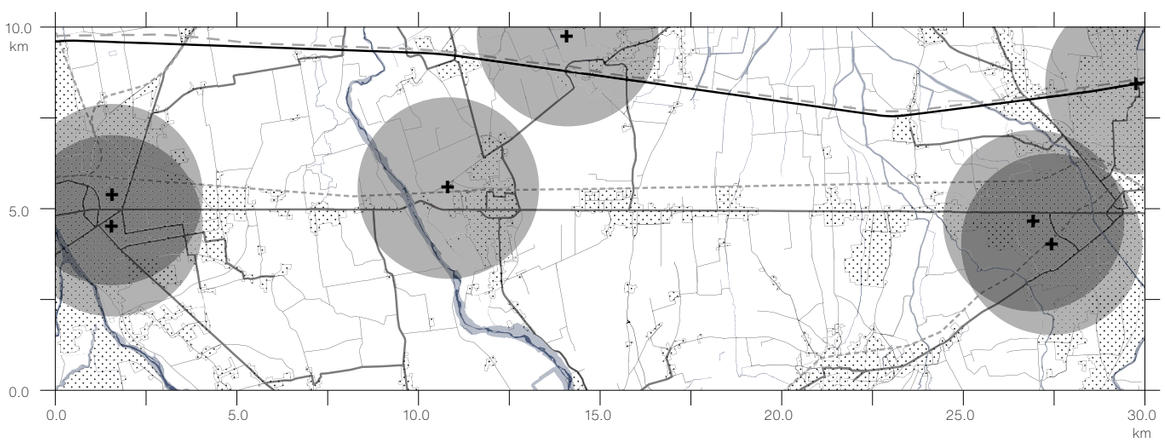
2 / Localizzazione micronodi di interscambio



Micronodo di interscambio e relativo raggio di azione ciclopedonale di 2 km

Oltre ai micronodi che serviranno le località più isolate per integrare le varie linee e i vari mezzi di trasporto sarà necessario istituire alcuni nodi di interscambio. Questi macronodi saranno posti in prossimità di scambi intermodali e di luoghi attrattori di flussi. Questi luoghi, che possiamo definire calamite, possono essere stadi, luoghi di divertimento, locali, centri commerciali o culturali. In questo modo i macronodi non saranno solo punti di snodo della mobilità ma saranno localizzati in punti strategici per il territorio.

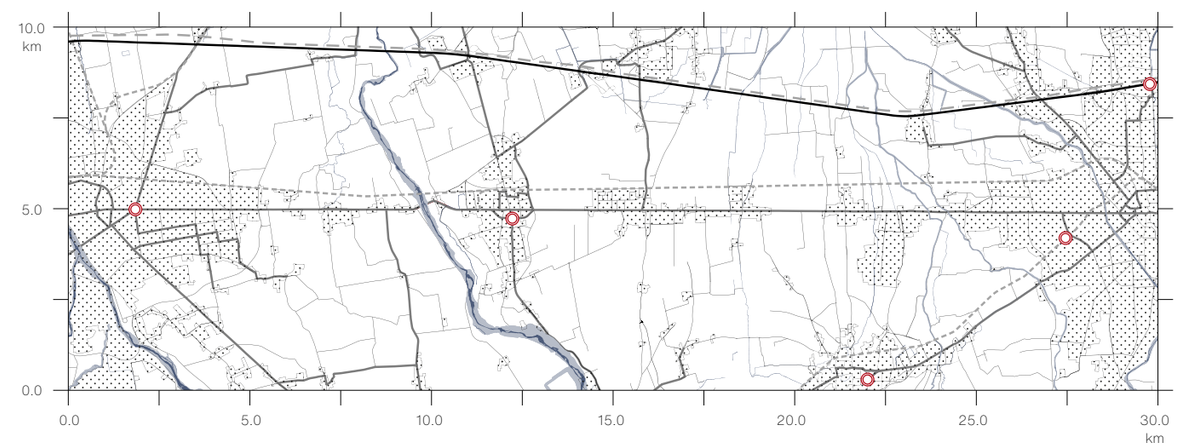
3 / Individuazione calamite



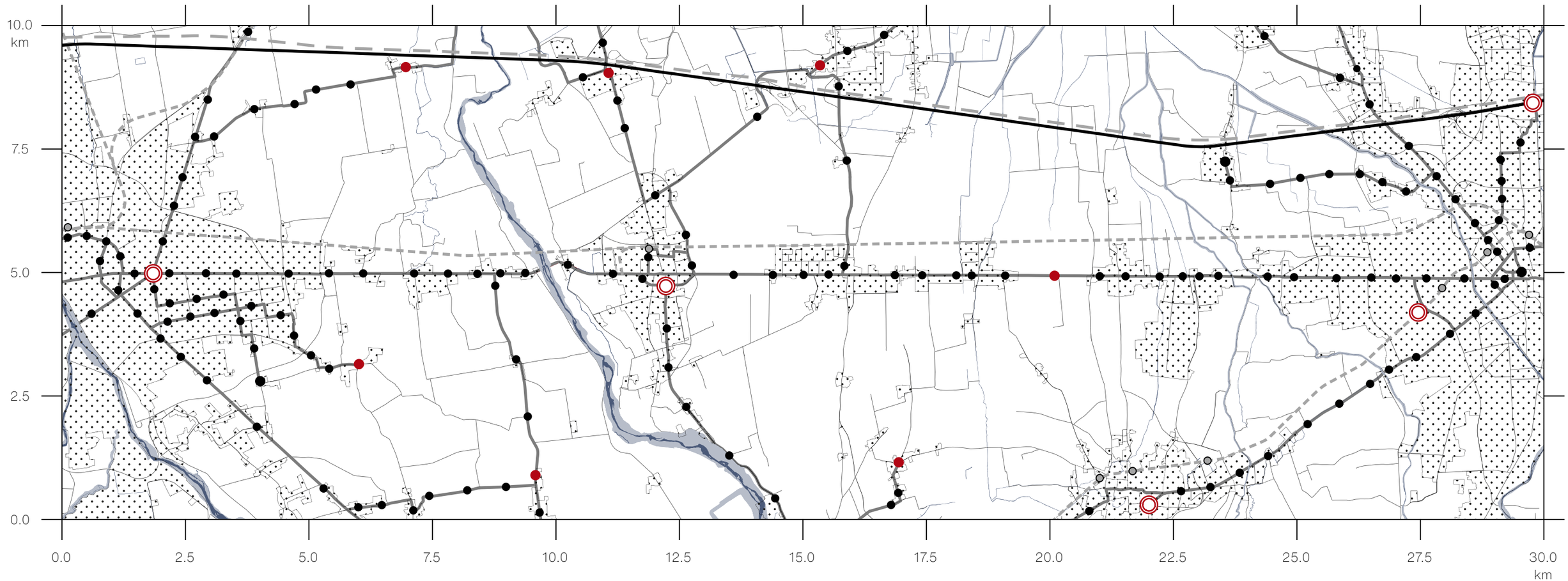
Calamita attrattrice di flussi

Questi nodi di interscambio non devono limitarsi ad essere spazi di mobilità ma devono essere anche spazi di incontro, spazi della collettività. Oltre ai servizi connessi al trasporto è importante che questi luoghi ospitino diverse attività e funzioni in modo che il fruitore sfrutti a 360° la struttura.
Lo spazio aperto può rappresenta un'importante leva per lo sviluppo della città promuovendo alternativi sistemi di mobilità e incoraggiando il rinnovamento urbano.

4 / Localizzazione macronodi di interscambio



Nodo di interscambio



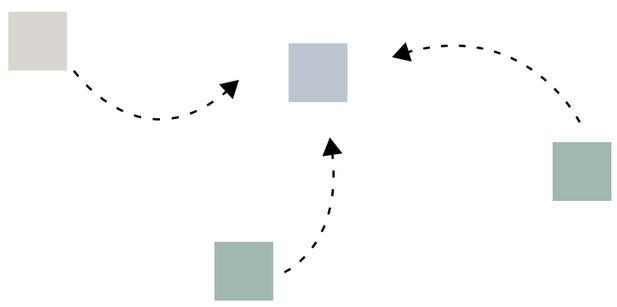
Ferrovia
Autobus
Fermata autobus
Stazione ferroviaria
Micronodo di interscambio
Macronodo di interscambio

Nodi di interscambio: servizi accessori

Sala d'attesa (x17)
Spazi commerciali (x17)
Palestra (x12)
Ambulatorio (x6)
Doposcuola (x6)
Asilo (x5)
Ufficio postale / Servizio spedizioni (x5)
Biblioteca / Spazio lettura (x3)
Sala prove / Sala musica (x2)

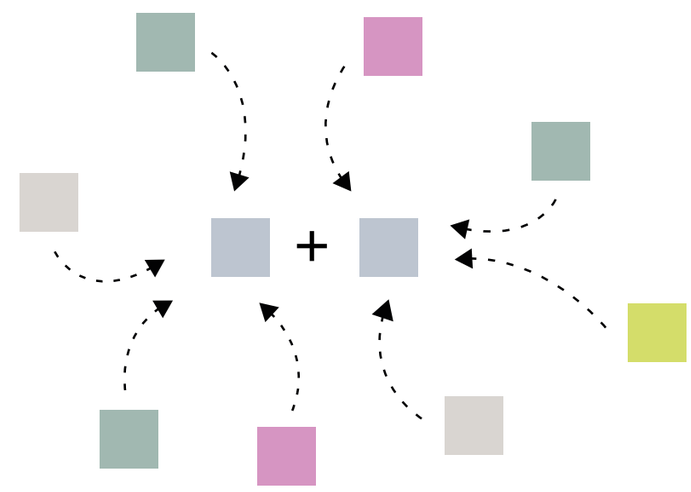
7 micronodi

1x + 2x + 1x

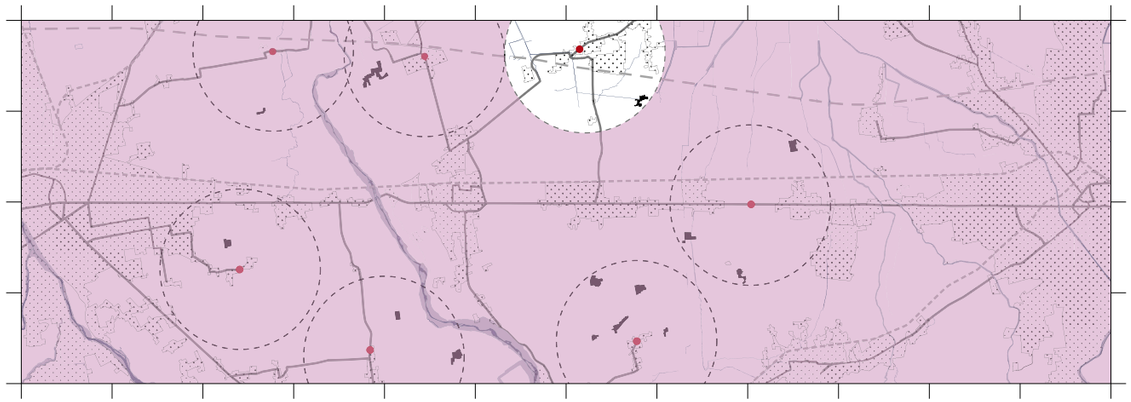


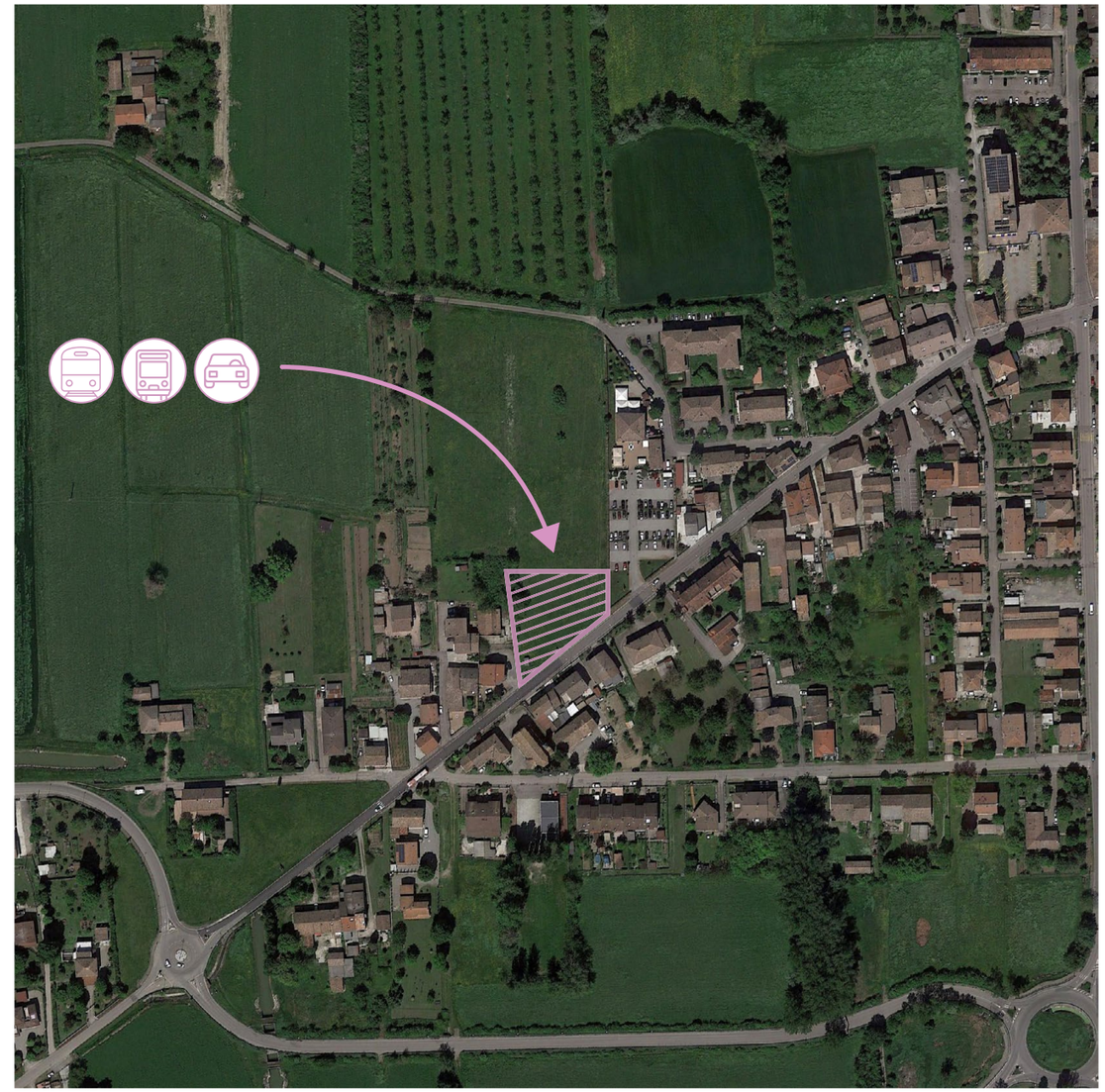
5 MACRONODI

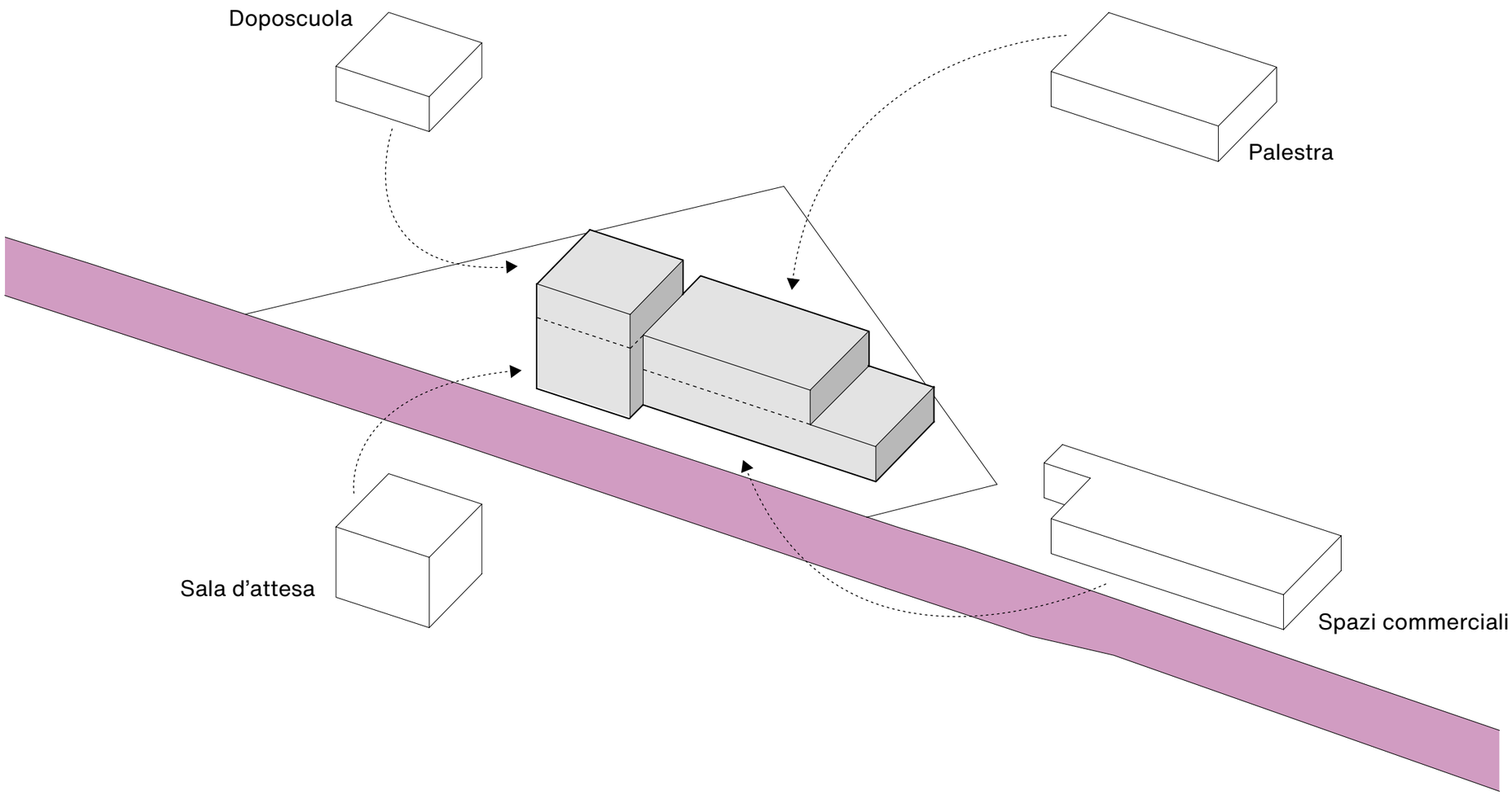
2x + 3x + 2x + 2x + 1x

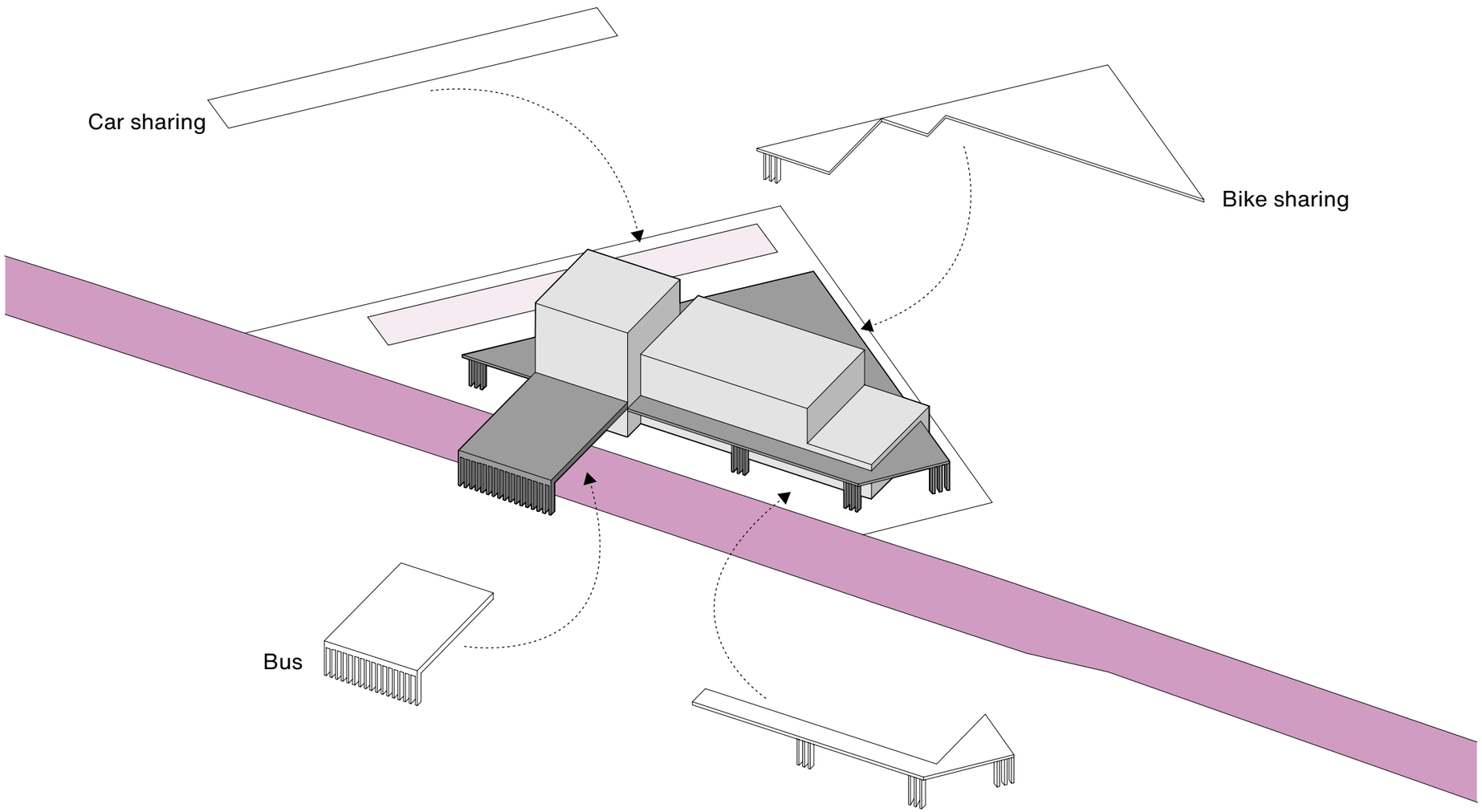


Micronodo via Nenni / Campegine

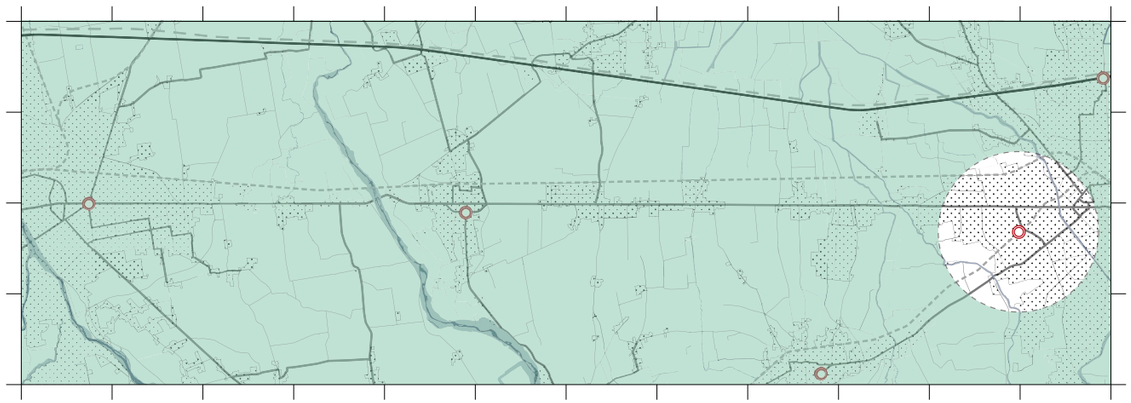




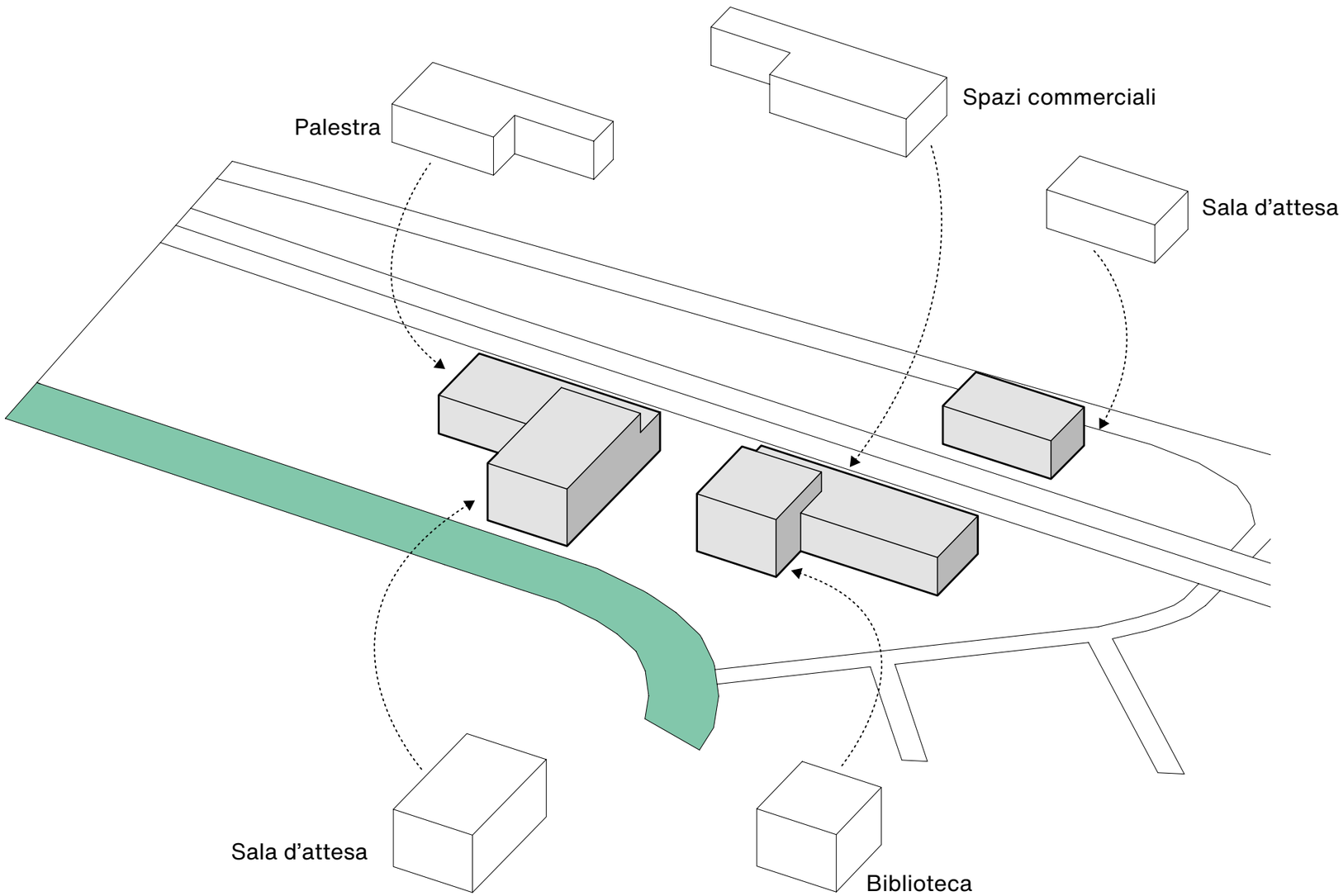

Doposcuola
Palestra
Sala d’attesa
Spazi commerciali

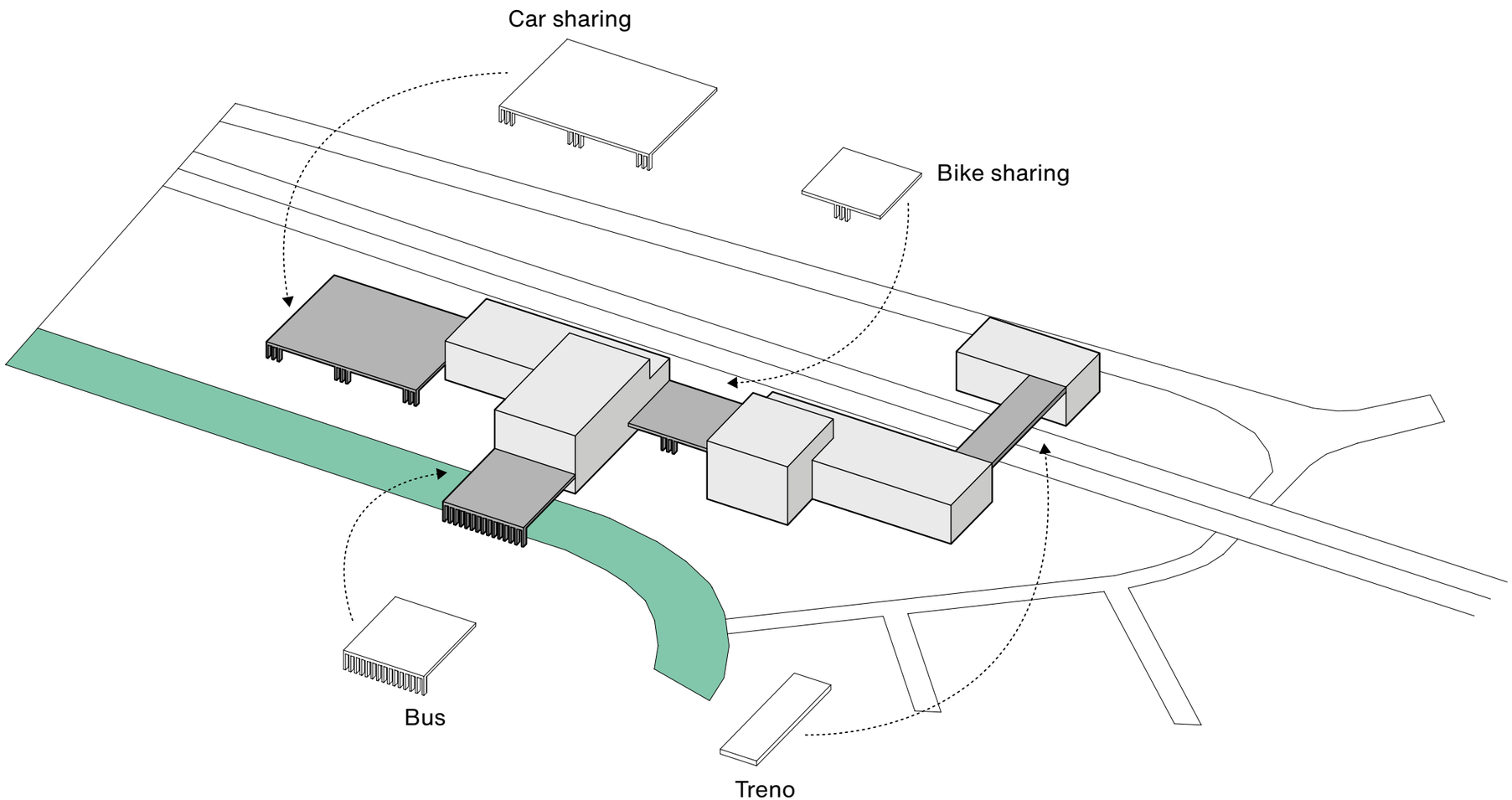

Car sharing
Bike sharing
Bus

Macronodo Parco Iotti / Reggio Emilia



Parco lotti doveva essere un intervento significativo per la città di Reggio Emilia, sarebbe dovuto essere un nuovo polo attrattore, ma a causa della crisi economica non è stato portato a termine. Doveva sorgere in una zona agricola ai margini sud ovest della città questo grande parco che avrebbe dovuto portare con sè una serie di spazi con funzioni diverse: borghi residenziali, strutture scolastiche, zone per attrezzature sportive e una collina artificiale contenente le funzioni terziarie e di servizio. In direzione est-ovest lla linea ferroviaria Reggio-Ciano taglia l'intervento in due aree, la cui continuità è garantita da un ponte e un sottopassaggio ciclopedonali. Una fitta rete di percorsi pedonali e ciclabili, unitamente agli spazi verdi, costituisce il principale tessuto connettivo dell'intero sistema.
Al centro dell'intervento vi è il grande parco attrezzato caratterizzato da una forma a mandorla, da un lago progettato per garantire la raccolta ed il graduale rilascio delle acque piovane nel reticolo idrografico naturale, utile anche per l'irrigazione del parco, e dallo snodarsi dei suoi canali adduttori che permettono la riossigenazione delle acque.
L'estensione del parco, intensamente alberato e disegnato per alternare zone paesaggisticamente differenti lI'intera area, grazie alla messa a dimora di più di 2100 alberi e 3100 arbusti.


Palestra
Spazi commerciali
Sala d’attesa
Sala d’attesa
Biblioteca


Car sharing
Bike sharing
Bus
Treno

Bibliografia

Libri

[1] Bacciocchi A. et al. (2018), *Lambrusco e pop rock. Le canzoni raccontano l'emilia romagna*, Piacenza, Edizioni Officine Gutenberg

[2] Bizzarri G. & Bronzoni E. (1986) (a cura di), *Esplorazioni sulla via Emilia. Scritture nel paesaggio*, Milano, Feltrinelli.

[3] Bizzarri G. & Bronzoni E. (1986) (a cura di) , *Esplorazioni sulla via Emilia. Vedute nel paesaggio*, Milano, Feltrinelli.

[4] Bozzuto P. (2008), Storie del futuro: gli scenari nella progettazione del territorio, Roma, Officina.

[5] Capitani L. (2012), *Emilia rossa. Immagini, voci, memorie dalla storia del PCI in Emilia-Romagna (1946-1991)*, Correggio, Vittoria Maselli Editore.

[6] Casciato M. & Orlandi P. (2005), *Quale e quanta. Architettura in Emilia Romagna nel secondo Novecento*, Bologna, CLUEB.

[7] Cavazzoni E. (2016) (a cura di), *Almanacco 2016. Esplorazioni sulla via Emilia*, Macerata, Quodlibet.

[8] Fabian L., Viganò P. & Secchi B. (2016), *Water and Asphalt the Project of Isotropy*. Zürich, Park.

[9] Grazioli E. & Guadagnini W. (2016) (a cura di), *Fotografia Europea. La via Emilia. Strade, viaggi, confini*, Cinisello Balsamo, Silvana Editoriale.

[10] Guerrieri W. (2000) (a cura di), *Via Emilia : fotografie, luoghi e non luoghi 2,* Rubiera, Linea di Confine per la Fotografia Contemporanea.

[11] Paolella A. (2013), *L'emiliano postmoderno*, Roma, Postcart Edizioni.

[12] Settis S. (1984) (a cura di), *Misurare la terra : centuriazione e coloni nel mondo romano, Modena, Franco Cosimo Panini.*

[13] Tondelli P. V. (1980), *Altri libertini*, Milano, Feltrinelli.

[14] Tondelli P. V. (1990), *Un weekend postmoderno: Cronache dagli anni Ottanta*, Milano, Bompiani.

[15] Zamboni A.& Gandolfi C. (2011), *L'architettura del Novecento a Reggio Emilia*, Milano, Bruno Mondadori.

Articoli

[1] Capelli C. (2013), *Il filo spezzato: il 1989 e la memoria collettiva dell'"Emilia rossa"*, E-Review. Rivista Degli Istituti Storici Dell'Emilia-Romagna in Rete, Vol. I, (1), (Maggio).

[2] Canovi A. (2008), *Il ruggito dell'Emilia: Reggio e la costruzione di un sistema locale nell'Italia del "boom"*, Lione, ENS de LYON/DGESC.

[3] Di Taranto V. (2017), *Pier Vittorio Tondelli da Altri libertini a Jack Kerouac*, < https://www.ilcartello.eu/microcosmi/pier-vittorio-tondelli-altri-libertini/>.

[4] Lombardi D. (2015), *Ritratto apocrifo di signora, ovvero: dell'Emilia e della sua via*, <http://www.conversomag.com/reportage-ss9-via-emilia/>.[5] Rumiz P. (2013), *C'era una volta la via Emilia, inseguendo il mito perduto*, < https:// www.repubblica.it/spettacoli-e-cultura/2013/03/24/news/c_era_una_volta_la_via_emila_inseguendo_il_mito_perduto-55251185/>.

Film

[1] *Le radici dei sogni. L'Emilia Romagna tra cinema e paesaggio*, di Dario Zanasi e Francesca Zerbetto, Italia, 2015.

[2] *Tra la via Emilia e Pavana*, di Alessandro Scillitani, Italia, 2013.