

Margherita Cisani

# PAESAGGI E MOBILITÀ

**Strumenti per le geografie  
del quotidiano**



**FrancoAngeli**

OPEN  ACCESS

Nuove Geografie. Strumenti di lavoro

## **Nuove Geografie. Strumenti di lavoro**

*Collana diretta da Marina Bertocin (Università di Padova)*

*Coordinamento del Comitato scientifico: Andrea Pase (Università di Padova)*

### *Comitato scientifico:*

Tiziana Banini (Sapienza Università di Roma), Raffaele Cattedra (Università di Cagliari), Egidio Dansero (Università di Torino), Elena Dell'Agnese (Università di Milano Bicocca), Giulia De Spuches (Università di Palermo), Floriana Galluccio (Università di Napoli L'Orientale), Francesca Governa (Politecnico di Torino), Mirella Loda (Università di Firenze), Claudio Minca (Università di Bologna), Paola Minoia (Università di Torino), Davide Papotti (Università di Parma)

Questa collana intende proporre esplorazioni sul terreno dei nuovi modi di rappresentare, studiare e discutere il territorio. Nuovi modi perché gli oggetti della ricerca geografica cambiano: mutano gli assetti territoriali, si affacciano altri attori, si identificano tematiche inedite o interpretate con inedite sensibilità.

Il nuovo richiede superamento.

Da un lato come capacità di oltrepassare i limiti disciplinari per collegarsi a quanto si sta elaborando nelle scienze vicine e che utilmente possiamo incrociare. Dall'altro come disponibilità ad andare oltre le più consolidate costruzioni teoriche che la disciplina ha sinora prodotto per saggiare ipotesi diverse.

Il nuovo richiede aderenza.

Aderenza al lavoro di terreno, all'indagine di campo, all'ascolto del territorio e delle soggettività che in esso si esprimono. Aderenza al rigore metodologico, da unire al gusto per la sperimentazione.

La collana proporrà strumenti di lavoro, perché nuove geografie chiedono sguardi diversi rispetto a quelli praticati sinora. Senza alcuna pretesa di esaustività e senza alcun accantonamento del lavoro compiuto sinora dalla geografia. Piuttosto, appunto, con la disponibilità a praticare, a maneggiare nuovi attrezzi, sapendo che il lavoro è in corso e che a loro volta queste nuove geografie domani verranno superate.

La collana si rivolge in primo luogo alla comunità dei geografi e ai colleghi di altre discipline interessati al territorio, ma ha l'obiettivo di allargare la platea degli interessati a questi nuovi "discorsi sul mondo". Un'attenzione particolare verrà data al linguaggio, per contaminarlo con apporti differenti e per renderlo fruibile ad occhi diversi e non solo agli "esperti".

I testi da pubblicare sono sottoposti a un doppio referaggio, al fine di certificare la qualità del prodotto e la sua congruenza agli obiettivi della collana. Il referaggio è inteso come un momento di crescita e di ulteriore sviluppo del lavoro scientifico e non come una mera attività di valutazione.



Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

**FrancoAngeli Open Access** è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più:

[http://www.francoangeli.it/come\\_publicare/publicare\\_19.asp](http://www.francoangeli.it/come_publicare/publicare_19.asp)

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it) e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Margherita Cisani

# **PAESAGGI E MOBILITÀ**

**Strumenti per le geografie  
del quotidiano**

**FrancoAngeli**

OPEN  ACCESS

Nuove Geografie. Strumenti di lavoro



Il presente volume è pubblicato con il contributo del Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità dell'Università degli Studi di Padova.

Isbn 9788835102274

In copertina: *Copenhagen, paesaggi in movimento* (foto dell'autrice, 2017).

Copyright © 2020 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Pubblicato con licenza *Creative Commons Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale* (CC-BY-NC-ND 4.0)

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito*

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

Copyright © 2020 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy. ISBN 9788835102274

# Indice

<b>Presentazione</b> , di Benedetta Castiglioni	pag.	7
<b>Introduzione</b>	»	9
<b>1. Idee. Paesaggi in movimento</b>	»	15
1.1. I paesaggi del quotidiano	»	15
1.1.1. Approcci istituzionali al paesaggio	»	16
1.1.2. I paesaggi del quotidiano in geografia	»	20
1.1.3. Il <i>mobility turn</i> e il paesaggio	»	25
1.1.4. Il cammino nel paesaggio	»	28
1.1.5. Uno schema di riferimento	»	31
1.2. Le dimensioni dei paesaggi in movimento	»	35
1.2.1. Mobilità e spazio	»	35
1.2.2. Percezioni e pratiche	»	40
1.2.3. Collettività e politica	»	46
<b>2. Strumenti. Analizzare e costruire i paesaggi in movimento</b>	»	52
2.1. Strumenti di ricerca-azione	»	52
2.1.1. Cartografie e GIS qualitativi	»	54
2.1.2. <i>Mobile methods</i>	»	56
2.1.3. Metodi creativi	»	58
2.1.4. Metodologie ibride, contestualizzate e inclusive	»	60
2.2. Strategie di pianificazione, partecipazione e trasformazione del paesaggio e delle mobilità	»	61

2.2.1. Un breve quadro della pianificazione	pag.	61
2.2.2. Partecipare alla gestione	»	66
2.2.3. Pratiche informali di trasformazione	»	68
<b>3. Percorsi. I paesaggi del quotidiano dei gruppi di cammino</b>	»	74
3.1. I gruppi di cammino come caso studio	»	74
3.2. Paesaggio e mobilità nella città di Bergamo	»	77
3.3. Obiettivi, strumenti e finalità della ricerca	»	80
3.4. Mobilità lenta e forme del territorio	»	86
3.5. Percezioni, rappresentazioni ed esperienze	»	89
3.5.1. Gli elementi visivi	»	90
3.5.2. I valori associati	»	93
3.5.3. L'esperienza del paesaggio in cammino	»	98
3.6. L'influenza del paesaggio sulle pratiche di mobilità	»	105
3.7. I gruppi di cammino come cittadinanza attiva	»	113
<b>4. Incroci. Direzioni e prospettive per i paesaggi in movimento</b>	»	121
4.1. Paesaggi del quotidiano e mobilità: dai valori alle pratiche	»	121
4.2. La dimensione politica del cammino in gruppo	»	123
4.3. La co-costruzione dei paesaggi in movimento	»	127
4.4. Considerazioni metodologiche	»	133
4.5. Spazi di approfondimento	»	136
<b>Conclusioni. La prospettiva del quotidiano</b>	»	139
<b>Riferimenti bibliografici</b>	»	145

# *Presentazione*

*di Benedetta Castiglioni*

Il lavoro di Margherita Cisani rappresenta l'esito di un solido percorso di ricerca che intreccia in maniera originale due grandi temi, il paesaggio e la mobilità, oggi al centro del dibattito scientifico. A partire da quanto svolto durante il dottorato di ricerca in Studi Storici, Geografici e dell'Antichità, l'autrice ha saputo successivamente cogliere gli stimoli offerti ed inserirsi pienamente nel filone di ricerche su "*Mobility and humanities*" al centro del Progetto di eccellenza del Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità dell'Università di Padova (2018-2022), per approfondire e sviluppare in particolare alcune direzioni della ricerca stessa.

Il tema del paesaggio, come ricorda l'autrice, è tradizionalmente legato ad un approccio "statico": in questo testo, la sua rilettura attraverso la chiave interpretativa della mobilità, feconda in maniera originale intuizioni e approcci già presenti negli studi geografici sul tema. In particolare, attraverso un'approfondita disanima di alcune delle linee teoriche che, nel tempo, hanno caratterizzato il dibattito sul paesaggio, vengono qui messi in evidenza gli interessanti parallelismi e le intersezioni presenti tra le scienze del paesaggio e gli studi delle mobilità. Analogamente, l'approccio al tema della mobilità viene arricchito grazie all'utilizzo delle questioni chiave che emergono nella riflessione sul paesaggio. Il trait d'union scelto per queste connessioni reciproche è costituito dalle "geografie del quotidiano", attraverso un'esplorazione – tanto teorica quanto legata a casi concreti – degli spazi e delle pratiche legate al vissuto, per coglierne i significati profondi, le problematiche, le potenzialità.

Oltre all'intreccio dei temi, possibile anche grazie ad uno sguardo che fa perno sulla geografia, ma che si apre alle altre discipline del territorio, il volume si sviluppa nell'intersezione tra la concettualizzazione teorica e l'analisi di un caso di studio, accompagnata da un approfondimento di tipo metodologico. La riflessione, l'osservazione, l'analisi, ma anche gli aspetti applicativi della costruzione e trasformazione dei paesaggi legati alle prati-

che quotidiane di mobilità, sono tutte dimensioni che trovano spazio nella ricerca qui presentata, e che si intrecciano e si fecondano l'una con l'altra. Il caso dei gruppi di cammino nella città di Bergamo – osservato attraverso una metodologia articolata che integra strumenti di analisi diversi – è quindi in primo luogo un'occasione per mettere alla prova la potenzialità euristica della connessione tra il tema del paesaggio e quello della mobilità e per comprenderne le diverse dimensioni. Ma, senza fermarsi al puro esercizio accademico, questa analisi diventa anche l'occasione per mettere in evidenza il significato sociale e politico della pratica osservata, riconoscendone il valore come processo intrinsecamente educativo e di cittadinanza attiva, che oltrepassa quanto atteso dai suoi stessi promotori.

Più in generale, l'analisi scientifica si fa *public geography* e porta a riconoscere la necessità e le potenzialità insite nell'osservare questi processi – legati al rapporto quotidiano tra gli abitanti e il loro spazio di vita – ai fini di una più efficace gestione e pianificazione del territorio, acquisendo un significato anche di tipo applicativo. E il paesaggio, da semplice oggetto della ricerca, diventa strumento da un lato per indagare e dall'altro – in qualità di intermediario tra popolazione e territorio – per attivare processi e costruire relazioni.

Per fortunata coincidenza, l'anno di uscita di questo volume corrisponde con il ventennale della firma della Convenzione Europea del Paesaggio (Firenze, 2000), pietra miliare nel dibattito contemporaneo sul paesaggio, il cui testo non cessa di fornire, a livello internazionale e nazionale, occasioni per il confronto e la riflessione sul significato del termine, sulle sue implicazioni e potenzialità euristiche nonché sulle modalità con cui, attraverso processi istituzionali e non, si trasformano i paesaggi in cui viviamo. L'attenzione richiamata da questo documento al paesaggio ordinario, quale “elemento fondamentale per la qualità della vita” funzionale al “benessere individuale e sociale” tanto quanto quello eccezionale, nella ricerca qui presentata si trasforma in un'inesplorata quanto necessaria direzione di approfondimento scientifico, al fine di cogliere il significato geografico profondo del rapporto tra pratiche e luoghi della quotidianità.

## *Introduzione*

*Everyday life, described as the “landscape closest to us, the world most immediately met” (Highmore 2002, 1), is made up of repeated actions, recurrent journeys, and inhabited spaces that constitute the day-to-day stuff of living and being.*  
(Skelton, 2017)

Mobilità e paesaggio sono due concetti che, ad un primo sguardo, possono apparire distanti e poco conciliabili: l'uno intrinsecamente dinamico, l'altro apparentemente legato ad uno sguardo statico. Eppure, le possibili connessioni tra questi due universi tematici sono molteplici: la mobilità permette di attraversare il paesaggio, di esplorarlo e conoscerlo, mentre quest'ultimo è attrattore di movimenti – si pensi al turismo – e subisce profonde trasformazioni spesso generate da interventi volti a favorire la mobilità di cose e persone. Lo spazio di confine, di connessione e condivisione di approcci tra questi due ambiti è quello in cui questo volume intende muoversi, rimbalzando al di qua e al di là degli steccati tematici e lasciandosi contaminare da numerose discipline, pur mantenendo un'impostazione primariamente geografica.

Il presente lavoro si inserisce in un contesto di diffusa attenzione, accademica e non solo, verso entrambi i concetti e si propone di indagare in particolare le relazioni tra due aspetti che appartengono, in modi diversi, alla vita di ciascun individuo: i paesaggi del quotidiano e le forme di mobilità lenta, in particolare il cammino.

L'importanza di considerare la dimensione sociale e quotidiana dei paesaggi è sancita dalla Convenzione Europea del Paesaggio, che definisce quest'ultimo come “componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni” (Art. 5) e che, applicandosi a tutto il territorio, concerne “sia i paesaggi che possono essere considerati eccezionali, che i paesaggi della vita quotidiana e i paesaggi degradati” (Art. 2). A venti anni dalla sua firma, avvenuta a Firenze nel 2000, e a quattordici dalla ratifica italiana (Legge n. 14 del 9 gennaio 2006), la sua effettiva applicazione è ancora incerta e

dibattuta. Numerosi sono i fronti aperti: tensioni tra la logica del vincolo e quella del progetto, difficoltà nella sensibilizzazione e nell'educazione alla complessità del paesaggio, obiettivi di qualità spesso discordanti tra sapere esperto e percezioni degli abitanti, sono solo alcuni dei temi che ancora animano il dibattito accademico, professionale e, anche se purtroppo ancora in minima parte, quello pubblico. Gli obiettivi strategici presentati all'interno della Carta Nazionale del Paesaggio del 2018 (1. promuovere nuove strategie per governare la complessità del paesaggio; 2. promuovere l'educazione e la formazione alla cultura e alla conoscenza del paesaggio; 3. tutelare e valorizzare il paesaggio come strumento di coesione, legalità, sviluppo sostenibile e benessere, anche economico) delineano una bozza di strategia nazionale che necessita di essere rafforzata e arricchita di contenuti, strumenti, pratiche. Risulta quindi utile, anche in occasione del ventennale della Convenzione Europea del Paesaggio, sperimentare approcci volti ad esplorare ed analizzare i paesaggi con uno sguardo attento a quella dimensione liminale – soggettiva e collettiva, materiale e simbolica, estetica e politica – che è la dimensione del quotidiano. Anche a livello internazionale l'interesse per la scala del quotidiano è vivo, e ciò è testimoniato dal fatto che, nel dibattito scientifico dedicato al paesaggio, “everyday life” è uno dei temi considerati maggiormente in grado di superare gli steccati settoriali e disciplinari, insieme alle questioni di potere, di appartenenza e identità, al ruolo del corpo e delle pratiche, alle sfide della partecipazione, al superamento del binomio natura-cultura e, non da ultime, alle questioni legate ai cambiamenti climatici e alla crisi globale, così come indicato nelle riflessioni introduttive al Routledge Companion to Landscapes Studies (Howard *et al.*, 2018, p. xxiii).

Osservare il paesaggio nel suo interagire con le pratiche quotidiane significa quindi, necessariamente, far dialogare le scienze del paesaggio con altri ambiti disciplinari e tematici. La scelta di questo volume, esplicitata a partire dal titolo, è quella di indirizzare il dialogo verso i cosiddetti “*mobility studies*”, poiché, come sottolineato in apertura, la costruzione e percezione sociale del paesaggio sono inestricabilmente connesse al movimento verso di esso, del e nel paesaggio.

In particolare, la scelta è motivata da almeno tre ragioni. In primo luogo, come verrà esplorato nel testo, a partire dalle teorie biologiche della percezione sino ad approcci filosofici, architettonici e artistici, le condizioni e le modalità di spostamento nel paesaggio sono tra i fattori che più vengono presi in considerazione nell'interpretare il suo processo di costruzione e significazione.

In secondo luogo, è negli ultimi decenni che le mobilità, intese al plurale per sottolinearne la diversità e la multiscalarità, sono al centro di numerose riflessioni che investono l'intero campo delle scienze sociali e umane, tra le

quali vi è naturalmente la geografia che, intesa come scienza delle distanze (De Vecchis, 2014, p.131), vede tra i suoi interessi la mobilità di cose, persone e informazioni sin dalla sua nascita. Questo insieme di riflessioni, sotto il nome di “nuovo paradigma delle mobilità” (Sheller e Urry, 2006), configura una fertile e dinamica piattaforma di studi in cui dialogano e si confrontano ricerche volte ad esplorare da più punti di vista i mutamenti della società contemporanea, caratterizzata da mobilità pervasive (ma anche immobilità forzate), ipervelocità degli scambi di informazione all’interno di network globali e, non ultime, questioni ambientali – e paesaggistiche – direttamente collegate agli impatti delle infrastrutture e delle scelte di mobilità.

In terzo luogo, proprio in relazione alle sfide ambientali e sociali poste dai cambiamenti climatici, la necessità di riflettere sulle condizioni e sugli effetti di una transizione ecologica impone di dare centralità, anche nell’ambito degli studi geografici, alle mobilità cosiddette “lente”, ossia alle forme di spostamento primarie, non motorizzate, come il cammino e l’uso della bicicletta. Queste pratiche sono difatti al centro di una riscoperta non solo nell’ambito della pianificazione urbanistica e dei trasporti, ma anche nelle politiche di promozione della salute e della qualità della vita, così come in relazione al turismo e alle attività ricreative, tutti temi strettamente correlati al paesaggio.

Le pagine di questo volume raccolgono e rielaborano le riflessioni e i dati raccolti tra il 2014 e il 2017 nell’ambito del corso di dottorato in Studi Storici, Geografici e Antropologici dell’Università di Padova. Il percorso di ricerca ha poi fortunatamente intercettato l’interesse nei confronti delle mobilità consolidatosi proprio nell’ambito del Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell’Antichità dell’ateneo patavino, Dipartimento di Eccellenza per il quinquennio 2018-2022 con il progetto *Mobility & Humanities*. Il presente lavoro si è rivelato quindi più che mai consono al contesto geografico in cui è nato e cresciuto, entrando in risonanza con i temi oggetto di interesse del nuovo Centre for Advanced Studies in Mobility and the Humanities, il quale, con un forte slancio verso l’internazionalizzazione della ricerca e la didattica d’eccellenza, mira a contribuire ad una rinnovata comprensione del dinamismo delle società umane e della molteplicità dei fenomeni legati al movimento, dalle connessioni transnazionali allo scambio di idee e beni materiali.

Relativamente ai contenuti del presente volume, il processo di ricerca bibliografica, all’interno di due ambiti così vasti e complessi come quelli che riguardano le mobilità e il paesaggio, ha necessariamente portato ad operare selezioni e schematizzazioni, approfondendo alcuni approcci e toccando invece in maniera meno dettagliata altri. L’obiettivo del primo capitolo è quindi presentare le idee chiave oggetto della riflessione, individuare le nu-



merose connessioni esistenti e percorrere, all'interno di un quadro teorico multidimensionale, il maggior numero di "ponti teorici" in grado di collegare i due versanti della ricerca. Questa fase ha portato ad individuare tre livelli, dimensioni su cui si sviluppano questi ponti, corrispondenti a tre possibili chiavi di lettura, strumenti concettuali utili ad interpretare la relazione tra paesaggio e mobilità: la dimensione fisica e materiale dei fenomeni, quella soggettiva – ma anche culturale – delle rappresentazioni e delle pratiche e infine quella sociale e politica. Con il secondo capitolo si presentano al lettore alcuni degli strumenti che è possibile impiegare non solo per analizzare ma anche per costruire i paesaggi in movimento. In questa sezione si offre quindi una panoramica su alcuni degli strumenti di ricerca più frequentemente utilizzati nell'ambito degli studi dedicati al paesaggio e alle mobilità e che meglio si adattano allo studio delle geografie del quotidiano così come un confronto ragionato di alcune strategie di pianificazione, partecipazione e trasformazione che riguardano i paesaggi e le mobilità, spesso invece considerati in maniera separata.

Il terzo capitolo è invece dedicato all'analisi di come si manifesti la relazione tra paesaggio e movimento nell'ambito di una particolare forma di mobilità non motorizzata svolta in gruppo, ossia nel caso dei gruppi di cammino della città di Bergamo. I gruppi di cammino sono un esempio, tra i molti possibili, di una forma di mobilità collettiva e non motorizzata nel paesaggio del quotidiano. Questa pratica, diffusa in numerosi contesti urbani europei ed extra-europei, consiste in passeggiate nei luoghi della vita quotidiana, organizzate in maniera spontanea, svolte all'incirca una volta alla settimana e condivise tra un gruppo di persone che abitano generalmente nella stessa zona o quartiere.

Il percorso teorico e la ricerca sul campo, dedicata ai gruppi di cammino, convergono infine nel quarto capitolo, dove confluiscono e trovano spazio alcune riflessioni e considerazioni relative al concetto di "paesaggio del quotidiano", alla dimensione politica del cammino in gruppo e alla relazione tra paesaggio, mobilità e benessere delle popolazioni, così come alcune ulteriori considerazioni metodologiche e teoriche sollevate a partire dal caso studio.

Le idee, gli strumenti, i percorsi e gli incroci presentati nei capitoli che seguono tracciano così un ipotetico itinerario che, partendo dall'esplorazione di concetti ben consolidati nella tradizione geografica e non solo, quali il paesaggio e la mobilità, porta verso una loro reciproca rielaborazione attraverso una particolare chiave di lettura: quella del quotidiano. Questo testo si offre quindi come esempio di "geografia del quotidiano", ossia una geografia attenta alla multidimensionalità del rapporto tra individuo e mondo esterno e, in particolare, interessata alla dimensione geografica della vita di tutti i giorni. Termini come *everyday geography* o *geographies of everyday*

*life* non sono particolarmente diffusi né nella letteratura scientifica di ambito anglosassone né nel contesto italiano, ma sicuramente è presente, sotto varie forme, l'attenzione delle scienze sociali e umane nei confronti delle pratiche del quotidiano e verso la comprensione della loro complessità.

La citazione in esergo, tratta dalla voce *Everyday Geographies* contenuta nell'Enciclopedia Internazionale di Geografia, conferma come paesaggi e mobilità siano parti costitutive della vita quotidiana: il paesaggio più vicino a noi, le azioni e gli spostamenti ricorrenti, gli spazi abitati. Sotto il grande ombrello delle “geografie del quotidiano” possono convergere tra loro diversi studi e approcci in grado di decostruire la complessità delle pratiche quotidiane, comprenderne le ragioni, i significati, le rappresentazioni, ma anche conferire loro un valore politico, come spazi di cambiamento e trasformazione. L'incontro tra paesaggio e mobilità presentato in questo volume, sia dal punto di vista teorico sia in quello pratico con il caso dei gruppi di cammino, è un esempio di queste possibili convergenze. Come in ogni incontro/scontro, l'altro-da-sé permette di ridefinire le identità e così avviene in questo testo: grazie all'incontro con le mobilità, il paesaggio del quotidiano viene ridefinito e acquista un valore più chiaro anche ai fini di una sua maggiore considerazione nell'ambito della pianificazione paesaggistica, come una delle possibili modalità per dare sostanza alle richieste della Convenzione Europea e agli obiettivi strategici della Carta Nazionale del Paesaggio. Il dialogo tra paesaggio e mobilità, inoltre, permette di rimarcare la dimensione collettiva, sociale e politica delle pratiche che concorrono alla costruzione dei significati e dei valori del primo. In questo senso, l'esplorazione del processo di co-costruzione del paesaggio tramite il cammino in gruppo porta ad evidenziare quali sono i fattori che permettono di sviluppare benessere, senso di appartenenza al paesaggio, partecipazione e consapevolezza del proprio ruolo nelle sue trasformazioni. Tra questi fattori, come si vedrà nel testo, un ruolo interessante è giocato dalle frizioni e dalle barriere (materiali e immateriali) che si incontrano nel paesaggio lungo il cammino. Attraverso il cammino in gruppo è possibile percepire e leggere le discontinuità nel paesaggio e in queste discontinuità, nei conflitti, sentirsi parte di una collettività. “Camminare con” potrebbe essere considerato quindi – e in alcuni casi lo è già – come uno strumento di partecipazione per una pianificazione attenta alle pratiche oltre che ai valori del paesaggio.

Geografie del quotidiano, dunque, come sottotitolo per questo testo, per guardare, in maniera forse ambiziosa, verso una geografia che sappia proporre approcci teorici e chiavi di lettura per comprendere la contemporaneità alla scala del quotidiano ma anche offrire strumenti utili per una pianificazione partecipata in grado di gestire la complessità del paesaggio e, più in generale, per una cittadinanza attiva e geograficamente consapevole.



# 1. Idee. Paesaggi in movimento

## 1.1. I paesaggi del quotidiano

*We need to understand that while the landscape is physically somewhere, it is also socially constituted both there and elsewhere.*  
(Mitchell, 2003, p. 243)

*Is landscape a picture we are looking at, from the outside? Or does the word refer to a world we are living in, a home or dwelling place?*  
(Wylie, 2007, p. 41)

Come di frequente accade all'interno degli studi che si occupano di paesaggio, ampio spazio viene dedicato alla definizione del termine. Si tratta di un passaggio utile poiché, a livello accademico così come nel linguaggio comune, la parola paesaggio assume significati differenti e a volte contrastanti, sempre in continuo aggiornamento come evidente dalle citazioni in esergo, spesso riflettendo le diverse "domande di paesaggio" che emergono nella società contemporanea (Berque, 1993; Gambino, 2004). In questa prima sezione si cercherà, partendo dalla mobilità stessa dei significati del termine paesaggio, di giungere ad evidenziare il ruolo del movimento nel determinare una particolare concezione del termine paesaggio, che si ritiene essere particolarmente utile nell'analisi delle geografie del quotidiano.

Il variegato quadro etimologico del termine (Olwig, 1996; Luginbühl, 2009; Ingegnoli, 2013) riflette abbastanza bene il contesto attuale dei significati associati al paesaggio nel vocabolario corrente, soprattutto nelle lingue neolatine, dove la dimensione visuale ed estetica sembra prevalere e quasi sovrapporsi al termine panorama, mentre in quelle anglosassoni *landscape* viene utilizzato anche come sinonimo di contesto, ambito in cui si opera (cosa che più raramente avviene ad esempio nella lingua italiana). Alcune ricerche sul campo hanno rilevato, ad esempio, che gli abitanti della città diffusa veneta tendono a non adoperare la nozione di paesaggio nella per-

cezione del loro ambiente di vita, in quanto fortemente associata a contesti di pregio o naturalistici (Castiglioni *et al.*, 2015). Un simile studio condotto nell'isola di Gozo, nell'arcipelago maltese, conferma che, sebbene in un ambito territoriale differente, al termine paesaggio vengono maggiormente associati significati legati agli aspetti rurali o naturali, alla percezione visiva di un panorama ampio e ad aggettivi come idilliaco, pittoresco o bello e che esso non viene tendenzialmente utilizzato in riferimento al contesto locale (Conrad *et al.*, 2011). In entrambi i casi, tuttavia, tale divergenza non è automaticamente correlata con l'assenza di senso di appartenenza o di capacità di riconoscere i valori, o i disvalori, del luogo considerato.

Analizzare e ancor prima saper cogliere la presenza di tali diversità, di significati e appartenenze, permette di dare valore ad un nuovo paradigma, quello espresso dalla Convenzione Europea del Paesaggio (CEP), che riflette una rinnovata tendenza ad occuparsi di paesaggio non solo in quanto spettatori ma anche come attori (Turri, 1998). La Convenzione, firmata a Firenze nel 2000, stabilisce che il termine «paesaggio designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni» (Consiglio d'Europa, 2000, Art.1). Questa definizione, o meglio ridefinizione in quanto sintesi di approcci e interpretazioni precedenti, pone innanzi tutto al centro il ruolo della percezione del territorio da parte delle popolazioni ed esorta quindi a considerare le diverse aspirazioni sociali – le domande di paesaggio – che emergono anche nei confronti dei paesaggi del quotidiano.

### ***1.1.1. Approcci istituzionali al paesaggio***

La CEP auspica quindi che si ponga attenzione agli aspetti sociali e identitari racchiusi anche nella dimensione storica e culturale del paesaggio. Questo approccio si può ritrovare, con qualche interessante sfumatura, in alcune politiche promosse da istituzioni internazionali che interessano direttamente o indirettamente il tema del paesaggio, come l'IUCN e l'UNESCO (Scazzosi, 2004; Pettenati, 2019).

Sin dalla metà degli anni '90, l'Unione Mondiale per la Conservazione della Natura (IUCN) si è dotata di una categoria di aree protette specificamente dedicata ai paesaggi (categoria V), definita come area in cui, nel corso del tempo, le interazioni tra popolazioni e natura hanno dato vita a paesaggi di particolare valore ecologico, biologico, culturale o scenico e dove, per proteggere i valori naturalistici – i quali rimangono l'obiettivo primario dell'IUCN – è necessario salvaguardare l'integrità di tali relazioni e attività culturali. A questa categoria possono essere applicate diverse possibili stra-

tegie di gestione ma, rispetto all'impostazione del modello del Parco di Yellowstone, Parco Nazionale con confini precisi e accentrato decisionale, quello delle cosiddette Community Conserved Areas, ossia aree conservate attraverso azioni di gestione e tutela portate avanti dalla popolazione locale nel rispetto delle pratiche tradizionali, sembra essere maggiormente adatto, poiché le aree protette di categoria V sono considerate come il frutto delle relazioni quotidiane che si sviluppano tra le comunità e i loro territori. Se da un lato l'IUCN definisce il paesaggio come frutto di interazioni quotidiane tra popolazione e ambiente e ne riconosce l'importanza sia dal punto di vista della tutela che all'interno delle strategie di gestione, dall'altro, anche per limiti costitutivi, non si occupa né di paesaggi urbani né tantomeno di paesaggi degradati, in quanto si tratta di un'istituzione votata alla salvaguardia della natura e della biodiversità esistente, non tanto al ripristino o alla rigenerazione di aree degradate. Un simile pregiudizio costitutivo è insito anche nell'approccio UNESCO, il quale tra i suoi vari obiettivi comprende anche la conservazione della categoria dei "paesaggi culturali", istituita nel 1992 all'interno della World Heritage List, definiti come il risultato, di riconosciuto eccezionale valore internazionale, dell'azione congiunta di uomo e natura e prevalentemente localizzati in ambiti rurali. Inoltre, nel 2011 l'UNESCO ha diffuso una raccomandazione dedicata alla tutela degli Historic Urban Landscapes, i quali vengono definiti come il risultato di una stratificazione storica di valori culturali e naturali, che si estende al di là del concetto di centro storico per includere il contesto più ampio, con le sue caratteristiche geografiche, le pratiche sociali e culturali, i valori, i processi economici e le dimensioni intangibili del patrimonio culturale urbano. Con questa raccomandazione, l'UNESCO cerca quindi di integrare gli obiettivi di conservazione del patrimonio architettonico con lo sviluppo sociale ed economico delle aree urbane, in contrasto con i tradizionali processi di musealizzazione che tendono a bloccare il dinamismo urbano (Bandarin e van Oers, 2012). Pur incorporando non solo i paesaggi ordinari ma anche quelli urbani, superando quindi l'interpretazione del paesaggio come qualcosa di prettamente naturale o rurale, l'approccio dell'UNESCO si discosta comunque da quello della Convenzione, poiché nel primo caso, le politiche e gli strumenti sono orientati verso la conservazione e la gestione di paesaggi considerati di eccezionale valore, mentre nel secondo, mirano anche al rinnovamento di paesaggi degradati o alla costruzione di nuovi paesaggi (Scazzosi, 2004, p. 60).

Per quanto riguarda il contesto nazionale, dalla prima legge in materia di tutela del paesaggio, promulgata per la conservazione della pineta di Ravenna (L. n. 179/1905), sino ai giorni nostri, anche la normativa italiana ha subito una serie di cambiamenti che riflettono l'evoluzione del concetto stesso di paesaggio descritta in precedenza (Paolinelli, 2011). Da un primo corpus

legislativo basato sul valore estetico di paesaggi eccezionali da tutelare attraverso il meccanismo del vincolo (L. n. 1497/1939 e L. n. 1089/1939) a una seconda fase in cui si applica la tutela non solo alle bellezze naturali ma anche a determinate porzioni di territorio individuate con altri criteri – ecologici e funzionali – e si affida alle autorità regionali il compito di predisporre Piani Paesistici, che tuttavia vengono ancora largamente improntati sul vincolo (Legge Galasso n. 431/1985); fino ad una terza fase, inaugurata con il Codice Urbani (D. lgs. n. 42/2004), in cui si riconosce il paesaggio come un bene da tutelare per garantire ai cittadini luoghi di vita di qualità e si amplia l’oggetto della tutela anche ad ambiti territoriali degradati (Breda, 2005). In quest’ultima fase vengono così introdotti, anche nella normativa, nuovi aggettivi a fianco del termine paesaggio, il quale può essere anche “urbano”, “ordinario” oppure “degradato”.

Se l’aggettivo urbano è usato principalmente in contrapposizione all’idea, ingannevole, che il paesaggio appartenga unicamente all’ambito rurale e, più in generale, che sia vincolato alla presenza di vegetazione o di altri elementi naturali, l’idea che vi siano paesaggi ordinari si oppone invece all’identificazione puntuale di beni ad elevato valore paesaggistico, da tutelare rispetto ad un contesto privo di tali valori. Che il paesaggio sia ovunque e non solo in alcuni luoghi è forse l’assunto che trova più difficoltà nell’essere tradotto in norme e regole per la pianificazione e gestione del territorio; il fatto che i Piani Paesaggistici Regionali (o i Piani Territoriali Regionali con valenza paesistica) prendano in considerazione l’intero territorio non si traduce automaticamente in un passaggio dal regime vincolistico a quello di una pianificazione e gestione ordinaria del paesaggio che raccolga anche le istanze delle comunità locali e ne consideri quindi le valenze non eccezionali (Peano, 2011). Infine, l’inclusione dei paesaggi degradati all’interno dell’ambito di applicazione della normativa sul paesaggio impone di considerare anche i “paesaggi del rifiuto”, i quali corrispondono a quelle aree che hanno subito in varia misura dismissioni, abbandoni, disgregazione delle strutture territoriali, processi di marginalizzazione e di rifiuto sociale (Calcagno Maniglio, 2011). Per questi contesti è necessario adottare una logica ribaltata: dal vincolo indirizzato a tutelare lo status quo alla progettazione volta al recupero, al restauro e alla rigenerazione.

Rispetto alla Convenzione, il Codice dei beni culturali e del paesaggio, riferimento principale per il contesto nazionale, sembra mantenere, al netto delle dichiarazioni di principio, una maggiore incisività nella promozione della tutela del paesaggio come patrimonio culturale, ambientale e visuale di pregio, tramite l’apposizione di vincoli territorialmente delimitati, mentre fatica a riconoscere la dimensione ubiquitaria e identitaria dei paesaggi del quotidiano. Tra le definizioni e gli approcci internazionali considerati, la

Convenzione Europea del Paesaggio risulta adottare la visione più comprensiva e ampia, in ragione della centralità che il termine assume per tale atto istituzionale e delle riflessioni teoriche che ne stanno alla base (Tab. 1).

*Tab.1 - Definizioni internazionali a confronto con le diverse accezioni del paesaggio*

<i>Paesaggio</i>	<i>IUCN</i>	<i>UNESCO</i>	<i>CEP</i>
eccezionale	✓	✓	✓
ordinario	✓	✓	✓
di qualità	✓	✓	✓
degradato			✓
rurale	✓	✓	✓
urbano		✓	✓

La definizione della CEP rappresenta, infatti, l'esito di un lungo processo fatto di incontri e negoziati tra le parti firmatarie, gli esperti e i rappresentanti delle associazioni della società civile coinvolti, orientati al raggiungimento di un accordo sul testo definitivo che avrebbe espresso la comune volontà degli stati firmatari di adeguare le proprie norme a tale definizione e approccio. Proprio per la partecipazione di diversi attori rappresentativi di vari punti di vista, l'accordo ha prodotto come esito una definizione che, nonostante si discosti nettamente da altre dichiarazioni internazionali, come visto in precedenza, racchiude in sé significati ambivalenti e numerose tensioni (Olwig, 2007). Tali tensioni emergono principalmente nei documenti esplicativi e nelle singole strategie di applicazione adottate dai diversi stati firmatari e sono innanzi tutto frutto della difficoltà nell'individuare operativamente i modi e i criteri con cui bisognerebbe comprendere le percezioni e le aspirazioni della popolazione e stabilire il grado di coinvolgimento del pubblico in tale processo.

Il percorso descritto sin qui sottolinea come, nel linguaggio comune così come in quello istituzionale, si possa individuare, oltre alla consueta ambiguità del termine, anche una progressiva estensione del significato: dalla dimensione dell'eccezionalità a quella dell'ordinarietà; dalla tutela dei paesaggi di qualità al ripristino dei paesaggi degradati; dall'attenzione ai valori naturalistici ad una considerazione dell'intervento umano e dell'interazione con gli aspetti antropici, non solo nell'ambito rurale ma anche in quello urbano.



### ***1.1.2. I paesaggi del quotidiano in geografia***

Come evidenziato nel paragrafo precedente, il testo della Convenzione Europea del Paesaggio, pur essendo il più comprensivo, riflette ambiguità preesistenti, etimologiche e culturali, soprattutto legate all'evoluzione del pensiero scientifico attorno al concetto di paesaggio. La scelta di dedicare questo volume al rapporto tra la mobilità e il paesaggio, e non allo spazio, ai luoghi, al territorio o all'ambiente, è motivata proprio dal fatto che il concetto di paesaggio, nella sua ambiguità – definita feconda da molti, tra cui Farinelli (1991), Gambino (1994) e Dematteis (2010) – è in grado, diversamente dagli altri concetti, di mobilitare un numero maggiore di dimensioni e piani di riflessione: il piano degli spazi e delle forme fisiche, quello delle percezioni e delle rappresentazioni individuali e collettive e infine quello delle pratiche e delle esperienze quotidiane. Di seguito si cercherà di fornire un quadro delle principali teorie di riferimento che permettono di mettere in evidenza questa multidimensionalità e, soprattutto, di delineare le sfumature complesse del concetto di paesaggio del quotidiano, evidenziandone il ruolo di strumento per interpretare il rapporto tra popolazione e territorio.

Innanzitutto, il paesaggio possiede una dimensione materiale ed empirica costituita dalle forme del territorio, dai quadri ambientali e dalle relazioni ecosistemiche, comprese quelle antropiche, che lo trasformano in continuazione. Nell'ambito della geografia è grazie ad Alexander von Humboldt che, nel corso dell'Ottocento, il paesaggio acquista un valore scientifico e diventa oggetto della descrizione geografica del mondo, anziché della contemplazione artistica di panorami sublimi.

Il paesaggio della geografia naturalistica è però paradossalmente astratto, frutto della sintesi operata per permettere la classificazione e la comparazione. Con Sestini (1947) e Biasutti (1962) in Italia, ma anche Sauer e Hoskins nel contesto anglosassone (Wylie, 2007), si può affermare che, sino alla seconda metà del Novecento, il paesaggio geografico da un lato si distingue nettamente dall'interpretazione artistico-estetica, ma dall'altro tende a limitare l'analisi alle componenti naturali o agli ambiti rurali, considerando primariamente il paesaggio agrario, come risultato delle trasformazioni umane sull'ambiente naturale.

Il passaggio dalla visione artistica a quella scientifica avviene ancor più marcatamente con l'affermarsi, nella prima metà del Novecento, del paradigma ecologico negli studi e nella pianificazione del paesaggio (Antrop, 2005, p. 30), includendo in maniera decisiva la componente antropica nello studio del paesaggio.

Un approccio diverso, e forse l'unico in grado di dare esplicito valore alla materialità del paesaggio ordinario, è quello di un geografo americano atipico quale J. B. Jackson, che ha introdotto nel dibattito anglosassone della seconda metà del Novecento il concetto di *vernacular landscape* (1984). Per Jackson, il vero paesaggio è il mondo materiale della vita quotidiana, quello fatto di case, strade, marciapiedi e giardini, abitato dal cittadino qualunque, lontano dai centri del potere o dalle istituzioni accademiche. Il suo è un tentativo di dare valore a ciò che veniva ignorato nelle aule universitarie, attraverso una descrizione limpida del paesaggio quotidiano americano, molto diverso dai canoni europei e forse anche per questo ignorato. Nella geografia anglosassone, così come in generale in quella europea, il paesaggio era infatti, fino a circa gli anni '70, qualcosa da ricercare al di fuori dei confini della città, distante dalla civiltà contemporanea.

L'analisi delle forme materiali non è però sufficiente per giungere ad una vera e propria definizione del paesaggio del quotidiano e ciò è dimostrato anche dalla scarsità dell'utilizzo degli aggettivi "ordinario" o "quotidiano" negli approcci sopra citati. La dimensione dell'ordinarietà dipende infatti anche da altri fattori, i quali travalicano la sfera materiale e necessitano di un'interpretazione maggiormente legata agli aspetti percettivi, sociali e culturali del rapporto tra individui e territorio.

Tra gli organi della percezione, la vista è il principale senso a cui il paesaggio è da sempre stato associato, e la rappresentazione visuale è al centro delle interpretazioni della geografia della seconda metà del Novecento, secondo le quali il paesaggio non esiste se non nelle rappresentazioni, per la maggior parte visuali, culturali, storicizzate e ideologizzate. La critica posta dalla geografia culturale di stampo materialista degli anni '80, esemplificata dagli studi di Denis Cosgrove, si fonda sull'interpretazione del paesaggio come un particolare modo di vedere il mondo (prospettico, organizzato, governato) che nel corso della storia, dal Rinascimento italiano in avanti, ha permesso alle élites borghesi di perpetuare un certo dominio e controllo sullo spazio. Il paesaggio di Cosgrove può quindi difficilmente essere veramente ordinario o quotidiano, poiché al contrario viene visto come strumento stesso di occultamento delle reali condizioni di vita e di lavoro della maggioranza della popolazione, oppure come modo di organizzare e pianificare gli spazi, riproducendo le logiche pittoriche nella costruzione di giardini e residenze. La critica di Cosgrove si pone quindi in opposizione alla concezione del paesaggio come qualcosa di reale e oggettivo, ne mette in dubbio la natura ma, pur spostandolo dal mondo reale a quello delle immagini, non ne sposta il campo di azione, il quale necessariamente rimane quello a cui veniva applicato in precedenza, ossia principalmente la campagna rurale, seppur invasa oggi dall'urbanizzazione diffusa (Cosgrove, 2007).

L'analisi, per i geografi culturali, si sposta così dalle forme materiali alle rappresentazioni, pittoriche o testuali, del paesaggio, sino a farlo diventare esso stesso un testo, un insieme di segni che veicolano significati culturali, politici o di genere.

Sebbene in questa corrente non siano molto frequenti i riferimenti espliciti al paesaggio del quotidiano, è possibile individuare nell'opera di Don Mitchell, che si colloca all'interno di una fase successiva del *cultural turn*, una maggiore attenzione all'ordinarietà del paesaggio. Secondo Mitchell, proprio perché ideologia visuale, il paesaggio è strettamente legato ai processi materiali di produzione e lavoro, ed è da ricercare nella vita di tutti i giorni, a casa o sul posto di lavoro, nei ritmi del quotidiano, poiché è lì che agiscono i processi che lo sostengono e lo rendono ordinario (Wylie, 2007, p. 108). Attraverso l'analisi dei paesaggi ordinari locali è possibile, secondo questo approccio, rintracciare i meccanismi di funzionamento più generali messi in atto da forze economiche globali. Rispondendo alla domanda "dov'è il paesaggio?", Mitchell sostiene che sia localizzato in luoghi precisi e materiali, ad esempio il campo di fragole dietro la casa dei suoi genitori – come racconta nel suo articolo –, ma che per comprenderlo sia necessario riconoscere i processi che operano a diverse scale, come quelle dei luoghi di produzione, di scambio, di consumo. (Mitchell, 2003, p. 243). Il meccanismo di funzionamento del paesaggio è quello di naturalizzare, estetizzare e nascondere le dinamiche di potere, di produzione e di mercato caratteristiche del capitalismo; per questo, anche in tal caso, il paesaggio è sì qualcosa di ordinario, ma allo stesso tempo sembra agire solo dove è possibile mantenere questa sovrapposizione di piani: il panorama agricolo bucolico e i meccanismi di circolazione del capitale.

Accanto a questa interpretazione materialista del paesaggio come prodotto di un'egemonia culturale, un'altra parallela corrente geografica si è occupata di interpretare il paesaggio come discorso, influenzata fortemente dal corpus teorico foucaultiano. Secondo questo approccio, attraverso processi regolatori e discorsi culturali vengono veicolate ed elaborate "culture del paesaggio", ossia insiemi di significati e norme associati alle pratiche che abitualmente, o meglio convenzionalmente, possono essere svolte nel paesaggio: come osservare, guidare, passeggiare.

David Matless, in particolare, si concentra sulla diffusione di culture del paesaggio nell'Inghilterra del Novecento, come insieme di azioni e discorsi codificati che veicolano valori e pratiche come propri di una cittadinanza moralmente accettabile (Matless, 2005). Ancora una volta, siamo di fronte ad un'interpretazione del paesaggio come qualcosa che riguarda principalmente una certa parte di territorio, in particolare quella rurale, attorno alla

quale ruotano i discorsi e le rappresentazioni che guidano il modo in cui il soggetto interpreta il paesaggio.

Nella geografia italiana è difficile riscontrare riferimenti diretti alle riflessioni del mondo accademico anglosassone, ma si tratta, come afferma Claudio Minca, di una «prolifica assenza» (Minca, 2005, p. 947) poiché, nonostante l'isolamento della ricerca geografica italiana rispetto al dibattito internazionale, i contributi di Giuseppe Dematteis come quelli di Angelo Turco, tra gli altri, pongono in realtà il dibattito italiano decisamente all'interno delle interpretazioni culturali. L'introduzione della geografia della complessità e la definizione di paesaggio come configurazione della territorialità (Turco 1988, 2002), così come il riferimento alla natura metaforica della rappresentazione geografica e alle contraddizioni e ambiguità fertili del significato cognitivo del paesaggio geografico (Dematteis 1985, 1989, 2010), sono due esempi di come anche in Italia si sia autonomamente sviluppata un'interpretazione soggettiva e culturale del paesaggio.

Come Jackson negli Stati Uniti, così Turri, anch'egli geografo non accademico, fornisce un contributo molto importante nelle riflessioni teoriche sul paesaggio, facendo emergere il dualismo attore/spettatore e insider/outsider che caratterizza il funzionamento del paesaggio stesso. È attraverso la logica dell'insider e dell'attore che il paesaggio si forma ed evolve attraverso le pratiche quotidiane. La consapevolezza della propria azione nel paesaggio si accompagna, secondo Turri, alla fase di osservazione e interpretazione dei segni lasciati sul territorio, la quale prelude nuovi successivi interventi, per cui il paesaggio agisce come un'interfaccia «tra il fare e il vedere ciò che si fa» (Turri, 1998, p.24).

Più recentemente, è Farinelli che contribuisce alla riflessione sulle conseguenze dell'estensione del concetto di paesaggio alla totalità del territorio, definendola come una «capriola» che, dalla «politicizzazione dell'estetico», avvenuta in primo luogo con Humboldt che lo rende un oggetto materiale, riporta il paesaggio ad una «estetizzazione del politico», poiché torna oggi a coincidere quasi con l'ambiente intero, come insieme materiale di elementi (Farinelli, 2015, p. 20). In generale è possibile affermare che, negli approcci della geografia italiana, il paesaggio non ha mai perso completamente la sua dimensione fisica e materiale, mantenendo quell'arguzia che permette di far riferimento con lo stesso termine a due piani differenti, quello soggettivo e quello oggettivo (Farinelli, 1991).

All'interno degli approcci della geografia culturale, tuttavia, la distinzione tra ordinarietà e straordinarietà del paesaggio è passata in secondo piano, quasi non vi fosse la necessità di specificarne il significato. Tra le eccezioni è possibile citare due raccolte di saggi: *The Interpretation of Ordinary Landscapes* (Meinig *et al.*, 1979) e *Understanding Ordinary Landscapes* (Groth

e Bressi, 1997). Il primo è una raccolta di saggi geografici che mirano ad uscire dall'astrattismo del discorso accademico per affermare l'importanza di saper leggere e interpretare il paesaggio ordinario, spesso definito con la metafora del "libro", che Meinig sostiene essere scritto da e attraverso le pratiche quotidiane. Il secondo raccoglie gli interventi prodotti durante un simposio svoltosi a Berkeley nel 1990, dedicato all'interpretazione e alla critica dei paesaggi vernacolari di Jackson. Secondo Groth e Bressi, gli studi sul paesaggio culturale definiscono il paesaggio come la combinazione di *people and place* e in particolare si concentrano su come le persone hanno usato il paesaggio quotidiano per stabilire e articolare identità, relazioni sociali e significati culturali.

Nelle ricerche più recenti, le poche volte che viene fornita una definizione del paesaggio del quotidiano, essa è sempre in negativo, in opposizione a ciò che viene considerato eccezionale da un punto di vista estetico (Bigando, 2004) o, più nello specifico, rispetto a luoghi con un maggiore potenziale turistico (Vanderheyden *et al.*, 2014), oppure rispetto a ciò che viene valutato e considerato dagli esperti attraverso criteri oggettivi (Vouligny, 2009).

È grazie all'interpretazione fenomenologica del paesaggio, che pone le sue basi nel pensiero filosofico di Heidegger e Merleau-Ponty, che la dimensione del quotidiano prende decisamente il centro della scena. Lo sguardo sul paesaggio non è più distaccato, dalla mente al mondo, ma è al suo interno; né si tratta più di sguardi solamente, bensì di *engagement, involvement, embodiment*, come insieme inscindibile di pensiero e sensazioni corporee.

All'interno di questa corrente di pensiero, è l'antropologo Tim Ingold a fornire uno dei più importanti contributi all'interpretazione del paesaggio, criticando l'idea che esso sia un'immagine culturale separata e quindi sovrainposta ad un substrato fisico neutrale, chiamando questo approccio "prospettiva del costruire" (*building perspective*) e proponendo invece l'approccio "dell'abitare" (*dwelling perspective*) che vede l'individuo «già-dasempre imbricato (*embedded*) in modo attivo e operativo in una certa esperienza del proprio ambiente» (Grasseni e Ronzon, 2001, p. 20).

Il lavoro di Tim Ingold ha avuto forte eco in geografia ed è stato alla base delle critiche poste dalla *non-representational theory* alla geografia culturale e alla sua tendenza a considerare la vita quotidiana, le esperienze e le pratiche in generale, come effetti secondari di discorsi e significati culturali operanti ad altri livelli attraverso meccanismi preesistenti (Wylie, 2007, p. 163). Considerare azioni ed emozioni nell'analisi del paesaggio quotidiano è quindi necessario, poiché è attraverso di esse che avviene il continuo processo di co-costruzione del paesaggio, non più inteso come osservazione del mondo esterno, né come apposizione, dall'esterno, di significati culturali.

### 1.1.3. *Il mobility turn e il paesaggio*

L'attenzione nei confronti delle pratiche di mobilità come costruttrici di luoghi e paesaggi non è del tutto nuova; già Simmel, uno dei padri fondatori della sociologia, a inizio Novecento, considerava il movimento e i flussi come caratteristiche principali della società moderna e soprattutto delle interazioni sociali del quotidiano. Secondo Simmel la modernità è esperita principalmente attraverso relazioni mutevoli di prossimità e più in generale attraverso culture della mobilità e del movimento, temi centrali soprattutto nelle sue opere dedicate al denaro, alla metropoli e alla figura dello straniero (Allen, 2000, p. 55). Nei saggi di Simmel si trovano infatti anticipazioni di molti temi che in seguito verranno ripresi, rivisti e ampliati nella definizione del nuovo paradigma della mobilità. In essi troviamo le nozioni di ritmo e tempo, di distanza e prossimità, ma soprattutto è presente una decisa attenzione alle dinamiche relazionali che si innescano durante gli spostamenti che caratterizzano la vita quotidiana nelle metropoli moderne. Secondo Simmel, però, l'iperstimolazione dei sensi e l'ipermobilità che caratterizza la vita nelle grandi città riducono e rendono paradossalmente più difficili gli scambi e le interazioni rispetto a quelli che avvengono nelle piccole città e nelle aree rurali (Sheller e Urry, 2006, p. 215).

Nonostante il contributo di Simmel, durante il Novecento gli studi urbani sui trasporti, sui consumi e sulla produzione hanno adottato un approccio prevalentemente statico, insufficiente per esaminare i movimenti delle persone e le relazioni tra di esse e tra gli individui, i luoghi e gli oggetti in movimento, tantomeno per cogliere come anche immagini e informazioni siano in continuo movimento. In particolare, nella loro pubblicazione che definisce per la prima volta il nuovo paradigma della mobilità, i sociologi Mimi Sheller e John Urry forniscono almeno tre esempi per dimostrare tale incapacità e la necessità di un nuovo sguardo verso le mobilità. In primo luogo, secondo gli autori, nel corso del Novecento, la sociologia non è riuscita a comprendere appieno l'impatto travolgente dell'automobile nel trasformare la percezione dei luoghi e delle distanze nei contesti urbani e suburbani, «*failing to consider how the car reconfigures urban life, with novel ways of dwelling, traveling, and socialising in, and through, an automobilised time-space*» (ivi, p. 209). In secondo luogo, le ricerche sui trasporti non hanno problematizzato a sufficienza la domanda di mobilità, ritenendola qualcosa di definito a priori e legata spesso unicamente al livello di reddito degli individui, analizzando inoltre le categorie di movimenti in maniera separata ed esclusiva (pendolarismo, turismo, migrazioni o viaggi di affari) e infine considerando il tempo speso durante il viaggio come tempo morto e quindi unicamente come una voce di costo. In terzo luogo, Sheller e Urry mettono in dubbio anche la clas-

sica suddivisione «*between places and those travelling to such places*» (ivi, p. 214), tra fattori *push* e *pull*, che interpreta i luoghi e le loro caratteristiche come entità indipendenti rispetto alle persone che li visitano.

Il nuovo paradigma della mobilità include invece ricerche sul rapporto tra individui e mezzi di trasporto, automobili e non solo, e su come attraverso l'uso delle tecnologie si formino sistemi ibridi composti da oggetti materiali, significati sociali, attitudini e pratiche. Questo nuovo approccio si concentra quindi anche, e forse in particolar modo, su ciò che avviene durante gli spostamenti e su come i luoghi e i paesaggi stessi vengano creati dalla presenza di movimenti di diverso tipo. Se da un lato vi è un netto distacco dalle teorie più statiche, che considerano principalmente la fissità e la sedentarietà, il nuovo paradigma della mobilità si discosta anche da approcci legati eccessivamente a concetti come fluidità e nomadismo, principalmente provenienti dalle correnti post-moderne, post-strutturaliste e femministe. Non è annullando la materialità dei luoghi e delle società contemporanee che è possibile interpretare correttamente le mobilità, molto spesso legate alla presenza di infrastrutture invisibili ma concrete, di ostacoli e barriere materiali che impediscono o filtrano i passaggi e i movimenti delle persone.

Cosa può offrire la geografia a questo nuovo paradigma? È questa la domanda che introduce il volume scritto dai geografi Tim Cresswell e Peter Merriman, intitolato *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects* (2011), domanda che sottintende il fatto che, grazie al *mobility turn*, la geografia non solo possa cogliere nuovi spunti di riflessione per rinnovare e ricentrare le sue analisi, ma possa e debba anche offrire contributi originali, alla luce del fatto che ha sempre avuto, più o meno staticamente, le distanze e il movimento al centro delle sue riflessioni (Cresswell e Merriman, 2011). Secondo Cresswell, nell'ambito della geografia, la svolta mobile ha portato alla diffusione di analisi che, rispetto agli approcci precedenti, si differenziano in particolare per la loro tendenza a connettere le scienze fisiche e sociali con quelle umane (storia e letteratura in primo luogo); per la loro capacità di lavorare su più scale, da quella dei piccoli movimenti del corpo a quella dei flussi finanziari globali; per la tendenza a considerare maggiormente che vi è un ampio spettro di entità in movimento (persone, oggetti, idee e tecnologie) e che esse interagiscono e si “abilitano” o ostacolano tra loro; per la conseguente attenzione anche a come le mobilità siano legate a forme di resistenza, ad ostacoli e a mobilità o immobilità forzate; per la capacità di utilizzare metodologie di ricerca “in movimento” e, infine, per l'interesse, espresso da Cresswell stesso, verso l'aspetto politico delle mobilità, dalle forme di controllo dei movimenti delle persone ai diritti di migranti e rifugiati (Cresswell, 2011).



Per favorire una più articolata analisi delle forme di mobilità, e in particolare della loro dimensione politica, Cresswell propone di considerarne contemporaneamente i tre aspetti costitutivi: il movimento fisico in sé, la rappresentazione che ne costituisce il significato condiviso e, infine, le esperienze e le pratiche in cui si incarna (Cresswell, 2010, p. 19). Il movimento fisico è «la materia prima per la produzione della mobilità» (ibidem), esso può essere quindi mappato, quantificato e analizzato principalmente attraverso gli strumenti della geografia dei trasporti. Le mobilità possono poi essere analizzate per come vengono rappresentate, per i valori che incorporano e veicolano a livello collettivo, condivisi all'interno di particolari «culture delle mobilità» oppure contrastanti tra diverse visioni. Infine, vi sono le pratiche, ossia il livello corporale ed esperienziale con cui la mobilità si realizza, il quale a volte rispecchia la rappresentazione che ne viene fatta e in altri casi risulta dissonante. Come si vedrà in seguito, questa triplice lettura delle mobilità costituisce una chiave teorica importante attraverso la quale è possibile comprendere i paesaggi in movimento. Inoltre, nel tentativo di analizzare come la mobilità implichi una distribuzione di potere e una produzione di relazioni sociali, Cresswell individua sei principali caratteristiche della mobilità, sei parti costitutive, le quali permettono di sviluppare una interpretazione geografica delle mobilità: *motive force, velocity, rhythm, route, experience e friction*. Le sei domande da porsi per scomporre e analizzare le dimensioni delle mobilità sono quindi: Come mai una persona, o un oggetto, si sposta? A quale velocità? Con quale ritmo e con quali misure viene regolato il suo spostamento? Quale percorso segue? Quali sensazioni prova? Quando e dove si ferma? Rispondendo a ciascuna di queste domande e tenendo presente i tre aspetti costitutivi di ciascuna forma di mobilità (movimento fisico, rappresentazione e pratica) è possibile costruire quelle che Cresswell chiama «costellazioni di mobilità» (ivi, p. 26), come insiemi di particolari tipologie, rappresentazioni e pratiche di mobilità che caratterizzano un determinato luogo o periodo storico, oltre che ovviamente la contemporaneità.

Come è evidente, a seguito del *mobilities turn*, le mobilità vengono quindi sempre più spesso indicate al plurale, così come nel titolo del recente volume di De Vecchis – *Geografia delle mobilità* –, nel quale l'autore offre una panoramica delle numerose questioni di geografia umana legate al movimento (l'altrove, il viaggio, la prossimità, l'inclusione e le conflittualità per citarne alcune) e in cui sottolinea, al pari di Cresswell, come «la geografia abbia sempre di più espresso interesse e considerazione nei confronti delle diverse manifestazioni spaziali generate dalla mobilità» (De Vecchis, 2014, p. 25).

In altre parole, vi è la contezza che il *new mobilities paradigm* non sia del tutto nuovo alla geografia, poiché da tempo essa è consapevole che «*mobilities rework, shape, animate, and perform places and landscapes*» (Merriman,



2009, p. 135). Spazi, percorsi, luoghi e paesaggi restano quindi al centro del discorso, contrariamente a quanto annunciato da chi intravedeva la loro fine in favore di una contemporaneità fatta di flussi e reti delocalizzate (Castells, 1996). Le mobilità sono da considerarsi anche come un insieme di atti territorializzanti, oltre che de-territorializzanti, in quanto il movimento nel paesaggio contribuisce al movimento, inteso come cambiamento, del paesaggio stesso (Cresswell e Merriman, 2011, p. 7). In parziale disaccordo con quanto sostenuto da Marc Augé in riferimento ai non-luoghi della mobilità postmoderna (Augé, 2009), i due geografi Cresswell e Merriman sottolineano come gli spazi delle mobilità non agiscano solo in quanto contesto, sfondo, stimolo o limite al movimento, ma che essi stessi vengano continuamente prodotti e ri-prodotti grazie al continuo sovrapporsi e al passaggio di cose e persone.

In conclusione, si può affermare che la svolta mobile abbia stimolato, geografi e non, a prendere in considerazione il ruolo della mobilità nella società contemporanea e nel suo rapporto coi luoghi e i paesaggi, integrando gli studi quantitativi con metodologie qualitative, ponendo attenzione alla dimensione culturale ed esperienziale oltre che a quella funzionale e formale, per analizzare in che modo essa influisca e venga a sua volta influenzata dalle relazioni sociali, dalle pratiche e dai luoghi in cui si manifesta.

Bisogna sottolineare tuttavia che, come dimostrato anche dal peso che viaggi e migrazioni hanno nel testo di De Vecchis, spesso la geografia italiana si è concentrata, non senza ragioni, sulle macro-scale, lasciando in secondo piano il movimento che caratterizza la vita di ciascuno: quello degli spostamenti quotidiani. Pare quindi utile rivolgere l'attenzione al ruolo assunto dalle forme e dalle pratiche di mobilità che appartengono alla dimensione del quotidiano, in particolare quelle non motorizzate, per poi poter analizzare il loro ruolo nella creazione e trasformazione dei paesaggi.

#### ***1.1.4. Il cammino nel paesaggio***

Nonostante siano parte della vita di ciascuno, la scala locale e l'ordinarietà sono aspetti che, storicamente, sono stati messi in secondo piano, dati per scontati o tralasciati nello studio delle mobilità.

*Mobility is central to almost all activities and few people do not engage in some aspects of everyday mobility. In all parts of the world, children travel to school; adults commute to work; most people travel to visit friends and relatives, to shop, to participate in sports or entertainments, or to go on a holiday. Most of the time such movements are a taken-for-granted part of everyday life but, possibly for this reason, the history of everyday mobility has received much*

*less attention than other aspects of population movement such as long-distance migration.* (Pooley, 2009, p. 144)

È soprattutto grazie ai lavori di Bourdieu (1977) e de Certeau (1984) che la dimensione del quotidiano ha acquisito centralità negli studi sociali e in particolare nelle riflessioni sulla mobilità e sul suo ruolo performativo. Dal primo è possibile riprendere in particolar modo il concetto di *habitus*, inteso come sistema di schemi percettivi, di pensiero e di azione che regola i rapporti sociali e di conseguenza anche quelli che riguardano le forme di spostamento legate al quotidiano. Dal secondo trae origine invece la gran parte delle riflessioni dedicate alle pratiche del quotidiano, interpretate da de Certeau come “tattiche” di resistenza che si contrappongono alle “strategie” di pianificazione messe in atto dalle istituzioni, come esemplificato nel suo saggio intitolato *Walking in the City*, dedicato proprio all’osservazione dei movimenti pedonali.

Le tipologie in cui è possibile suddividere le forme di mobilità del quotidiano sono essenzialmente quattro: il cammino, gli spostamenti in bicicletta, l’uso dell’automobile privata e infine il trasporto pubblico. Anche a seguito della notevole influenza esercitata dal pensiero di de Certeau, sono i pedoni (Ingold and Vergunst, 2008; Lorimer, 2011; Middleton, 2011) e in seguito gli autisti (Thrift, 2004; Laurier *et al.*, 2008) ad aver attratto maggiormente l’attenzione dei ricercatori, mentre la mobilità ciclabile e l’utilizzo del trasporto pubblico hanno ricevuto minor spazio, seppur con qualche eccezione soprattutto per quanto riguarda i ciclisti urbani (Spinney, 2009; Aldred, 2010; Jones, 2012).

All’interno di questo percorso è utile richiamare alcuni approcci relativi alla pratica del camminare, in quanto rappresentativa delle mobilità lente e, come già sottolineato, oggetto di numerose riflessioni attorno alle relazioni che si instaurano tra il soggetto in cammino e il mondo circostante. Seguendo la classificazione presentata da Lorimer (2011, p. 20), è possibile ricondurre le riflessioni sul cammino e sulla figura del camminatore all’interno di quattro differenti, sebbene in alcuni casi sovrapponibili, interpretazioni: il cammino come espressione di un legame particolare, spirituale o meno, con determinati luoghi, ad esempio i pellegrinaggi o le escursioni in montagna; gli spostamenti a piedi come una caratteristica della vita quotidiana, dai movimenti all’interno dei luoghi di lavoro sino al pendolarismo; il cammino come occasione di riflessione, di ricerca interiore ed esperienza di se stessi nel mondo; il cammino come espressione artistica, come nella *land art*, oppure politica, come nelle manifestazioni di piazza. Se la prima categoria si discosta nettamente dalle mobilità del quotidiano in quanto prende in considerazione luoghi e motivazioni tendenzialmente al di fuori dell’ordinarietà,

non si può invece affermare altrettanto per quanto riguarda le tipologie successive, poiché il cammino può essere occasione di riflessione su se stessi oppure sul ruolo che le proprie espressioni di mobilità possono avere in un'ottica artistica o politica anche se svolto in un contesto ordinario.

In questo panorama di tipologie è utile suddividere a loro volta gli approcci al cammino nella vita quotidiana in quattro gruppi di teorie: gli approcci culturali legati al concetto di *flâneur*; le ricerche dedicate allo studio della percezione e dell'uso dello spazio e delle forme urbane attraverso il cammino; gli approcci maggiormente interessati a predire ed analizzare le conseguenze delle politiche dei trasporti sulla mobilità pedonale; gli studi che si concentrano sugli impatti del cammino sulla salute psico-fisica degli individui. Considerando lo stesso ipotetico individuo in cammino, ciascuno degli approcci sopra elencati concentrerà l'attenzione su di un particolare differente (e farà riferimento a discipline altrettanto differenti): sul suo pensiero e le sue sensazioni (letteratura e scienze umane), sui luoghi che attraversa (urbanistica e architettura), sul percorso che compie (geografia dei trasporti) o infine sul suo benessere (psicologia, medicina e geografia della salute).

Il *flâneur*, concetto che trae origine dalle opere di Baudelaire e dall'analisi di Benjamin, è l'archetipo del borghese intellettuale che passeggia, lentamente e senza meta, in città, lasciandosi trasportare dalle emozioni e dai pensieri che derivano dall'osservazione, ed è forse uno dei più noti esempi di camminatore urbano. Esploratore degli spazi urbani del quotidiano, esso è stato più volte utilizzato come simbolo dell'esperienza della città moderna e anche post-moderna, per il suo atteggiamento individualista, distaccato ma allo stesso tempo critico, radicale e creativo (Nuvolati, 2013, p. 3). Amin e Thrift sottolineano che per molti la sensibilità del *flâneur*, capace di connettere spazio, soggettività e linguaggio, sia quella più adatta per comprendere le città (Amin e Thrift, 2002, p. 11); tuttavia, spesso è anche stata criticata, in quanto si tratta di una sensibilità prettamente maschile, riflessiva e altamente teorica, che difficilmente corrisponde alla reale esperienza quotidiana del pedone (Middleton, 2011).

Il camminare urbano è stato inoltre al centro di approcci più attenti alla dimensione civile e democratica degli spazi pubblici, come ad esempio nelle riflessioni di Jane Jacobs (1961), la quale ha sostenuto con forza l'importanza di strade, piazze e marciapiedi, considerati elementi urbani fondamentali per garantire l'interazione tra i cittadini e la costruzione di senso civico; oppure negli studi di Kevin Lynch (1960), per il quale l'attraversamento della città a piedi è uno strumento necessario per la lettura della città e per la formazione delle mappe mentali, che se analizzate permettono di comprendere le diverse forme urbane, soprattutto per come vengono percepite e vissute dai cittadini.

Vi sono poi numerosi studi che si occupano di analizzare i dati provenienti dalle principali statistiche di mobilità effettuate a livello nazionale o regionale o ottenuti da ricerche condotte appositamente, per fornire informazioni utili soprattutto come basi per la pianificazione, quali previsioni e *trend*, analisi costi-benefici o ricerche sull'implementazione delle politiche comunitarie. Tuttavia, molto spesso, nelle statistiche ufficiali, i dati sulla mobilità pedonale sono collezionati in maniera disarmonica e non contengono sufficienti dettagli per poter essere approfonditi per quanto riguarda le motivazioni e le esperienze legate al camminare come pratica del quotidiano (Middleton, 2011, p. 91).

Diversi studi, infine, si concentrano in maniera più specifica sulle conseguenze psicologiche e fisiche dell'articolazione degli spazi delle mobilità quotidiane e, attraverso analisi statistiche effettuate per stabilire il peso che i caratteri materiali del paesaggio (densità, diversità, tipologia, pendenza, ecc.) esercitano nel determinare scelte di mobilità non motorizzate, cercano di individuare i fattori capaci di predire la mobilità pedonale e quindi il livello di "pedonalità" (*walkability*) degli spazi urbani. Tra tali fattori troviamo la sintassi dello spazio urbano (Hillier e Hanson, 1989) o più nel dettaglio la variabilità negli usi del suolo (Cervero e Duncan, 2003), il grado di visibilità (Desyllas *et al.*, 2003) o infine la presenza di piazze, alberi o edifici commerciali (Foltête e Piombini, 2007).

Alla luce dell'analisi dei principali approcci incentrati sulle mobilità pedonali, è possibile affermare che vi sia spazio, nella ricerca accademica, per interpretare e analizzare maggiormente le complesse sfaccettature e le ricadute ambientali e sociali di tali pratiche, poiché, come afferma Middleton, nonostante venga riconosciuta l'importanza del cammino all'interno delle pratiche del quotidiano «*many writings within urban and social theory often present highly abstract theorisations of walking in the city that are detached from most everyday urban pedestrian practices*» (Middleton, 2010, p. 583).

### ***1.1.5. Uno schema di riferimento***

Nei paragrafi precedenti è stata messa in evidenza la multidimensionalità dei concetti di paesaggio e mobilità, costituiti entrambi da aspetti materiali e immateriali, da forme, rappresentazioni e pratiche. Questa caratteristica permette in particolare al paesaggio di funzionare come un'interfaccia tra le dinamiche territoriali profonde e la loro manifestazione, materiale e immateriale (Castiglioni, 2009). I due piani, tuttavia, non possono essere del tutto distinti, poiché si influenzano reciprocamente e proprio in questa relazio-

ne biunivoca sta la capacità del paesaggio di funzionare come interfaccia, come “superficie” o “spazio liminale” (Turco, 2010) attraverso il quale la popolazione interagisce con il territorio. Il paesaggio assume così un ruolo di intermediario, «interfaccia tra il fare e il vedere quello che si fa» (Turri, 1998, p.16), poiché è attraverso il paesaggio che la popolazione percepisce, mediate da filtri e modelli culturali, le forme del territorio; mentre le stesse percezioni e rappresentazioni influenzano le azioni umane che contribuiscono poi ad innescare cambiamenti nelle dinamiche territoriali e quindi nelle forme del paesaggio.

Lo studio del paesaggio, nei suoi tratti fisici, antropici e nelle sue componenti immateriali, permette quindi di cogliere indizi di processi sottostanti. L'evoluzione del paesaggio urbano, ad esempio dei quartieri residenziali o degli accessi alle città, riflette infatti cambiamenti nei modelli di mobilità dovuti alla diffusione dell'utilizzo dell'auto privata. Orme, sentieri, strade, ponti, vie ferrate, vie d'acqua o rotte aeree costituiscono inoltre per Turri i primi segni che l'uomo imprime sul paesaggio e la cui osservazione premette di identificarne la presenza.

La mobilità è uno dei primi e fondamentali fattori umani di modificazione del paesaggio. Promossa dalle esigenze vitali dell'uomo, in quanto essere bipede che se ne serve, o se ne serviva originariamente, come mezzo di offesa e di difesa oltre che per la ricerca degli alimenti, essa è venuta assumendo funzioni svariatissime in rapporto alle diverse forme di civiltà, alla complessità degli interessi dell'uomo nello spazio. (Turri, 2008, p. 197)

Se da un lato è possibile evidenziare che la popolazione, adottando diverse strategie di mobilità, incide sulle forme del territorio, dall'altro lato è possibile affermare anche che il paesaggio stesso influenza le percezioni, le pratiche e le esperienze delle persone durante tali spostamenti. Tra i filtri e i modelli culturali attraverso i quali vengono percepite le forme del territorio, le lenti attraverso le quali osserviamo il paesaggio, è possibile inserire infatti anche i modelli di mobilità che caratterizzano la contemporaneità (Cucca, 2009, p. 4): adottando il filtro dell'iper-mobilità sostenibile, ad esempio, leggeremo un'infrastruttura stradale o ferroviaria ad alta velocità, un traforo o l'estensione di sistemi di ricariche per auto elettriche come elementi di valore positivo nel paesaggio, poiché permettono di ampliare le possibilità di spostamento e di accessibilità dei luoghi. Al contrario, adottando il punto di vista della mobilità radicale, gli stessi elementi del paesaggio potrebbero essere letti come una riduzione della qualità ambientale e un disvalore nel paesaggio. È inoltre evidente come, tra i comportamenti e le decisioni che introducono cambiamenti nelle forme del territorio, le pratiche e le scelte

di mobilità, soprattutto quelle di pianificazione, abbiano diversi impatti a seconda del tipo di mobilità privilegiato, che sia l'automobile privata, il trasporto pubblico oppure i mezzi non motorizzati.

In Fig. 1 è illustrato uno schema, ispirato a quello proposto da Castiglioni (2009), nel quale vengono messe in evidenza alcune relazioni e componenti specifiche del legame tra mobilità e paesaggio.

In primo luogo, lo schema evidenzia come le rappresentazioni del paesaggio, che si sono formate anche attraverso l'utilizzo dei modelli di mobilità precedentemente descritti, influenzano le decisioni che gli individui assumono, sia in generale sia nello specifico per quanto riguarda le scelte di mobilità. Anche se in maniera piuttosto schematica, è possibile ipotizzare che chi assume un punto di vista radicale sulla mobilità, e sviluppa di conseguenza rappresentazioni del paesaggio urbano orientate alla dimensione sociale e ambientale della mobilità, sarà più propenso ad adottare strategie di mobilità non motorizzata o ad utilizzare il mezzo pubblico. Viceversa, chi adotta un punto di vista maggiormente indirizzato verso la velocità e l'efficienza delle infrastrutture e dei collegamenti manifesta spesso l'opinione che il trasporto pubblico e il mezzo non motorizzato siano più lenti, e di conseguenza, generalmente, predilige l'utilizzo di mezzi privati.

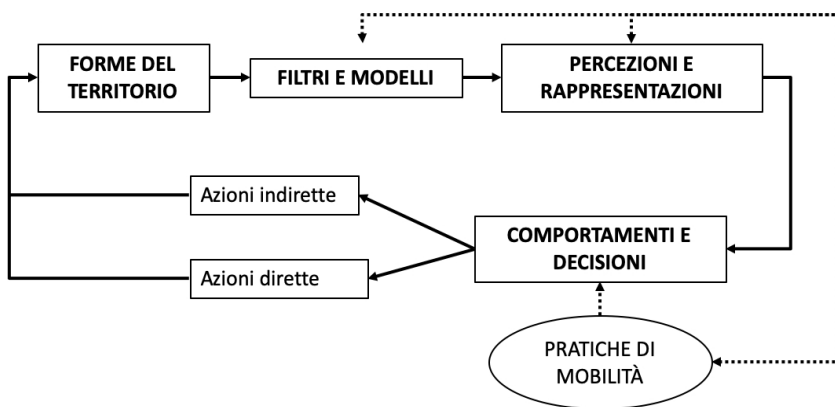


Fig. 1 - Pratiche di mobilità e tipologie di azioni come fattori di cambiamento del paesaggio (Cisani, 2018)

Il secondo elemento introdotto in questa versione dello schema riguarda la direzione della freccia che descrive il legame tra percezioni e pratiche di mobilità. In questo caso si è voluto dare maggior peso alla capacità del movimento di influenzare direttamente la percezione del paesaggio. La stessa porzione di territorio viene percepita infatti diversamente a seconda della

tipologia del mezzo utilizzato: in particolare a seconda della sua velocità e della condizione di isolamento o di immersione dell'individuo che si sposta.

Camminare è – nell'ambito della mobilità – l'attività che, accentuando la conoscenza di un mondo ricco di sensorialità, meglio consente di percepire l'ambiente circostante con tutti i sensi; infatti, non favorisce unicamente lo sguardo, a differenza di altri mezzi di trasporto, quali l'automobile o il treno, che distanziano il soggetto dall'oggetto. (De Vecchis, 2014, p. 168)

La lentezza e il piacere del camminare, così come il senso di libertà e l'ebbrezza del guidare un'automobile, sono stati entrambi oggetto di numerose riflessioni e rappresentazioni, a partire dalla filosofia, passando per la letteratura sino al linguaggio contemporaneo delle pubblicità. Le pratiche di mobilità influenzano infatti la percezione dei paesaggi che si attraversano, non soltanto in base alle loro caratteristiche intrinseche di velocità o grado di isolamento, ma anche attraverso il portato di significati culturali ad esse associati (Cresswell, 1993). Il rapporto tra rappresentazioni letterarie, storiche e contemporanee, esperienze quotidiane e interpretazioni delle stesse è un campo di indagine in cui si incrociano studi letterari e geografie culturali e che sta rivelando numerose potenzialità, specialmente nell'ambito delle mobilità (Merriman e Pearce, 2017).

Infine, a seconda del tipo di comportamento, o delle decisioni assunte, si verificheranno diversi impatti sulle forme del territorio, le quali sono notevolmente influenzate dalla mobilità, come motore di trasformazione dell'ambiente, così come ricorda Gino De Vecchis.

Le diverse modalità di trasporto progressivamente impostatesi hanno portato a trasformare in maniera profonda l'assetto del territorio, sconvolgendo i ritmi stessi della vita degli abitanti e contribuendo, così, in maniera consistente allo spostamento della centralità e alla sua dilatazione spaziale, giacché – come ricordava Eugenio Turri (1979, p. 55) – lo sviluppo della mobilità ha esteso i rapporti spaziali. (De Vecchis, 2014, p. 137).

Le decisioni istituzionali introducono cambiamenti diretti nelle forme del territorio sia su scala vasta, si pensi alla decisione di investire sulla costruzione di nuove grandi infrastrutture di trasporto, sia su quella locale, con la progettazione e gestione del traffico urbano oppure la creazione di aree pedonali o piste ciclabili. Anche i comportamenti e le decisioni individuali di mobilità incidono tuttavia sulle forme del territorio, sia per quanto riguarda gli impatti ambientali generati dai mezzi di trasporto utilizzati, sia perché le pratiche di mobilità, come verrà approfondito in seguito, contribuiscono alla costruzione e “animazione” dei paesaggi, al punto che in alcuni casi, come



afferma De Vecchis, pare che l'organizzazione delle città sia divenuta più a misura delle automobili che dei cittadini (ivi, p. 139). Nello schema in Fig. 1 questa differenza è messa ulteriormente in evidenza e specificata, attraverso la separazione tra azioni di mobilità che direttamente, consapevolmente e volontariamente incidono sulle forme del paesaggio (dalla pianificazione alle iniziative di cittadinanza attiva) e le azioni che indirettamente generano impatti sul paesaggio. Queste ultime, infatti, sono composte da una serie di scelte e comportamenti che possono anche andare oltre la sfera delle mobilità pur essendone indirettamente collegate: si pensi a come le pratiche di consumo (la scelta del negozio, della frequenza con cui si acquistano generi alimentari o della quantità di beni acquistati) siano fortemente influenzate dal tipo di mezzo di trasporto solitamente utilizzato.

## **1.2. Le dimensioni dei paesaggi in movimento**

Se nei paragrafi precedenti sono state messe in luce le direzioni lungo le quali si esprime la relazione tra paesaggi e mobilità, è possibile ora descrivere anche alcuni dei piani, o dimensioni, su cui si sviluppa questo rapporto. Per approfondire l'analisi dei paesaggi in movimento è possibile infatti considerare tre gruppi di approcci: il primo segue un punto di vista che si potrebbe definire principalmente spaziale o oggettivo e comprende gli studi che, occupandosi delle caratteristiche quantitative e degli effetti materiali delle mobilità sul paesaggio (e viceversa), permettono di approfondire le caratteristiche territoriali di questa relazione; il secondo riguarda maggiormente la dimensione individuale, o più propriamente soggettiva, e racchiude al suo interno sia le riflessioni che si concentrano sugli effetti percettivi e psicologici generati dal movimento nel paesaggio sia le riflessioni sulle rappresentazioni culturali e sulle pratiche in cui si incarna tale relazione; il terzo, infine, raggruppa gli approcci che ne approfondiscono principalmente la dimensione politica o collettiva, considerando il paesaggio, la mobilità, o meglio entrambi, in quanto risorse o beni collettivi.

### ***1.2.1. Mobilità e spazio***

Tra le dinamiche che determinano cambiamenti nelle forme del territorio e nelle modalità con cui esso viene attraversato, l'evoluzione delle infrastrutture e delle tecnologie gioca un ruolo chiave. I passaggi paradigmatici relativi all'evoluzione delle tecnologie di trasporto e di spostamento si sono tradotti, infatti, in altrettanti cambiamenti nelle forme del paesaggio del quotidiano,



soprattutto nei contesti urbani: dalla prima normazione degli spazi stradali suddivisi tra marciapiedi e carreggiate all'avvento del trasporto pubblico con binari e cavi sospesi passando dalla diffusione dell'auto privata, con la relativa espansione urbana e il crescere di reti di superstrade e tangenziali, sino agli attuali processi di transizione verso scenari multimodali e sostenibili in cui lo spazio pubblico pedonale assume di nuovo centralità (Alberti, 2015).

In passato la geografia dei trasporti si è concentrata principalmente sui legami tra le caratteristiche dei luoghi (in primo luogo morfologiche, infrastrutturali ed economiche) e le tipologie e i quantitativi di mobilità presenti, adottando generalmente un approccio neopositivista e con una netta prevalenza dei concetti di spazio e rete su quelli di luogo e percorso (Knowles, 2009). Come sottolineano Hanson e Giuliano, la mobilità non deve essere tuttavia considerata solo come una conseguenza delle caratteristiche del territorio, ma anche come una causa che contribuisce al suo cambiamento, sia in termini di accessibilità sia di tipologia di uso del suolo, anche in funzione del meccanismo della rendita urbana (Salzano, 2011).

*The accessibility of places has a major impact upon their land values (and hence the use to which the land is put), and the location of a place within the transportation network determines its accessibility. Thus, in the long run the transportation system (and the travel on it) shapes the land use pattern.* (Hanson e Giuliano, 2004, p. 5)

Tra i casi che dimostrano il ruolo attivo delle mobilità nel modificare gli usi e le caratteristiche del paesaggio, vi sono ad esempio gli impatti dei grandi nodi di trasporto, come gli aeroporti e i porti, sulla gestione dell'ambiente e del territorio a scala locale, questioni che riflettono lo stretto legame tra istanze locali e mobilità globale. Inoltre, a fronte di cambiamenti nella quantità di persone o merci trasportate presso questi *hub* della mobilità, si verificano spesso situazioni per cui sono necessarie iniziative strategiche di pianificazione o rigenerazione territoriale le quali hanno strettamente a che fare con il paesaggio del quotidiano: si pensi ad esempio alla questione del waterfront e in generale del rapporto tra città e porto nel caso di Genova o di altre città portuali. Un altro tema spesso affrontato dalla geografia dei trasporti riguarda le opportunità e gli impatti generati dalla diffusione di sistemi di trasporto locali veloci su rotaia, molto diffusi soprattutto in Europa e spesso capaci di generare cambiamenti notevoli nel paesaggio circostante anche oltre il perimetro del tracciato ferroviario (Keeling, 2009, p.520). Recentemente, nonostante le numerose critiche sollevate riguardo la ristrettezza degli approcci puramente quantitativi sviluppati negli anni '50 e '60, si sottolinea l'importanza della geografia dei trasporti proprio per modellizzare

e teorizzare maggiormente le relazioni tra le persone e i luoghi, ad esempio concentrandosi sul concetto di accessibilità come chiave per analizzare le interazioni umane con l'ambiente circostante (Knowles, 2009, p. 442).

Il calcolo dell'accessibilità, solitamente misurata attraverso il conteggio del numero di attività disponibili e raggiungibili ad una determinata distanza da un luogo di partenza (ad esempio negozi, scuole, luoghi di lavoro o strutture sanitarie), rischia tuttavia di ignorare altri fattori importanti che vincolano gli spostamenti nel paesaggio, come la disponibilità dell'automobile o di mezzi di trasporto pubblico o come altre caratteristiche dei luoghi, i quali non dovrebbero essere considerati solo in quanto destinazioni, limitandosi a misurare la distanza lineare tra due punti come unica variabile. Per questo motivo molti studi di geografia dei trasporti si stanno recentemente orientando verso l'analisi più approfondita dei legami tra le infrastrutture o i flussi di mobilità con altre dinamiche di tipo economico, ambientale o sociale, mettendo in luce anche in maniera critica, ad esempio, come l'alta velocità dei trasporti possa essere motore di sviluppo ma allo stesso tempo genesi di diseguaglianze, come la dipendenza del sistema dei trasporti dagli idrocarburi abbia notevoli impatti sul clima o infine, e di particolare interesse per l'oggetto del presente lavoro, come vi siano strette relazioni tra le forme di mobilità, le caratteristiche del tessuto urbano e quelle socio-sanitarie (Schwanen, 2016). Le differenze di accessibilità dei luoghi possono essere esaminate ad esempio anche in relazione alle fasce di reddito della popolazione o alla presenza di minoranze o differenze di genere, mettendo in luce anche questioni di equità sociale (Goetz *et al.*, 2009, p. 330; Castrignanò *et al.*, 2012).

Diversi studi si concentrano inoltre sugli spazi delle mobilità quotidiane e, attraverso analisi statistiche effettuate per stabilire il peso che i caratteri materiali del paesaggio (densità, diversità, tipologia, pendenza, ecc.) esercitano nel determinare scelte di mobilità non motorizzate, cercano di individuare i fattori capaci di predire maggiormente la mobilità pedonale e ciclabile. Tra i fattori individuati come variabili chiave troviamo ad esempio gli usi del suolo (Cervero e Duncan, 2003), la visibilità (Desyllas *et al.*, 2003) o la presenza di piazze, alberi o edifici commerciali (Foltête e Piombini, 2007). In generale, l'obiettivo di questi studi è quello di individuare i fattori che rendono più favorevole l'utilizzo di mezzi di trasporto non motorizzati, in modo tale da poter fornire indicazioni per la pianificazione di paesaggi quotidiani in grado di stimolare maggiormente la popolazione ad adottare tali mezzi di trasporto. Non sempre, tuttavia, questi approcci sono in grado di rappresentare le reali condizioni e i vincoli spaziali che abilitano o limitano la mobilità non motorizzata, dando spesso per implicito il ruolo negativo o

positivo di alcune componenti del paesaggio (come le scritte sui muri o le opere di street art).

Accanto alla geografia dei trasporti, anche gli approcci legati all'ecologia (Antrop, 2004; Byrne e Wolch, 2009) hanno posto l'attenzione sul ruolo delle infrastrutture di mobilità nel modificare i paesaggi, da un lato come causa di frammentazione ecologica e perdita di biodiversità e dall'altro come possibili nuove connessioni verdi per una maggiore integrazione della natura all'interno degli ambiti urbani (Gambino, 2003). Come sottolinea Marc Antrop, nel corso della storia, l'evoluzione dei mezzi e delle infrastrutture di trasporto ha generato forti impatti sul paesaggio naturale, tra i quali in particolare vi sono gli effetti delle bonifiche e dell'antropizzazione delle aree costiere e delle zone umide (aree ripariali, paludi) o la frammentazione e l'effetto barriera causato dalle infrastrutture stradali e ferroviarie. Come cicatrici, infatti, le infrastrutture viarie «tagliano in pezzi la terra, e la collegano per noi» (Forman, 1998, p. iii). Tra gli impatti diretti sull'ambiente causati dalla presenza delle strade vi sono quelli che riguardano cambiamenti nell'idrologia e nella qualità delle acque superficiali e sotterranee, nei processi di erosione e trasporto di sedimenti, così come la diffusione di inquinanti chimici, la presenza di impatti sonori e la produzione di inquinamento atmosferico. Inoltre, le strade costituiscono un rischio per la fauna, oltre che una barriera, poiché si presentano a volte come un attrattore per gli animali, sia per la migliore facilità di movimento sia per la disponibilità di cibo. Vi sono poi effetti indiretti e cumulativi che riguardano principalmente la perdita di ecosistemi dovuta al cambiamento di usi del suolo, alla frammentazione e alla riduzione di connettività degli habitat.

Gli effetti negativi dell'urbanizzazione diffusa, resa possibile grazie ad una maggiore capacità e velocità degli spostamenti, si traducono quindi, dal punto di vista dell'ecologia del paesaggio, in una perdita di biodiversità, dovuta in primo luogo ad un eccesso di antropizzazione che omogeneizza soprattutto i paesaggi urbani, sempre più estesi nelle aree pianiziali e di fondovalle, ma anche causata dalla opposta riduzione dell'intervento umano nelle aree marginali, soprattutto in quelle montane. L'abbandono della montagna e la trasformazione delle economie e degli stili di vita nelle aree rurali, anche in relazione ad una loro maggiore accessibilità dovuta alla diffusione dei mezzi motorizzati, hanno portato alla progressiva riduzione delle pratiche agrosilvopastorali tradizionali che nel corso della storia hanno contribuito al mantenimento di particolari ecosistemi, frutto dell'interazione uomo-ambiente (Ferlinghetti, 2010). L'approccio dell'ecologia del paesaggio, e in particolare quello della *road ecology*, fornisce però un punto di vista utile sul valore ecologico che è possibile tutelare proprio attraverso una maggiore integrazione tra la dimensione ambientale e la pianificazione delle infrastrut-

ture di mobilità, grazie ad una considerazione più attenta del ruolo di potenziali corridoi ecologici che le infrastrutture per una mobilità lenta e ricreativa possono assumere (Bryant, 2006). Le *greenway*, come reti ecologiche e allo stesso tempo network di percorsi di mobilità lenta, costituiscono, oltre che connessioni materiali nel paesaggio, anche un concetto ponte che dimostra ulteriormente la stretta interrelazione, non solo in termini di impatti negativi, tra paesaggio urbano e mobilità del quotidiano (Senes e Toccolini, 2013).

Accanto all'obiettivo di ridurre il livello di inquinamento e più in generale gli impatti ambientali dovuti ad un eccessivo utilizzo del mezzo privato, molte ricerche vengono infine motivate dalla volontà di informare e indirizzare più consapevolmente i decisori, e quindi anche il mondo della pianificazione e dell'architettura, verso la costruzione di paesaggi quotidiani che siano favorevoli alla diffusione di stili di vita sani, con l'obiettivo di contrastare ad esempio il fenomeno dell'obesità o, più in generale, i danni causati da una vita sedentaria. Nonostante in alcuni casi adottino uno stampo di tipo neo-determinista (Andrews *et al.*, 2012; Davison and Curl, 2014), tali studi possono far emergere alcuni risultati e considerazioni utili anche per le altre tradizionali aree di ricerca geografica, come gli studi sul paesaggio (Keeling, 2009, p. 517), e per stimolare a considerare maggiormente i legami che la mobilità non motorizzata e le caratteristiche dei contesti in cui è più praticata hanno con altre sfere della vita pubblica e privata. Questo interesse ha portato all'incremento del numero di pubblicazioni, soprattutto nell'ambito della geografia della salute e degli studi di medicina sociale, dedicate al concetto di *walkability*, intesa come il livello di pedonabilità degli spazi urbani (Leslie *et al.*, 2007; Andrews *et al.*, 2012). La *walkability* può essere definita come la capacità che hanno le caratteristiche dell'uso del suolo e dello spazio costruito di indurre o meno i residenti a camminare per svago, esercizio, per accedere ai servizi o per recarsi al lavoro. Le principali dimensioni individuate in letteratura come determinanti nella scelta del mezzo di trasporto sono la prossimità e la connettività, calcolate l'una in base al grado di densità ed eterogeneità degli spazi, che permette una maggiore vicinanza tra luoghi di residenza e servizi, mentre l'altra in base all'interconnessione presente tra diversi usi del suolo, ossia dal numero di percorsi possibili per raggiungere un luogo (Leslie *et al.*, 2007, p. 113). Le pubblicazioni che si occupano del concetto di *walkability* si concentrano su differenti aspetti legati alla pedonabilità (Andrews *et al.*, 2012), ma in generale è possibile affermare che si tratta di approcci basati su analisi quantitative, statistiche di confronto tra variabili determinanti e descrizioni delle caratteristiche formali e materiali dei luoghi dedicati al cammino. Non mancano, come già accennato, alcune critiche a questi approcci. In particolare, l'idea che le caratteristiche ambientali possano direttamente influenzare i comportamenti degli individui

viene spesso associata ad una sorta di neo-determinismo ambientale, poiché il tentativo della maggior parte di queste analisi è quello di dimostrare la correlazione diretta tra alcune caratteristiche – come la connettività, la tipologia di attività presenti o la quantità di aree verdi – e il grado di mobilità e la salute di una popolazione. Questa critica spinge quindi a considerare maggiormente altre componenti del paesaggio urbano, in particolare quelle legate alla percezione.

### ***1.2.2. Percezioni e pratiche***

Dopo aver osservato gli effetti spaziali e quantitativi dei paesaggi in movimento, l'obiettivo di questa sezione è di considerarne la dimensione immateriale, soggettiva e culturale. Se mobilità e movimento sono temi chiave per comprendere le culture della modernità (Allen, 2000, p. 55) e «*culture changes landscapes and culture is embodied by landscapes*» (Nassauer, 1995, p. 229), allora anche le mobilità, intese da un punto di vista culturale, cambiano i paesaggi e si sostanziano, si incarnano, nei paesaggi stessi. Di seguito verranno quindi illustrati tre modi per interpretare i paesaggi in movimento in chiave non oggettiva: lo studio delle percezioni soggettive, le geografie culturali e, infine, gli approcci fenomenologici e *more-than-representational* (Lorimer, 2005).

Il ruolo della dimensione soggettiva può essere rintracciato, ancor prima del *mobility turn*, all'interno degli studi di biologia della percezione dedicati al funzionamento della percezione del paesaggio (Appleton, 1975; Nassauer 1995; Farina, 2006), così come nel tentativo di dare visibilità alle rappresentazioni mentali e ai significati associati agli oggetti concreti che costituiscono il tessuto urbano da parte di chi vive e si muove all'interno delle città. In questo ambito, la teoria della leggibilità sviluppata da Kevin Lynch (1960) è un rilevante riferimento, proprio per l'importanza che assegna al movimento. Lynch afferma che gli individui tendono a prediligere paesaggi urbani che facilitano l'orientamento, con punti di riferimento chiari, corridoi leggibili, nodi e altre categorie di elementi che vengono utilizzati per creare mappe mentali delle città, i quali hanno strettamente a che fare con il modo in cui essa viene attraversata e quindi con il movimento: i margini – fratture lineari nel complesso cittadino che impediscono i movimenti; i percorsi – le linee di spostamento di riferimento; i nodi – gli incroci e le piazze principali; i distretti – i quartieri, i settori in cui viene suddivisa la città; infine i *landmark* – i punti di riferimento utilizzati per orientarsi. A differenza degli elementi analizzati dagli approcci spaziali considerati nella sezione precedente, queste categorie non corrispondono a generici elementi materiali del

paesaggio (tipologie o grado di diversità nell'uso del suolo, presenza di attività commerciali, monumenti, verde urbano, ecc.), bensì dipendono dalla percezione del soggetto. Ogni elemento, o componente del paesaggio, può essere infatti categorizzato in modi diversi a seconda del soggetto, ad esempio come barriera o come corridoio percorribile, a seconda del mezzo di trasporto utilizzato. L'apparente semplicità di questa lettura, delle categorie che individua, è in realtà il risultato del tentativo di fornire indirizzi per costruire una politica urbana che sia condivisa e coerente con l'esperienza di tutti, con la consapevolezza che leggibilità e figurabilità di un paesaggio urbano siano da affiancare ad identità, struttura e significato. Una delle prime applicazioni del modello interpretativo di Lynch è da lui stesso condotta con alcuni colleghi proprio con l'obiettivo di individuare le modalità di percezione del paesaggio dal punto di vista di un autista e di un passeggero in automobile (Appleyard *et al.*, 1964). Le loro intuizioni sulla tipologia degli elementi considerati sono state in seguito riprese da Bailly, geografo francese che ha costruito un modello generale della percezione del paesaggio in movimento, nel quale sottolinea l'importanza del processo di selezione e memorizzazione delle sequenze visuali che cambiano proprio a seconda del tipo di trasporto e del ruolo del soggetto (Bailly, 1974).

Nel campo geografico, durante il *cultural turn* degli anni '80, anziché approfondire le dinamiche psicologiche e percettive, gli studi si concentrano sul linguaggio, sui discorsi, i significati e le rappresentazioni, come narrazioni e strumenti per comprendere le varie manifestazioni delle realtà sociali. Il paesaggio, in questa fase, viene principalmente inteso come modo di vedere il mondo, caratteristico di un sistema storicizzato ed espressione di una società (Cosgrove, 1998). Tuttavia, il paesaggio non solo è osservato, consumato e letto attraverso una particolare lente culturale, ma è anche prodotto da processi culturali, e inoltre può anche essere considerato mobile, in quanto i paesaggi stessi possono venire riproposti, ricostruiti o riprodotti anche in contesti diversi rispetto a quelli di origine (si pensi ai processi di colonialismo e imperialismo). Si riconosce così che i valori comunicati dal paesaggio possono migrare e venire adottati in ambiti diversi da quelli originari e persino contribuire a provocare ulteriori spostamenti, quali ad esempio le migrazioni o i viaggi turistici. Piuttosto che analizzare come avviene o come cambia la percezione del paesaggio in movimento, i lavori che si occupano di questo tema dal punto di vista della geografia culturale sono incentrati sull'analisi della mobilità delle (e nelle) rappresentazioni del paesaggio come oggetto culturale e ideologico. Ad esempio, la diffusione delle rappresentazioni artistiche, letterarie e scientifiche dei paesaggi extra-europei, considerate come un riflesso del pensiero e della cultura imperialista, hanno influenzato grandemente il modo di percepire, interpretare e modificare i paesaggi coloniali

(Mitchell, 1994). Più recentemente, a questa categoria di studi, si sono aggiunte ricerche che si occupano di analizzare la mobilità stessa, intesa come diffusione o portabilità, delle rappresentazioni paesaggistiche, definite come *landscape objects* da Della Dora (2009) e operanti in quanto «*active media for the circulation of place*» (ivi, p. 335), come nel caso delle rappresentazioni visuali di paesaggi, fissate su vari supporti materiali, che fisicamente si spostano nello spazio, studiate dalla stessa autrice, oppure ancora come nel caso della cultura materiale e visuale, stampe, cartografie e mappe antropomorfe, che ricorda e riproduce la madrepatria nel paesaggio del quotidiano del migrante (Sen, 2013).

Le mobilità umane implicano quindi non solo il movimento fisico di individui attraverso paesaggi materiali, ma anche il movimento di categorie e figure tipizzate attraverso gli spazi delle rappresentazioni (Cresswell, 2006, p. 4). Il paesaggio rurale è quello che storicamente è stato maggiormente interessato, nel corso della prima metà del XX secolo, da rappresentazioni culturali all'interno delle quali il movimento gioca un ruolo fondamentale. Matless in particolare ha analizzato come, nell'ambito della corrente dei preservazionisti inglesi, camminare, andare in bicicletta, campeggiare e saper leggere una mappa costituiscono "l'arte del buon-vivere" (Matless, 2005, p. 62). Wylie, inoltre, sottolinea come camminare nella campagna rurale inglese implicasse necessariamente una connessione con le diverse sensibilità che derivavano dalle immagini romantiche e sublimi del rapporto tra sé, il viaggio, il paesaggio e la natura, e come, attraverso queste sensibilità, venissero anche veicolati messaggi di tipo civile e politico, legati alla correttezza dei comportamenti, all'importanza del sapersi orientare attraverso la lettura delle carte e dell'osservazione scientifica della natura, messaggi tutt'ora presenti nell'immaginario collettivo britannico (Wylie, 2005, p. 235). Come sottolinea Rebecca Solnit, nel suo volume interamente dedicato alla storia del camminare (Solnit, 2001), l'esperienza della passeggiata in campagna è molto legata alla definizione di piacere, bellezza e amore per la natura, mentre al contrario il cammino urbano viene rappresentato con sfumature molto differenti, impedendo, tra le altre ragioni, lo sviluppo di un equivalente movimento di tutela del paesaggio in riferimento alle aree urbane così come quello originatosi anche grazie ai preservazionisti nel mondo anglosassone (ivi, p. 207). Se la mobilità in ambito rurale richiama la ricerca, spesso a piedi, di qualcosa di extra-ordinario, di sublime o eccezionale, a livello sia esteriore che interiore e riflessivo, il movimento in ambito urbano è stato invece rappresentato in contesti molto differenti con messaggi a volte anche opposti (Cresswell, 2006, p. 213)

A partire dal *flâneur*, sino alle figure del consumatore, del pendolare, del *city user*, del *businessman* e del turista, diverse figure hanno popolato la



città e soprattutto le sue rappresentazioni con nuove modalità di spostamento, attraverso le quali si producono identità diverse, con diverse modalità di conoscenza e attaccamento-distaccamento al paesaggio (Nuvolati, 2007, p. 152; Adey, 2009, p. 63). Grazie alla svolta fenomenologica e verso approcci cosiddetti *non-representational* (Thrift, 2008) e *more-than-representational* (Ingold, 2000; Lorimer, 2005), si assiste ad una maggiore attenzione verso le modalità con cui la vita prende forma e si esprime nelle esperienze quotidiane, nella routine, nei movimenti del corpo e dei corpi nello spazio. In questo filone di ricerche è possibile rintracciare quindi un maggior numero di studi che considerano le relazioni tra le pratiche di mobilità e i paesaggi del quotidiano.

Come già ricordato, gran parte delle ricerche riguardanti paesaggio e mobilità, condotte a cavallo tra XX e XXI secolo, sono state influenzate dalla fenomenologia e da concetti quali *practice*, *embodiment* e *dwelling*. Tali ricerche sono considerate inoltre come una chiave per superare l'a-storicità associata ad alcuni studi sulla mobilità così come la staticità delle interpretazioni del paesaggio che hanno caratterizzato la gran parte degli approcci antecedenti (Merriman *et al.*, 2008, p. 192-193). Proprio l'apparente incompatibilità dei termini rende il concetto di "paesaggi di pratiche" quasi un ossimoro (Cresswell 2003, p. 270) ma è proprio grazie a questo accostamento che è possibile considerare il paesaggio in maniera meno statica, meno dipendente dalle rappresentazioni visuali e allo stesso tempo contestualizzare meglio la descrizione delle pratiche.

Non sempre, tuttavia, i paesaggi in movimento sono stati considerati in maniera positiva. Al contrario, la maggior parte delle prime riflessioni sul tema ha messo in luce le conseguenze negative dell'evoluzione delle tecnologie, dei mezzi di trasporto e della relativa diffusione di pratiche di mobilità sempre più rapide, distaccate e mediate da veicoli che isolano sempre più l'individuo dalla strada, dalla città e dai suoi rumori. Nel suo saggio intitolato "*Peripatetic Practices and Politics*" Macauley denuncia infatti come l'automobile abbia modificato i paesaggi urbani, omogeneizzandoli, e trasformando alcune città, come ad esempio Los Angeles, in vere e proprie "autopie" (Macauley, 2000, p.17), costruite su misura per comunità di automobilisti, piuttosto che di cittadini. Similmente, Jane Jacobs aveva già affermato che:

*everyone who values cities is disturbed by automobiles. Traffic arteries, along with parking lots, gas station and drive-ins, are powerful and insistent instruments of cities destruction.* (Jacobs, 1961, p. 338)

Anche secondo il geografo Edward Relph l'aumento della mobilità è tra le cause della perdita del senso dei luoghi (Relph, 1976). Parallelamente,



anche Yi-Fu Tuan ha sostenuto che mobilità e luoghi siano concetti antitetici e che il nomadismo sia da considerare come un modo per fuggire e perdere il senso dei luoghi (Tuan, 1974; 1977). Infine, più recentemente, anche l'antropologo Marc Augé ha incluso un gran numero di infrastrutture e spazi delle mobilità all'interno della sua nota definizione di "non-luoghi" (Augé, 2009).

L'attenzione alla dimensione fenomenologica dell'esperienza del mondo ha portato invece ad una recente rivalutazione del ruolo delle pratiche in quanto mezzi attraverso i quali soggettività e mondo esterno si co-costruiscono, in un processo continuo e inscindibile. Adottando questo approccio risulta così possibile considerare anche le iper-mobilità come pratiche che creano luoghi dotati di significati i quali, seppur differenti rispetto ai luoghi tradizionalmente intesi in maniera statica, sono degni quindi di essere considerati tali.

*Practices of mobility animate and co-produce spaces, places and landscapes. While there is a long tradition of associating practices and spaces of mobility with notions of "abstract space", "placelessness" and "non-places" (Jacobs 1961; Relph 1976; Lefebvre 1991; Augé 1995), we would argue that places and landscapes are continually practised and performed through the movement and enfolding of a myriad of people and things. Rather than think of places or landscapes as settings, surfaces or contained spaces through and across which things move, it is perhaps more useful to think about the ongoing processes of "spacing", "placing" and "landscaping" through which the world is shaped and formed (Merriman 2004; Merriman et al. 2008). Space, place and landscape are best approached as "verbs" rather than as "nouns" (cf. Mitchell 1994; Cresswell 2003; Merriman 2009). (Cresswell and Merriman, 2011, p. 7)*

Il richiamo al superamento, attraverso un approccio fenomenologico, di una lettura limitata alle rappresentazioni delle mobilità, ai significati e ai discorsi ad essa associati, caratteristica della geografia culturale, è espresso in maniera molto chiara nell'approccio di Cresswell, il quale propone di considerare contemporaneamente i tre aspetti costitutivi della mobilità: il movimento fisico in sé, la rappresentazione che ne costituisce il significato condiviso e, infine, le esperienze e le pratiche in cui si incarna (Cresswell, 2010, p. 19). Cresswell, tuttavia, preferisce usare il termine *place* rispetto al termine *landscape*, in quanto sostiene che il termine paesaggio mantenga troppa enfasi sulla materialità e l'estetica, mentre *place* rispecchi meglio la fluidità e la vitalità dei luoghi (Cresswell, 2003; Merriman *et al.*, 2008). A questa obiezione è possibile opporre innanzitutto quanto sostiene Wylie, ossia che è proprio nell'ambiguità del concetto di *landscape* (né troppo vicino, né troppo astratto) che sta l'utilità del termine rispetto a *place* oppure *space* (Merriman *et al.*, 2008, p. 202). Inoltre, come si vedrà in seguito, anche la

dimensione collettiva associata al significato di paesaggio concorre ad avvalorare il suo utilizzo, al posto del concetto di luogo, termine che fa maggiormente riferimento ad una dimensione legata all'esperienza individuale.

Diversi ricercatori hanno provato quindi a concentrarsi sulle pratiche quotidiane di incontro tra movimento, in senso lato, e paesaggio. Come già ricordato, uno dei principali contributi alla riflessione in chiave fenomenologica sul paesaggio proviene dall'antropologo Tim Ingold, il quale ha sottolineato l'importanza del movimento (Ingold, 2000; 2004; 2009; 2011) e soprattutto del cammino (Ingold e Vergunst, 2008). Nella raccolta di saggi curata dallo stesso Ingold e intitolata *Ways of Walking*, Olwig connette il cammino con la tipologia di sguardo, affermando che attraverso il cammino si dia forma a un senso del paesaggio riferito al fare (*doing landscape*) mentre l'osservazione del pittore, schiacciata dalla prospettiva, generi un paesaggio statico e scenico, maggiormente legato all'idea di una rappresentazione teatrale (*performing landscape*).

*In the first sense, the landscape is shaped in large measure through doing, and apprehended through the use of two eyes. Nowhere is this mode of apprehension more evident than in the practice of walking. The walker experiences the material depth of the proximate environment through binocular vision and through the effect of motion parallax created by the blurring of near objects in contrast to those further away. The touched, smelled and heard proximate material world is thereby woven into the walker's sensory field, leading him or her to experience the landscape as a topological realm of contiguous places. From the stationary central point perspective of the painter, by contrast, the walker is an object occupying a fixed location frozen in abstract Newtonian space. [...] One can belong to the land, or the land can belong to you. In the former sense, a feeling of belonging is fostered by movement with both eyes wide open; whereas the latter sense is fostered by the possessive one-eyed gaze of the surveyor, the perspective painter, or the tourist with a single-lens camera. (Olwig, 2008, p.84)*

L'esperienza del paesaggio in cammino, della visione "bi-oculare", così come l'insieme di sensazioni corporee che ad essa si accompagnano, portano il camminatore più vicino all'idea di "appartenere alla terra", essendo in essa come immerso, piuttosto che all'idea di "possedere la terra", associata invece da Olwig allo sguardo distaccato del pittore o di chi ammira il paesaggio dall'esterno.

Nonostante vi siano numerosi e sofisticati esempi di ricerche che utilizzano la pratica del cammino per interpretare il paesaggio in senso teorico (Wylie, 2005; Lorimer, 2005; Lund, 2012), vi sono ancora pochi studi che si concentrano sull'esplorazione effettiva del cammino, soprattutto come pratica del quotidiano e come relazione con il paesaggio vissuto dagli individui

(Middleton 2011, p. 100). Il tentativo avviato in questo volume muove in questa direzione e, sebbene non voglia limitarsi a considerare solo gli elementi fisici del paesaggio come determinanti di particolari scelte di mobilità, non vuole allo stesso tempo eccedere in relativismo. Gli approcci fenomenologici sono infatti stati spesso criticati in quanto rischiano di ridurre il paesaggio a qualcosa di effimero, temporaneo e altamente individuale, ad una percezione empirica, corporale e persino pre-culturale. Per non limitare le riflessioni, quindi, ad una dimensione esclusivamente estetica, senza tuttavia perdere quanto di utile vi è negli approcci definiti in questa sede come “soggettivi”, è possibile fare riferimento ad un’ulteriore categoria di ricerche le quali riportano maggiormente in luce le dinamiche collettive, e quindi politiche, che interessano i paesaggi in movimento.

### ***1.2.3. Collettività e politica***

La terza ed ultima tappa di questo percorso attraverso alcune delle principali riflessioni a cavallo tra mobilità e paesaggio giunge a considerare quegli approcci che pongono particolare attenzione alla dimensione collettiva e politica, veicolata tramite scelte di mobilità o espressa dal paesaggio.

La valenza politica del paesaggio è ormai da più parti riconosciuta e l’idea di “paesaggio politico” può essere intesa come un concetto ombrello che spinge a fare riferimento non solo alle scelte politiche che determinano conseguenze ambientali o estetiche sui paesaggi, ma anche al benessere e ai diritti delle comunità che vivono nel paesaggio, non solo a livello europeo, nel quadro dell’applicazione della CEP, ma anche su scala globale (Egoz, 2011, p. 530). Nell’ambito del dibattito scientifico attuale sulla dimensione politica del paesaggio, è emersa anche la nozione di “paesaggio democratico”, come quel paesaggio che non viene né museificato da una gestione essenzialmente vincolistico-conservazionista né al contrario stravolto dall’assenza totale di regole di amministrazione, ma è frutto di una gestione per mezzo di regole condivise e di pratiche di autoregolazione (Castiglioni *et al.*, 2010) che potremmo inquadrare all’interno della categoria della “cittadinanza attiva”.

Anche la mobilità, intesa sia come fattore di impatto sull’ambiente sia come diritto da tutelare, ha strettamente a che fare con la democrazia e il vivere comune. Il caso recente del regolamento della Città di Bologna “sulla collaborazione per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani”, preso poi ad esempio da altre amministrazioni comunali italiane, costituisce un esempio innovativo di messa in pratica di tale relazione, poiché include anche i servizi pubblici locali, e quindi i trasporti, all’interno delle declinazioni

della “sussidiarietà quotidiana” che caratterizzano l’approccio alla gestione collaborativa dei beni comuni proposto; un approccio secondo il quale i cittadini possono diventare loro stessi «produttori del servizio di mobilità urbana attraverso schemi regolatori che favoriscano la mobilità collaborativa» (Arena e Iaione, 2015, p. 55).

Parallelamente all’idea di paesaggio come bene comune (Parascandolo e Tanca, 2015), si è sviluppata infatti più di recente anche l’idea di “*commoning mobility*”, che teorizza e promuove lo sviluppo di forme di mobilità più inclusive, collaborative, ecologiche ed eque (Nikolaeva *et al.*, 2019). Le pratiche di mobilità possono quindi, come descritto da Rebecca Solnit nel suo volume dedicato al camminare, assumere un ruolo collettivo e civile (religioso, artistico o prettamente politico), come forma di riappropriazione dei luoghi e condivisione di percorsi (Solnit, 2001). Secondo l’autrice, la progressiva scomparsa di spazi per i pedoni, tendenza che tuttavia in Europa si è verificata con meno incisività rispetto agli Stati Uniti, ha trasformato la percezione della relazione tra corpi e spazio (ivi, p. 299), e la riduzione degli spazi per i pedoni si traduce in una perdita della dimensione pubblica e civica, del senso di agire in una comunità di cittadini che si incontrano nelle piazze e per le strade (ivi, p.255). Nelle occupazioni temporanee delle strade promosse da fenomeni come Reclaim the Street, così come per le Critical Mass in bicicletta, il movimento e la strada assumono un significato che va oltre il mero spostamento e diviene fonte di identità e critica tecnologica, culturale e politica (Furness, 2007).

Pur se in maniera più implicita, anche il cammino può essere interpretato come pratica politica, perché, oltre che essere un atto che lega gli individui ai luoghi, ogni passo è come un foro di una macchina da cucire nel tessuto urbano. La pratica del cammino permette di mettere in luce le implicite relazioni di potere legate alla gestione dello spazio pubblico, della proprietà privata e dell’architettura urbana.

*By understanding the dynamic and democratic dimensions of walking, we can also begin to interrogate and critically contest the opaque and authoritarian features of urban architecture, private property and public space. If we follow walkers through city and suburban placescapes, we might begin to observe the implicit cultural politics at work in various orders of ambulation. The control and maintenance of space and place, the organization of speed and pace, and the erection or transgression of community ideas of citizenship or race are instances of such phenomena. (Macauley, 2000, p. 4)*

Proprio il legame tra cammino, attaccamento ai luoghi, spazi pubblici e senso di comunità è ciò che viene evidenziato dalla sociologa Mimi Sheller,

che insieme a John Urry ha fondato la rivista *Mobilities* e sostenuto il nuovo paradigma delle mobilità. Secondo Mimi Sheller la mobilità è necessaria perché si formi un senso di comunità.

*What is often overlooked in studies of civil society and programs for civil society enhancement is that mobility is necessary to the forming of such a political community (Sheller and Urry 2003). Citizens must be able to come together to form a public, and to come together they must be able to move about and assemble freely. They must have a public space with open access and a means to move into and through this public space, including en masse (i.e. in a march, parade, or demonstration). (Sheller, 2008, p.25)*

Anche in Italia, geografi, sociologi, urbanisti e architetti si sono in alcuni casi schierati a favore della riscoperta dei paesaggi del quotidiano e delle pratiche di mobilità lenta come strumenti di comprensione dell'urbano (Nuvolati, 2013), attraverso sensibilità artistiche (Careri, 2006) o come obiettivi di una pianificazione locale sostenibile orientata alla creazione di paesaggi che riflettano il senso dei luoghi e le aspirazioni delle comunità locali (Magnaghi, 2010; Lanzani, 2011; Secchi, 2011).

Secchi mette in primo piano la stretta relazione della pianificazione della mobilità con la questione ambientale e come veicolo per la riduzione delle disuguaglianze sociali, e secondo Magnaghi gli «scenari lenti della mobilità conviviale» (Magnaghi, 2010, p. 219), il «tempo deaccelerato» e la mobilità lenta costituiscono elementi chiave del paesaggio urbano come bene comune (ivi, p. 212). Pur discostandosi dall'approccio radicale di Magnaghi, anche Lanzani ribadisce l'importanza sia, in generale, del «paesaggio come movimento vissuto» (Lanzani, 2011, p. 34) sia, nello specifico, dei camminamenti e delle frequentazioni degli spazi ordinari interstiziali nel costruire cittadinanza attiva.

Ciò che emerge dai riferimenti sin qui riportati è che innanzitutto le mobilità in generale sono fortemente connotate da aspetti politici. In particolare, è il cammino ad essere stato al centro, come strumento o come oggetto, di numerose rivendicazioni politiche, soprattutto quando praticato in gruppo.

A questo proposito, attraverso l'analisi etimologica del verbo *to have*, Olwig trova una forte connessione con i termini utilizzati in relazione all'allevamento (*to heft*) e al particolare legame circolare che si instaura tra territorio, gregge e pastori. Questo “farsi” del paesaggio attraverso la pratica del pascolo, e quindi del cammino, si ritrova poi nell'utilizzo di termini simili anche per indicare in generale il senso di appartenenza alla terra e di ambientamento ad un luogo.

*People today heft with their feet in different ways, ranging from villagers religiously walking the paths that join village to village, so as to maintain the right to use them, to hikers in national parks perambulating the mountains and vales of their nation. Not only do they thereby maintain a right to the land, and the sense of belonging that goes with it, but because they often go in a group, they also help to generate a sense of belonging to a community, in relation to both the group of hikers and the larger community imaginatively identified with the nation. [...] Living in our cities, barricaded behind our computer screens, we readily lose touch with the quadrupeds that once taught us to heft to the land as landscape and to one another as a community or fellowship. (Olwig, 2008, p. 88-89)*

Nel passaggio citato è importante sottolineare come, secondo Olwig, il cammino, oltre ad essere veicolo di senso di appartenenza ai luoghi, possa assolvere anche oggi, quando svolto in gruppo, la funzione di generare senso di appartenenza ad una comunità. Secondo l'autore, tuttavia, questa capacità di ambientarsi e legarsi al paesaggio e ai nostri simili come una comunità viene rapidamente meno nelle città e sembra sparire, a causa della sempre maggiore virtualità dei rapporti interpersonali mediati dalle tecnologie.

Nonostante ciò, nel contesto contemporaneo post-moderno, dove le nuove mobilità reali e virtuali contribuiscono alla compressione spazio-temporale e alla fluidità e immaterialità delle relazioni spaziali, i paesaggi non hanno perso di importanza; anzi, è proprio attraverso l'analisi di paesaggi prodotti dalle innumerevoli interazioni e dai flussi di oggetti, persone, pratiche, capitali e immagini che è possibile svelare le dinamiche di potere che creano tali paesaggi e sostengono nuove forme di collettività e appartenenza (Sen e Johung, 2013, p. 12-13)

Nel descrivere l'utilità della ricerca antropologica attraverso un lavoro sul campo "a piedi", Lee e Ingold analizzano un caso molto simile a quello oggetto del caso studio riportato in questo volume e, oltre ad individuare diverse modalità di concepire la relazione tra sé e il paesaggio in cammino, descrivono in che modo sia possibile provare ad interpretare la socialità del cammino in gruppo. Gli autori individuano tre modalità con cui è possibile interpretare la relazione tra corpo e ambiente manifestata dalle persone da loro intervistate ad Aberdeen, in Scozia. Una prima tipologia è quella del camminatore focalizzato verso l'esterno, il cui sguardo, principale senso coinvolto in questa relazione, è concentrato sull'osservazione dei dettagli e dei cambiamenti relativi al paesaggio circostante. La seconda tipologia invece è rappresentata dal camminatore rivolto al contrario verso l'interno, concentrato sui pensieri, sulle memorie e le storie che occupano la sua mente. La terza tipologia, infine, è caratterizzata dall'emergere degli altri sensi che accompagnano la vista, attraverso i quali avviene una sorta di unione tra sé e

il mondo esterno che porta ad una interazione fisica ed emozionale tra i camminatori e il loro contesto ambientale e sociale (Lee and Ingold, 2006, p. 73).

Proprio quest'ultima modalità è forse quella che meglio permette di comprendere le interazioni tra più individui durante una camminata.

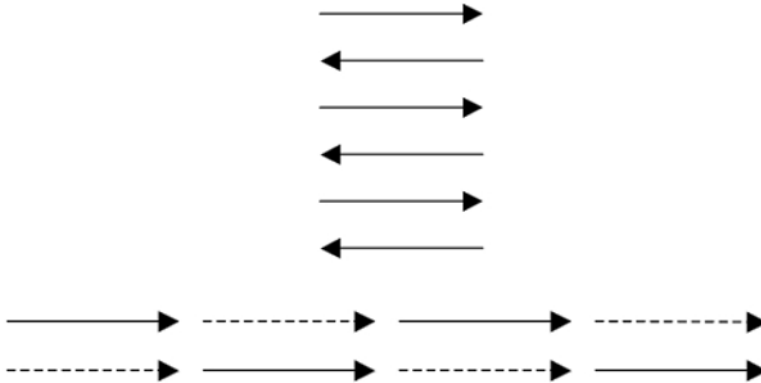


Fig. 2 - Differenze tra l'incontro (sopra) e il cammino condiviso (sotto) (Lee e Ingold, 2006, p. 80)

*Walking gives the opportunity to be together; where sharing a rhythm of movement is the basis for shared understanding of each other in a holistic rather than ocularcentric manner: fellow walkers are aware of each other's bodies but rarely actually look at each other. In walking, particularly, people look with each other. [...] The idea here is that walkers have a particular way of being together that is more than just co-presence, because it has sociability as the basis for bodily movement. Manifested as a shared rhythm of footsteps and bodily aspect, there is a distinctive sociality in which the togetherness of the walkers has meaning for themselves and for people around them. This overall sociality is central to how and why people walk. (Lee e Ingold, 2006, p.82)*

Piuttosto che avvenire attraverso l'incrocio di sguardi, come nell'incontro di passanti descritto attraverso le frecce rappresentate nella parte superiore in Fig. 2, esse si manifestano con la condivisione del ritmo del movimento e con l'interazione verbale che non necessita dello sguardo, il quale piuttosto è impegnato a guardare, insieme, nella stessa direzione, condividendo, in tutti i sensi, un punto di vista comune.

Proprio in relazione alle dinamiche e alle interazioni che si innescano tra soggetti in cammino, tra gli approcci citati in precedenza all'interno della dimensione soggettiva del rapporto tra mobilità e paesaggio, quello della



geografia della salute approfondisce anche questo aspetto. Sebbene esso si concentri in particolar modo sulle caratteristiche del paesaggio urbano e sulla loro capacità di influenzare il movimento come stile di vita salutare, alcuni ricercatori maggiormente legati all'approccio qualitativo hanno elaborato il concetto più ampio di *therapeutic landscape*, il quale si riferisce a quell'attaccamento positivo che le persone sviluppano verso certi luoghi, a come questo sia prodotto anche da aspetti sociali e, in particolar modo, a come esso agisca in termini di miglioramento della salute psicofisica (Andrews e Moon, 2005; Doughty, 2013). Il paesaggio terapeutico così inteso è paragonabile a un "bene sociale", qualcosa di costruito collettivamente che quindi va oltre la dimensione individuale.

La dimensione collettiva, accanto a quelle materiali e soggettive presentate nelle pagine precedenti, concorre così a delineare un'idea "tri-dimensionale" dei paesaggi in movimento, costituiti da relazioni spaziali, impatti e trasformazioni reciproche tra componenti del paesaggio e forme di mobilità, da elementi non materiali come percezioni, rappresentazioni culturali ed esperienze, pratiche soggettive e, infine, da relazioni sociali e politiche che prendono corpo attraverso il movimento e l'incontro di più soggettività nel e con il paesaggio.



## 2. *Strumenti. Analizzare e costruire i paesaggi in movimento*

### 2.1. Strumenti di ricerca-azione

Le ricerche sui paesaggi in movimento descritte nei paragrafi precedenti hanno evidenziato non solo la molteplicità dei punti di vista presenti ma anche la presenza di metodologie di ricerca differenti: dalle analisi ispirate agli approcci positivisti basate su modelli matematici e su statistiche quantitative sino alle indagini e alle riflessioni più qualitative, che in alcuni casi si traducono in auto-biografie di esperienze personali (Wylie, 2005).

Nel corso della ricerca bibliografica condotta per il presente lavoro sono stati raccolti e analizzati numerosi articoli scientifici riguardanti i paesaggi in movimento, con particolare riferimento al cammino e al paesaggio del quotidiano; in essi vi sono anche utili riferimenti alle metodologie (quantitative o qualitative) utilizzate per l'analisi dei casi studio. Le riviste scientifiche all'interno delle quali sono stati individuati gli articoli contenenti riferimenti metodologici sono principalmente dedicate allo studio specifico dei trasporti (*Journal of Transport Geography, Journal of Transport & Health*) o alla ricerca geografica in generale e applicata (*Social & Cultural Geography, Area, Applied Geography*), ma vi sono anche riviste che raccolgono articoli che hanno come denominatore comune il paesaggio o le aree urbane (*Landscape and Urban Planning, Urban Studies, Landscape Research*). Da un'analisi condotta su tali articoli emerge un quadro che, pur non essendo esaustivo, offre un'interessante panoramica su alcune delle diverse metodologie utilizzate in letteratura negli anni più recenti, ossia dall'anno 2000 in avanti, nell'ambito delle ricerche che, da diversi punti di vista, si occupano dell'analisi del movimento nel paesaggio o della percezione del paesaggio in relazione alle mobilità.

La gran parte degli articoli individuati presenta ricerche che adottano metodologie articolate e multi-metodo, ossia condotte utilizzando contemporaneamente più di una tecnica di raccolta e analisi dei dati. Numerosi stu-

di, infatti, scelgono di condurre da un lato una ricerca di informazioni e di dati spaziali, attraverso banche dati già presenti oppure tramite indagini *ad hoc*, e dall'altro una raccolta di dati attraverso questionari oppure interviste. Tra le tecniche che utilizzano principalmente dati spaziali troviamo, accanto all'uso tradizionale dei Sistemi Informativi Territoriali (GIS), quello delle *sketch maps* (ossia mappe realizzate dal soggetto intervistato su un supporto cartaceo e in seguito georeferenziate), dei diari che raccontano e descrivono gli spostamenti effettuati nell'arco di un periodo di tempo prestabilito (*time-space diaries*) o infine gli *spatial transcript*, un metodo che unisce la tecnica delle interviste in cammino e l'utilizzo del GIS e che verrà descritta in seguito nel dettaglio. Per quanto riguarda invece la raccolta di dati qualitativi, tra le tecniche utilizzate, che vanno dai questionari alle tradizionali interviste semistrutturate, in profondità o effettuate unicamente a soggetti qualificati, vi sono anche numerosi esempi di ricerche condotte attraverso interviste in cammino, metodologie che coinvolgono gruppi di persone (*community work*, *focus groups*) o infine tecniche di raccolta dati che sfruttano tecnologie visuali.

Generalmente, la maggior parte delle indagini sulle abitudini di mobilità si basa su questionari relativi alle modalità di spostamento, spesso incentrati sugli spostamenti casa-scuola o casa-lavoro. Oltre a stimare le abitudini effettive, i questionari possono essere utili per esplorare le attitudini, le preferenze e gli ostacoli che impediscono alle persone di adottare comportamenti di mobilità sostenibili. È in quest'ultimo ambito che si rileva infatti il maggiore utilizzo di questionari che tengono conto anche delle caratteristiche, effettive o percepite, dei paesaggi attraversati (Frank *et al.*, 2006; Foltete e Piombini, 2007; Inoue *et al.*, 2010; Pooley *et al.*, 2011a, 2011b; Middleton, 2010; Porter *et al.*, 2011; Larco *et al.*, 2012; Trumpeter e Wilson, 2013; Lindelöw *et al.*, 2014).

Un altro strumento tradizionalmente impiegato per analizzare i movimenti, nello spazio e nel tempo, all'interno di un gruppo di persone (una famiglia, una scuola, un ufficio, ecc.) sono i diari spazio-tempo, introdotti a partire dagli anni '70 e utilizzati più di recente nell'ambito della geografia culturale come mezzo per tentare di cogliere, catturare e registrare il flusso continuo delle pratiche quotidiane (Schwanen, 2009). Questa tecnica offre infatti la possibilità di cogliere spaccati di quotidianità, sia in maniera oggettiva, cercando di estrapolare dati facilmente confrontabili tra loro e generalizzabili, sia come stimolo per una riflessione sulla complessità ed eterogeneità delle esperienze quotidiane.

Tra le metodologie classiche utilizzate per raccogliere dati qualitativi nell'ambito degli studi sulla mobilità vi sono poi le interviste, utili ad esempio per ottenere informazioni da parte di soggetti qualificati, esperti o

rappresentanti di diversi attori territoriali (Rérat e Lees, 2011; Parkes *et al.*, 2013; Aldred e Jungnickel, 2014) oppure per raccogliere le opinioni di cittadini in generale o di individui appartenenti a specifiche categorie (Pooley *et al.*, 2014; Middleton, 2010; Aldred, 2010; Doughty e Murray, 2014). In particolare, le interviste in profondità permettono di far emergere gli aspetti performativi e narrativi che caratterizzano le mobilità, concentrando l'attenzione sulle esperienze personali e sul ruolo delle pratiche, come il cammino o l'uso della bicicletta, nella costruzione di un'identità (soggettiva oppure collettiva). Proprio questa dimensione fortemente narrativa delle interviste, soprattutto di quelle in profondità, fa sì che esse siano state raramente utilizzate nella ricerca sul paesaggio, in quanto generalmente poco adattabili ad un oggetto, il paesaggio, considerato tradizionalmente prettamente visuale. Le tecniche dell'intervista qualitativa si prestano tuttavia a numerose contaminazioni con altre metodologie di ricerca e si dimostrano quindi fondamentali per indagare gli aspetti soggettivi ed esperienziali delle pratiche di mobilità e del rapporto con il paesaggio.

A partire dalla seconda metà del secolo scorso si sono infine affermate le metodologie di ricerca-azione partecipata, come un tentativo di rendere la ricerca sociale meno gerarchica e più aperta e per contribuire anche ad un vero e proprio cambiamento nella società. Nell'ambito delle ricerche sul paesaggio, i *focus group* partecipativi sono spesso utilizzati come una delle fasi di processi partecipativi che mirano a stimolare il dibattito sul paesaggio (Travlou *et al.*, 2008; Michelin *et al.*, 2011); nel contesto degli studi sulle mobilità, possono essere utilizzati ad esempio per coinvolgere gruppi specifici nell'analisi e nella riflessione su possibili idee di miglioramento dei servizi di mobilità (McCray e Brais, 2007; Ibeas *et al.*, 2011; Porter *et al.*, 2011).

Di seguito si cercherà quindi di offrire una panoramica delle principali tecniche di raccolta dati che è possibile impiegare per studiare le geografie del quotidiano, con particolare attenzione alle ricerche dedicate alle mobilità lente e alle loro relazioni con il paesaggio.

### ***2.1.1. Cartografie e GIS qualitativi***

La prima categoria di strumenti qui presentati raggruppa le tecniche di raccolta e analisi dei dati caratterizzate dall'utilizzo di mappe e cartografie. Questa categoria di strumenti è di per sé fortemente spaziale e si presta particolarmente per esplorare, in maniera sia quantitativa che qualitativa, le geografie del quotidiano.

Tra gli strumenti cartografici, assumono un ruolo chiave le mappe mentali, diffuse a partire dalla già citata pubblicazione di Kevin Lynch (1960) dedicata alla leggibilità della città di Boston. In generale, le mappe mentali consistono in rappresentazioni soggettive della conoscenza spaziale e sono costituite da parole, immagini e informazioni sugli elementi dell'ambiente fisico e sulle loro relazioni spaziali (Weston e Handy, 2004). Le mappe mentali possono essere utilizzate per diverse finalità (Gould e White, 2012), tra le quali sicuramente vi è la descrizione dei luoghi dal punto di vista degli abitanti e l'approfondimento di come gli utenti utilizzino i sistemi di trasporto e della mobilità

Nell'ambito dello studio delle mobilità la geografia dei trasporti ha sfruttato poi le potenzialità dei sistemi informativi territoriali per modellizzare i flussi e le localizzazioni degli spostamenti di persone e di merci. In seguito, sono gli studi dedicati al design urbano e alle mobilità lente e sostenibili, quelli che maggiormente si caratterizzano per un significativo utilizzo delle tecnologie GIS e GPS (Cervero e Duncan, 2003; Desyllas *et al.*, 2003; Fol-tête e Piombini 2007; Leslie *et al.*, 2007; Liu *et al.*, 2009; Piórkowski, 2009; Martinotti e Boffi, 2012). L'esito di questi studi porta ad una rappresentazione cartografica dei risultati, i quali possono riguardare, tra gli altri: la classificazione delle strade (a seconda di diversi indicatori); l'individuazione di aree con caratteristiche differenti; l'individuazione di elementi specifici del paesaggio che influenzano o determinano le mobilità (attrattori, nodi, ostacoli, ecc.); i flussi di spostamento in diversi momenti della giornata o dell'anno.

Infine, l'uso dei sistemi informativi territoriali come strumenti di ricerca qualitativa, sebbene inizialmente considerato una contraddizione, si è via via affermato nel corso degli ultimi decenni (Cope e Elwood, 2009). Tra i primi esempi di integrazione tra GIS e analisi qualitative è possibile citare l'uso delle cosiddette *sketch map*, che si differenziano rispetto alle mappe mentali in quanto prevedono l'utilizzo dei GIS, come supporto iniziale o come esito rappresentativo finale (Boschmann e Cubbon, 2014). Le *sketch map* permettono di raccogliere disegni e annotazioni a mano su supporti cartografici (foto satellitari, carte stradali o altro), in maniera tale da poter integrare impressioni, le opinioni e le esperienze individuali e soggettive e, grazie alla presenza di una base comune, poter sintetizzare i dati raccolti all'interno di un *geodatabase*. Al pari delle mappe mentali, questa tecnica si presta ad analizzare le esperienze di mobilità e le modalità con cui viene percepito il paesaggio in movimento, anche se tuttavia sconta la necessità di ricondurre quanto rappresentato entro i limiti del software GIS utilizzato.

Tra gli utilizzi dei sistemi informativi territoriali è possibile annoverare poi le cartografie di tipo partecipativo (Burini, 2016), le quali permettono di sfruttare le potenzialità dei GIS a favore di una raccolta dati che sia però con-

divisa e aperta alla collaborazione tra diversi attori (destinatari della ricerca, *stakeholder*, cittadini, ecc.). Nell'ambito della gestione delle mobilità, le informazioni generate dai singoli individui, in maniera passiva o attiva, hanno un valore notevole sia per le istituzioni e i gestori dei sistemi di trasporto sia per i singoli utenti (Attard *et al.*, 2016), mentre per quanto riguarda la tutela, gestione e progettazione del paesaggio, le informazioni geografiche raccolte in maniera partecipata sono principalmente utilizzate ai fini della ricerca e della mappatura dei valori paesaggistici riconosciuti: estetici, economici, ricreativi, ecologici, educativi, biologici, spirituali, culturali, ecc. (Brown e Kytta, 2014).

Infine, una frontiera delle cartografie digitali partecipative è costituita dall'utilizzo di applicazioni di tracciabilità (Strava, Runkeeper, ecc.) come fonti di *big-data* relativi alle pratiche di mobilità, soprattutto nell'ambito delle mobilità ricreative (principalmente la corsa e il ciclismo). Questo tipo di dati è molto utile per poter analizzare quali siano effettivamente le strade e i percorsi seguiti, i quali non sempre coincidono con quelli pianificati per tali scopi, e possono permettere di adattare il design e la pianificazione alle esigenze così rilevate. Tuttavia, l'utilizzo di masse di dati, se da un lato permette di ottenere informazioni statisticamente rilevanti, dall'altro non permette di esplorare in maniera qualitativa e approfondita altri aspetti delle mobilità considerate: chi sono i soggetti che si spostano? quali sono le ragioni che li spingono a muoversi? Perché scelgono determinati percorsi? Qual è l'esperienza effettiva dello spostamento? Che caratteristiche ha? Quali sensazioni suscita il paesaggio attraversato? Per rispondere a queste domande, sorte anche a seguito dall'avvento del nuovo paradigma delle mobilità, sono emersi ulteriori strumenti di ricerca, che verranno di seguito brevemente illustrati.

### **2.1.2. Mobile methods**

Accanto alla crescita di attenzione nei confronti di un utilizzo più qualitativo dei dati spaziali e delle analisi cartografiche, a seguito del *mobilities turn*, numerosi studi, soprattutto quelli riguardanti le pratiche della vita quotidiana, si sono impegnati nel tentativo di “mobilitare” anche il processo di ricerca stesso (Hein *et al.*, 2008; Büscher *et al.*, 2011). Un'intervista in cammino può infatti fornire dati diversi rispetto alla stessa condotta al chiuso e in un punto fermo, poiché camminare all'aperto è qualcosa di differente rispetto allo stare fermi seduti in una stanza. Per questo motivo le *mobile methodologies* sono caratterizzate dal fatto che il ricercatore generalmente

segue il soggetto in movimento per osservare come si sposta e per stimolarlo ad esprimersi in merito a ciò che lo circonda.

Uno dei metodi più utilizzati in questo ambito è l'intervista in cammino (Macpherson, 2016), che consiste in realtà in una famiglia di tecniche composta da differenti metodologie le quali si differenziano principalmente in base al livello di familiarità dell'intervistato con il percorso effettuato, al grado di controllo che l'intervistatore ha sul percorso e sui luoghi attraversati (Evans e Jones, 2011, p. 850). In generale, gli studi condotti utilizzando queste metodologie sono in grado di fornire un numero elevato di informazioni relative ai luoghi attraversati (Anderson, 2004; Evans e Jones, 2011), dimostrandosi di particolare interesse proprio per le ricerche che mirano a raccogliere informazioni sulle caratteristiche e sui valori associati al paesaggio percepito in movimento. L'intervista in cammino permette inoltre di cogliere maggiori informazioni relative alla dimensione esperienziale del paesaggio e del movimento, in quanto sia l'intervistato che l'intervistatore sono immersi nel paesaggio stesso e impegnati nell'attività cinetica del cammino. Tra le ricerche che si occupano di indagare le relazioni tra paesaggi e mobilità attraverso le interviste in cammino vi sono casi in cui l'oggetto della ricerca sono in generale gli atteggiamenti e i comportamenti di mobilità nello spazio (Kusenbach, 2003; Hodgson, 2012; Horton *et al.*, 2014) oppure altri casi in cui si pone attenzione verso specifici contesti e il movimento è considerato uno strumento piuttosto che un oggetto di ricerca (Jones *et al.*, 2008; Bergeron *et al.*, 2014; Hunziker *et al.*, 2008).

Tra tutte le metodologie individuate in letteratura, lo *spatial transcript* sembra infine contenere un elevato potenziale per permettere la raccolta di dati riguardanti le mobilità e il loro rapporto con il paesaggio del quotidiano, unendo le caratteristiche positive dell'analisi cartografica con quelle delle *mobile methodologies*. Questa tecnica, tradotta letteralmente come "trascrizioni spaziali", è stata sviluppata nel Regno Unito da due geografi, Phil Jones e James Evans, nel corso di due differenti progetti di ricerca: il primo effettuato tramite interviste in cammino mentre il secondo incentrato sull'analisi dei percorsi effettuati in bicicletta da parte di alcuni dipendenti universitari, entrambi condotti nella città di Birmingham (Jones e Evans, 2012a e 2012b). La metodologia dello *spatial transcript* consiste nell'associare la trascrizione testuale di un'intervista condotta in movimento al tracciato GPS del percorso effettuato durante la stessa. Grazie alla possibilità di collegare precisamente il contenuto delle interviste con il luogo in cui tale contenuto emerge, lo *spatial transcript* permette, esplorando le potenzialità dei GIS in chiave qualitativa, di far emergere informazioni relative a «*how people relate to their local area as they move around it*» (Jones e Evans, 2012a, p. 95). In particolare, il vantaggio offerto da questa metodologia consiste nella

possibilità di individuare pattern e tendenze che suggeriscono ipotesi di ricerca da sviluppare poi attraverso analisi più specifiche e approfondite, per esempio in merito all’impatto che il movimento attraverso diversi luoghi e contesti genera sulle tipologie di informazioni e sui dati raccolti attraverso le interviste (ivi, p. 97). La tecnica dello *spatial transcript* permette così di individuare nuove prospettive sulla città vissuta e prodotta dai soggetti in movimento e di cogliere la triplice natura (materiale, soggettiva e collettiva) del paesaggio del quotidiano.

### **2.1.3. Metodi creativi**

Un’ultima categoria di metodologie che è importante considerare è quella che raggruppa tecniche caratterizzate da una particolare attenzione nei confronti di pratiche, strumenti e fonti di tipo artistico o letterario. Secondo Douglas Harper, uno dei primi sociologi a sostenere l’utilità delle fotografie all’interno dei colloqui di ricerca, l’uso delle immagini permette di evocare elementi più profondi della coscienza umana rispetto alle parole, per questo la *photo-elicitation* non si rivela essere solo “un’intervista aumentata”, che permette di raccogliere una quantità maggiore di informazioni, ma è una tecnica che permette di accedere ad informazioni differenti, spesso più profonde, personali e soggettive (Harper, 2002; Bignante, 2011; Lapenta, 2011)

Le tecniche di *photo-elicitation* si possono distinguere in tre tipologie principali, ciascuna con implicazioni differenti per la ricerca e la tipologia di dati raccolti: alcune prevedono l’utilizzo di immagini (fotografie o anche cartoline) già esistenti e riguardanti il contesto o l’oggetto della ricerca, raccolte in maniera autonoma dall’intervistatore; oppure, le fotografie possono essere scattate dall’intervistatore durante un sopralluogo con uno o più informatori, i quali possono suggerire cosa fotografare e come farlo; infine, in altri casi le fotografie vengono scattate direttamente dagli intervistati (*auto-photography*). Quest’ultima tipologia si presta particolarmente proprio allo studio delle *everyday geographies*, sia nell’analisi del rapporto con i paesaggi del quotidiano, come nel caso analizzato da De Nardi (2013), nel quale è stato chiesto a ragazzi appartenenti a contesti scolastici con un’elevata presenza di studenti di origine straniera, di raccontare il loro luogo di vita attraverso 12 fotografie, sia nello studio delle mobilità quotidiane e in particolare nell’esperienza del pendolarismo, come nel caso analizzato da Guell e Ogilvie (2015), nel quale emerge una forte connessione tra l’esperienza dello spostamento e il senso di benessere derivato dallo spostamento stesso.



Un paragrafo a sé necessitano le pratiche di ricerca che si intrecciano con i percorsi – riflessivi, politici, filosofici e artistici – che è possibile riassumere all'interno della categoria delle “derive”. La tecnica delle derive, sviluppata in particolare all'interno del movimento situazionista, si collega all'approccio della psicogeografia, come tecnica di esplorazione urbana volta a decostruire, e in alcuni casi sovvertire, le percezioni del paesaggio contemporaneo. Essa consiste generalmente nello sperimentare il movimento in ambito urbano, ed in particolar modo il cammino errante, nomade e pressoché privo di percorsi prestabiliti, come «mezzo per riconoscere all'interno del caos delle periferie una geografia e come mezzo attraverso cui inventare nuove modalità per intervenire negli spazi pubblici metropolitani, per investigarli, per renderli visibili» (Careri, 2006, p. 9). Middleton (2011) tuttavia sottolinea come, pur essendo un approccio ricco di potenzialità per indurre una comprensione critica ma allo stesso tempo sensibile e poetica del paesaggio, in particolar modo urbano e peri-urbano, quella della deriva e della *flânerie* è una tecnica che tende ad astrarsi rispetto alle esperienze quotidiane degli individui che normalmente abitano quelle stesse aree.

Un ultimo breve cenno, tra le metodologie qui classificate come creative, riguarda un più generale interessamento e coinvolgimento che la geografia contemporanea sta manifestando, o meglio ri-scoprendo, nei confronti di pratiche artistiche quali la poesia, le arti visive, le performance, la danza, lo *storytelling* (Hawkings, 2018). La contaminazione tra ricerca scientifica e artistica permette infatti di attivare connessioni e incontri in grado di arricchire entrambi i percorsi, sia nel processo di ricerca in sé sia nelle fasi di produzione e comunicazione dei risultati.

Non è questa la sede per approfondire le implicazioni teoriche né gli specifici intrecci metodologici che è possibile sviluppare a partire da una tale apertura, tuttavia è possibile affermare che questi approcci ben si prestano alle riflessioni legate alle mobilità e ai paesaggi. All'interno di diversi centri di ricerca e forum dedicati allo studio delle mobilità, ad esempio, sono attivi progetti di collaborazione con artisti<sup>1</sup> oppure gli output della ricerca vengono diffusi e condivisi attraverso tecniche narrative creative, come l'uso di *graphic novel* (Ravalet *et al.*, 2015). Infine, per quanto riguarda il paesaggio, uno degli esempi di come le pratiche artistiche possano offrire la base per sviluppare progetti di ricerca decisamente interdisciplinari e stimolanti, è il progetto *The common line*<sup>2</sup>, nato da un'idea di Volkhardt Mueller, un'artista

<sup>1</sup> Si veda il Forum Vie Mobiles e il suo Artistic Lab al sito <http://artisticlab.forumviesmobiles.org/fr/>, ultimo accesso: 10/12/2018; oppure il sito del Cemore, Centre for Mobilities Research dell'Università di Lancaster: [www.lancaster.ac.uk/cemore/mobilities-lab/art/](http://www.lancaster.ac.uk/cemore/mobilities-lab/art/), ultimo accesso: 10/12/2018.

<sup>2</sup> <https://thecommonline.uk>, ultimo accesso: 10/12/2019.



membro del collettivo Blind Ditch, che in collaborazione con il Dipartimento di Geografia dell'Università di Exeter, prevede la realizzazione di una foresta lineare di alberi attraverso il Regno Unito che si configura sia come un lavoro di arte sociale sia come processo di ricerca-azione dedicato proprio al rapporto tra arte e geografia e al ruolo delle tecnologie immersive nella relazione tra soggetti e paesaggio.

#### ***2.1.4. Metodologie ibride, contestualizzate e inclusive***

Questa spinta verso l'uso di metodologie miste, ibride e aperte alle contaminazioni con altre discipline e a mondi esterni all'accademia, che emerge in particolare nei metodi creativi, ma che si ritrova anche all'interno dei metodi mobili così come nelle più recenti evoluzioni dei metodi cartografici, può essere intesa come una prima chiave metodologica delle geografie del quotidiano. I metodi in questa sezione brevemente presentati, infatti, se traspolti su una tavola potrebbero essere collegati tra loro attraverso numerose linee di connessione, offrendo un quadro che permette di osservare come in alcuni casi una tecnica sia all'origine dell'altra, oppure come tecniche collegate possano essere complementari ai fini di una ricerca. La scarsa rigidità, l'adattabilità e la capacità di farsi contaminare delle metodologie qui descritte sembrano quindi essere caratteristiche fondamentali per poter cogliere la multidimensionalità delle esperienze quotidiane. Oltre ad essere ibride, le metodologie del quotidiano sono anche fortemente *place-and-time-based*, ossia legate ad un luogo e ad un tempo preciso – lo spazio del quotidiano – che non può essere astratto ma è sempre “qui e ora” ed è difficilmente esportabile e confrontabile. Per questo, pressoché tutte le metodologie presentate prevedono un “campo” su cui lavorare, un contesto di ricerca di riferimento ancorato ad uno o più luoghi, considerati anche in ottica transcalare ma dotati sempre di una materialità non trascurabile. Infine, e per concludere, questa considerazione porta anche alla necessità, per lo studio delle geografie del quotidiano, come nel caso dei paesaggi in movimento, di adottare metodologie che siano in grado di far entrare la ricerca nel quotidiano altrui, per quanto possibile. La terza ed ultima caratteristica di sintesi che è possibile associare alle metodologie del quotidiano è quindi quella di essere partecipative, ossia in grado di coinvolgere in maniera attiva i soggetti protagonisti delle ricerche, adottando quindi un approccio inclusivo e di ricerca-azione.

## 2.2. Strategie di pianificazione, partecipazione e trasformazione del paesaggio e delle mobilità

La seconda parte di questo capitolo vuole includere nella riflessione alcuni strumenti che, contrariamente alle precedenti metodologie di ricerca, volte principalmente a raccogliere, analizzare e comprendere informazioni, dati, esperienze e riflessioni sulle pratiche di mobilità nei paesaggi del quotidiano, hanno come finalità la gestione e la trasformazione dei paesaggi e delle mobilità. Di seguito verranno quindi illustrate brevemente alcune delle modalità con cui i paesaggi in movimento vengono pianificati, gestiti in maniera partecipativa o trasformati direttamente dalla popolazione.

### 2.2.1. Un breve quadro della pianificazione

Nell'ambito della pianificazione territoriale, il paesaggio e le mobilità sono due settori tradizionalmente separati. Innanzitutto, le mobilità sono spesso considerate unicamente in quanto sistema di infrastrutture e di servizi di trasporto e, nella loro pianificazione, il paesaggio è incluso quasi unicamente tra gli aspetti da considerare nelle valutazioni di impatto (VIA e VAS), principalmente nelle sue dimensioni visuali, estetico-percettive e di matrice ambientale o storico-culturale (presenza di siti o beni vincolati). Nella progettazione delle reti di mobilità lenta, tuttavia, il paesaggio assume un ruolo chiave, non solo in quanto subisce trasformazioni e impatti, ma anche come contenitore di poli attrattivi di valore ambientale e/o culturale ai quali connettere il sistema di mobilità dolce. Proprio la progettazione delle *greenways*, solitamente inserita nel contesto della pianificazione paesaggistica, figura come uno dei pochi casi in cui mobilità e paesaggio si incontrano, per così dire, su uno stesso piano.

Obiettivo del presente paragrafo è quello di presentare, seppur sommariamente, se e in che modo entrambi questi ambiti della pianificazione territoriale considerino i paesaggi e le mobilità del quotidiano, evidenziando alcune tendenze e tratti in comune.

Nell'ambito della pianificazione regionale del paesaggio si può affermare che si stia verificando, con qualche anno di ritardo rispetto a quanto avvenuto nel dibattito geografico, un passaggio dal “descrittivismo”, ossia da un approccio incentrato sulla descrizione delle caratteristiche paesaggistiche locali, ad una fase definita “sperimentale” in cui vi è una maggiore attenzione all'integrazione tra la dimensione regolativa e quella di progetto, anche se le diverse esperienze di pianificazione non hanno ancora prodotto risultati

chiari e condivisi (Voghera e La Riccia, 2016). Risulta interessante quindi, sulla falsariga dello studio di Voghera e La Riccia, analizzare e confrontare gli approcci dei Piani Paesaggistici Regionali, cercando di evidenziare se e come vengano considerati i paesaggi del quotidiano e con quali strumenti venga previsto il coinvolgimento di altri attori per la loro identificazione, gestione e valorizzazione<sup>3</sup>.

In questa analisi, oltre alla copertura territoriale del Piano, viene considerato il grado con cui ciascun Piano contiene una dimensione progettuale, ossia strumenti, progetti, proposte o iniziative che vadano oltre l'apposizione di vincoli e/o l'assegnazione di regole di gestione, se vi sono strumenti di partecipazione per includere la percezione quotidiana del paesaggio, il ruolo delle mobilità e, infine, con che livello di attenzione vengono trattati i paesaggi ordinari, degradati e urbani.

Nei più recenti Piani Paesaggistici approvati o in corso di definizione, co-pianificati con il Ministero dei Beni Culturali, è d'obbligo un riferimento alla CEP e di conseguenza, ad esclusione ad esempio del PPR "costiero" della Regione Sardegna, tutti i Piani hanno esteso la valenza della pianificazione e della gestione del paesaggio all'intero territorio amministrato. Questo tuttavia non si traduce automaticamente in uniformi livelli di considerazione della dimensione quotidiana del paesaggio: non solo nell'estensione di interesse della pianificazione anche ai paesaggi ordinari, degradati o urbani, ma soprattutto anche nella considerazione del ruolo delle percezioni, delle pratiche e delle aspirazioni locali.

Dall'analisi di alcuni dei piani recentemente approvati o in corso di elaborazione, emerge innanzitutto come, accanto al tradizionale apparato vincolistico, siano presenti numerosi contributi a sfondo prettamente progettuale, in particolar modo nei Piani di Piemonte, Toscana, Puglia e Veneto, i quali dimostrano la volontà di considerare il paesaggio in chiave dinamica e propositiva. In quasi tutti i piani considerati vi è una forte attenzione verso i paesaggi urbani e periurbani, soprattutto per quanto riguarda le dinamiche insediative caratteristiche dello *sprawl* urbano e delle aree produttive, nonché in relazione alla difesa del suolo. Altrettanto elevata è l'attenzione dedicata ai quei paesaggi classificati come "degradati" o "a rischio", per i quali possono essere facilmente applicati gli stessi strumenti metodologici di identificazione, delimitazione e classificazione che, anche se con una valenza opposta, vengono applicati per i paesaggi considerati eccezionali. Per quanto riguarda i paesaggi ordinari si riscontra, invece, probabilmente per l'ambi-

<sup>3</sup> Le considerazioni di seguito proposte sono frutto dell'analisi delle Relazioni Generali dei Piani, le schede tecniche e gli allegati tecnici, di informazioni tramite i siti web delle regioni Calabria, Lombardia, Puglia, Piemonte, Sardegna, Toscana e Veneto. Per una descrizione più completa dei risultati dell'analisi dei Piani Paesaggistici si veda Cisani (2019).

guità del termine descritta nel primo capitolo, una attenzione ridotta rispetto ai precedenti. Infine, le indicazioni della CEP in merito alla partecipazione dei cittadini vengono messe in atto nella maggior parte dei casi (ad eccezione di Sardegna e Lombardia) attraverso l'avvio di forum di consultazione, con la definizione di strumenti informativi come siti web o mappature online o con l'istituzione, con varie modalità operative e tipologie di partecipanti, di Osservatori del Paesaggio. Sebbene non sia possibile valutare l'effettiva realizzazione e l'efficacia di tali procedure di sensibilizzazione e partecipazione attraverso la sola analisi dei Documenti di Piano, è possibile riscontrare una diffusa tendenza ad adottare un approccio da outsider/esperto, molto più indirizzato alla diffusione di competenze e alla sensibilizzazione della popolazione verso valori paesaggistici già ufficialmente riconosciuti, piuttosto che all'inclusione di nuovi punti di vista locali e di valori d'uso del paesaggio quotidiano, forse troppo specifici per poter raggiungere un riconoscimento su scala regionale, se non per quanto riguarda i paesaggi degradati. Un ultimo aspetto da sottolineare in relazione allo spettro di azione dei Piani paesaggistici riguarda la presenza, in alcuni casi, di riferimenti importanti al ruolo delle mobilità come sistema attorno al quale strutturare progetti di paesaggio, come nel caso del Piano toscano, che contiene un Progetto di Fruizione Lenta del Paesaggio Regionale, o del più recente Piano della Regione Friuli-Venezia Giulia, nel quale il sistema della mobilità lenta figura come una delle reti strategiche.

A differenza del paesaggio, la cui gestione e tutela è tradizionalmente affidata in primo luogo ai livelli nazionali e regionali, la pianificazione della mobilità è un ambito che vede come principali attori gli enti locali di scala provinciale o comunale. Tuttavia, a livello comunitario, pur non essendo state emanate specifiche direttive vincolanti, sono state diffuse numerose indicazioni sotto forma di strategie, linee guida e comunicazioni ufficiali, volte a promuovere in particolare l'applicazione di piani urbani della mobilità incentrati sulla sostenibilità del sistema dei trasporti, per la cui redazione la Commissione Europea ha fornito indicazioni specifiche che pongono particolare attenzione al ruolo della mobilità non motorizzata e alla partecipazione dei cittadini nelle scelte di mobilità.

A livello nazionale, la pianificazione diretta della mobilità interessa principalmente i corridoi di transito europei, le infrastrutture e le grandi opere strategiche per i trasporti e la logistica, mentre per quanto riguarda la pianificazione del trasporto locale il quadro normativo nazionale risulta essere eterogeneo, ridondante, spesso inadeguato rispetto alle indicazioni comunitarie (Socco, 2010, p. 12) e incapace di stare al passo rispetto alla velocità delle innovazioni tecnologiche nell'ambito della mobilità urbana.

Se è pur vero che è a livello comunale che vengono affidati i principali interventi in materia di gestione del traffico e della mobilità quotidiana, è soprattutto grazie alle riflessioni sviluppate in ambito comunitario che sono emerse le principali innovazioni per la pianificazione locale, soprattutto grazie al dialogo e al confronto tra amministrazioni locali portatrici di buone pratiche. Un esempio in questo caso è dato dalla diffusione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile, intesi come un nuovo approccio alla pianificazione della mobilità e non come un ulteriore livello di pianificazione, il cui iter progettuale è stato elaborato, condiviso e promosso anche attraverso il confronto tra buone pratiche locali, nell'ambito della piattaforma Eltis<sup>4</sup>, finanziata dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea.

Rispetto alla mobilità non motorizzata, le iniziative contenute nei PUMS possono essere generalmente ricondotte a tre categorie: interventi infrastrutturali e nel paesaggio urbano; strategie di partecipazione ed educazione alla mobilità lenta; incentivi o strumenti di gestione degli spostamenti da e per il lavoro. In primo luogo, le amministrazioni hanno la possibilità di agire materialmente sul paesaggio urbano e sulle infrastrutture viarie e pedonali: aumentando la sicurezza di pedoni e ciclisti, gli spazi a loro dedicati e i servizi accessori, come ad esempio attraverso l'introduzione di zone a traffico limitato, la creazione di parcheggi sicuri per le biciclette o l'estensione delle piste ciclabili. Ad esempio, nel PUMS della città di Milano, approvato nel novembre 2018, vi è esplicito riferimento al legame tra la gestione della mobilità e il paesaggio, al punto che il miglioramento della qualità del paesaggio urbano, il contenimento del consumo di suolo e della sua impermeabilizzazione sono tra gli obiettivi specifici del Piano<sup>5</sup>. Per quanto riguarda la seconda categoria di iniziative, il comune di Venezia ha invece adottato una strategia che unisce le attività di partecipazione a quelle di educazione per la definizione di piani di mobilità sostenibile coinvolgendo le comunità scolastiche. L'iniziativa è stata realizzata all'interno del progetto transfrontaliero PUMAS (nell'ambito del programma Spazio Alpino) ed ha portato alla realizzazione di linee guida per la realizzazione di iniziative simili in altri comuni e ad un vero e proprio Piano dedicato alla mobilità nelle aree interessate dalla presenza di plessi scolastici. Infine, la gestione degli aspetti organizzativi, non infrastrutturali, che possono concorrere ad ottimizzare i servizi di mobilità e incentivare i cittadini all'uso di mezzi non inquinanti è generalmente affidata alla figura del *mobility manager*, introdotta in Italia dal decreto del Ministero dell'Ambiente 27/1998, sia all'interno delle aziende

<sup>4</sup> [www.eltis.org](http://www.eltis.org), ultimo accesso: 20/02/2020.

<sup>5</sup> Disponibile al seguente link: <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/mobilita/pianificazione-mobilita/piano-urbano-della-mobilita>, ultimo accesso: 18/02/2020.

che negli enti pubblici. Attraverso l'analisi e la gestione della domanda di mobilità e l'individuazione di soluzioni innovative per l'ottimizzazione dei servizi, è possibile contribuire alla riduzione degli impatti ambientali dovuti ad un eccessivo uso dell'automobile e aumentare la quota modale di spostamenti non motorizzati. Tra gli innumerevoli esempi di soluzioni di gestione soft della mobilità, spesso individuate grazie al lavoro dei *mobility manager*, è possibile citare gli incentivi promossi dalle aziende per i dipendenti che si recano al lavoro utilizzando il mezzo pubblico o la bicicletta, oppure i "flex-parking", ossia stalli di parcheggio, inizialmente dedicati solo alle automobili, che durante gli orari scolastici possono essere invece usati per parcheggiare le biciclette di studenti e insegnanti e che tornano ad essere occupati dalle auto dei residenti durante la notte. Infine, molte città italiane (Venezia-Mestre, Torino, Padova, Bergamo e Reggio Emilia tra le altre) hanno predisposto piani specifici per la mobilità non motorizzata (BiciPlan o Piani della Mobilità Dolce) che, pur non essendo definiti come Piani Urbani della Mobilità Sostenibile per il loro carattere settoriale e l'assenza di processi partecipativi, costituiscono un esempio di come le amministrazioni possono dedicare maggiore attenzione alla mobilità ordinaria non motorizzata.

L'insieme degli strumenti a disposizione della pianificazione locale della mobilità è quindi complesso e diversificato, ma allo stesso tempo si rileva una tendenza piuttosto marcata nel porre in primo piano i temi della mobilità sostenibile (soprattutto per gli spostamenti del quotidiano e su corte distanze) e al contempo nel coinvolgere maggiormente la popolazione, non solo in quanto destinataria di campagne di sensibilizzazione ma anche nel processo stesso di governance della mobilità.

Questo breve quadro della pianificazione di paesaggi e mobilità mostra come, alla scala regionale, la pianificazione delle infrastrutture "verdi e blu" possa trainare con sé una rilettura, in chiave paesaggistica, delle infrastrutture "grigie" delle mobilità veloce e lenta, come opportunità di trasformazione, valorizzazione e anche di tutela del paesaggio stesso. Su scala locale, invece, è la pianificazione della mobilità che interviene maggiormente a determinare l'evoluzione dei paesaggi del quotidiano. Una piena integrazione tra i due ambiti di pianificazione sarà forse difficile da realizzare, ma risulta utile rafforzare la consapevolezza di queste complementarità e, inoltre, considerare possibili nuovi spazi e nuove scale di progettazione intersettoriale, come quelle intermedie, dei Piani d'area o della pianificazione metropolitana (Peano, 2011; Adobati, 2018).

### 2.2.2. *Partecipare alla gestione*

In entrambi i settori di intervento precedentemente illustrati (pianificazione del paesaggio e delle mobilità), la partecipazione dei cittadini è considerata uno degli strumenti chiave per favorire la condivisione e l'adesione degli attori coinvolti attorno a un progetto, a una visione di futuro che implica la tutela, la gestione e la trasformazione del paesaggio. Tuttavia, la pianificazione territoriale è solo uno dei canali attraverso cui si determina il continuo processo di trasformazione del paesaggio. L'analisi dedicata agli strumenti di pianificazione – che sono il risultato, oltre che di scelte politiche, anche dell'interazione con la componente esperta che fornisce il contributo scientifico – sembra restituire una visione del paesaggio del quotidiano che, rispetto alle impostazioni precedenti, evolve verso una maggiore attenzione nei confronti dei contesti urbani delle “emergenze negative” costituite dai paesaggi degradati. Il tema dell'ordinarietà fatica invece a trovare collocazione all'interno degli schemi normativi e dei tradizionali quadri interpretativi del paesaggio, essendo esso strettamente correlato a quello delle pratiche quotidiane – di più recente definizione scientifica, così come affrontato nel primo capitolo – e richiedendo inoltre un ruolo decisamente molto più attivo delle comunità locali in quanto depositarie di quel senso del luogo, o di ordinarietà, che dovrebbe emergere per rendere le descrizioni dei paesaggi maggiormente conformi alle dinamiche e alle esigenze dei territori. D'altro canto, la dimensione dell'ordinarietà è invece più presente nell'ambito della pianificazione delle mobilità, soprattutto su scala locale, anche se spesso la pianificazione fatica a considerare pienamente quali siano le effettive abitudini e le pratiche quotidiane degli abitanti, considerate sotto forma di statistiche e quote di *modal share*, se non in occasione di piani elaborati anche grazie alla partecipazione dei cittadini, così come dovrebbe essere nel caso dei PUMS.

La pianificazione del paesaggio e delle mobilità passa quindi spesso attraverso il coinvolgimento di *stakeholder* e singoli cittadini, cosa che avviene, almeno per quanto riguarda il paesaggio, in particolar modo nelle regioni dove gli Osservatori del Paesaggio sono maggiormente attivi, come ad esempio in Piemonte, in Puglia e in Veneto, anche se con metodologie differenti: dal coinvolgimento dall'alto all'impegno e alla mobilitazione dal basso (Visentin, 2012).

Nelle Linee Guida per l'Attuazione della CEP si afferma che la struttura organizzativa degli Osservatori del Paesaggio dovrebbe permettere la collaborazione tra esperti, professionisti, tecnici, amministratori e il pubblico (Raccomandazioni del Comitato dei Ministri del CdE del 2008, Art.10).



Questo ruolo è ulteriormente sottolineato da Roberto Gambino, il quale definisce gli Osservatori, oltre che “strumenti di difesa”, anche come strumenti di connessione: “nodi di una rete” (Gambino *et al.*, 2013, p. 6) a supporto del cambiamento politico, sociale e culturale promosso dalla Convenzione, tra conoscenza esperta e culture locali, in una «*bi-directional interaction which, on the one hand gives voice to the involved populations as stated by the ELC, and on the other hand may translate scientific and technical information in effective regulations*» (Gambino *et al.*, 2013, p. 8). Secondo Castiglioni e Varotto, tali compiti si possono tradurre in tre parole chiave: conoscenza, consapevolezza e condivisione. Gli Osservatori sono infatti chiamati a contribuire non solo allo studio e all’analisi del paesaggio, comprendendo anche le percezioni e le rappresentazioni sociali, ma anche alla diffusione di consapevolezza sul legame tra la comunità e il paesaggio e, infine, alla promozione di un ruolo attivo e di un senso di responsabilità condiviso verso di esso (Castiglioni e Varotto, 2013).

In Italia il Codice Urbani ha portato all’istituzione di un Osservatorio Nazionale per la Qualità del Paesaggio e di diversi Osservatori Regionali, con l’obiettivo di «promuovere studi e analisi per la formulazione di proposte idonee alla definizione delle politiche di tutela e valorizzazione del paesaggio italiano» (DM 3 dicembre 2013, Art. 3). Se su scala nazionale l’Osservatorio, istituito nel 2009, si è reso solo di recente operativo, a livello regionale e locale sono sorti e hanno avviato le loro attività partecipative numerosi Osservatori, anch’essi tuttavia caratterizzati da incertezze di tipo istituzionale e operativo (Castiglioni e Varotto, 2013). Rispetto ai dati emersi da una ricerca condotta nel 2009 (Cassatella e Peano, 2009), nella quale figuravano solo 3 Osservatori regionali ufficialmente istituiti (Sardegna, Abruzzo e Calabria), il numero degli Osservatori italiani è decisamente aumentato, essendo oggi 13 le regioni ad averli creati; tuttavia è da sottolineare che, a 7 anni di distanza, non sembra siano sorti ulteriori gruppi su scala sub-regionale che si definiscono come osservatori locali del paesaggio, ad eccezione di quelli veneti. È possibile inoltre confermare la conclusione principale di Cassatella e Peano, poiché emerge ancora oggi una forte dicotomia tra strutture di pura sensibilizzazione o mera consultazione e strutture tecniche; mentre, alla luce delle indicazioni della Convenzione, gli Osservatori dovrebbero essere “concepiti come il luogo per elaborare e sperimentare pratiche partecipative e di *governance* intorno al paesaggio, con particolare riferimento agli aspetti identitari” (ivi, p. 34).

Bisogna considerare comunque che il ruolo attivo della popolazione nella trasformazione del paesaggio è spesso veicolato non solo grazie agli Osservatori ma anche attraverso la presenza di gruppi e network già costituiti, come gli ecomusei (dell’Agnese, 2016), che propongono iniziative e studi



relativi al paesaggio locale, oppure le associazioni storicamente riconosciute per la loro attività in campo ambientale o per la tutela dei beni culturali, come WWF, Legambiente, Italia Nostra, FAI o Slow Food, le quali sono dotate di una capillare rete di sezioni locali attive sui territori.

Come per il paesaggio, anche l'azione di *stakeholder* e cittadini nell'ambito delle mobilità si esprime principalmente attraverso le forme associative, e le esperienze sono altrettanto, se non maggiormente, diversificate. La mobilità sostenibile è un tema presente all'interno delle Agende21 locali, strumenti di partecipazione particolarmente attivi nei confronti dei temi lanciati dall'Agenda21, e ora dall'Agenda2030, così come ovviamente nei percorsi partecipativi previsti per la stesura dei PUMS. Tra le realtà che a vario titolo e con diverse modalità influenzano o entrano in conflitto con i processi di pianificazione della mobilità, vi sono diverse associazioni che riuniscono cittadini interessati al tema e che promuovono l'uso di mezzi di trasporto sostenibile sia per fini turistici, di scoperta e valorizzazione del paesaggio, sia come strumento di sostenibilità ambientale e per un miglioramento della qualità della vita (come il Touring Club Italiano, La Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta o Legambiente).

Nel campo della partecipazione alla mobilità sostenibile, così come in generale in tutti i processi inclusivi, le numerose esperienze si scontrano spesso con limiti, ostacoli e difficoltà derivanti dall'opacità della definizione di criteri di scelta dei partecipanti, dalla proliferazione di sedi di deliberazione che determinano uno scarso impatto delle decisioni prese e infine da una scarsa opera di monitoraggio e informazione dei risultati ottenuti (Cucca, 2009).

### ***2.2.3. Pratiche informali di trasformazione***

Le scelte e le azioni dei cittadini contribuiscono a determinare le trasformazioni del paesaggio del quotidiano anche al di fuori dei contesti associativi o dei percorsi partecipativi istituzionalizzati sopra citati. Le pratiche quotidiane contribuiscono infatti alla trasformazione dei paesaggi e delle mobilità non solo da un punto di vista immateriale, attraverso la diffusione di valori e rappresentazioni differenti, ma anche attraverso azioni concrete che molto spesso anticipano o contrastano quelle avviate dagli enti preposti alla pianificazione territoriale.

Risulta utile in questo caso richiamare il concetto di *insurgent citizenship*, termine che viene innanzitutto coniato in ambito architettonico in opposizione al pensiero modernista che vedeva il piano come soluzione ai problemi e ai conflitti sociali. Holston individua queste forme insorgenti «*both in or-*

*ganized grassroots mobilizations and in everyday practices that, in different ways, empower, parody, derail or subvert state agendas»* (Holston, 1998, p. 47), quindi nelle mobilitazioni popolari di base così come nelle pratiche quotidiane di contro-urbanizzazione. In seguito, il termine *insurgent urbanism* è stato applicato soprattutto nei contesti del Sud del mondo, dove le relazioni tra stato e cittadini, tra investimenti sullo sviluppo urbano e i loro impatti sul territorio, sono rese ancor più complesse dalle dinamiche post-coloniali (Miraftab, 2009). Oltre a queste pratiche di contro-urbanizzazione, di rifiuto o assenza di pianificazione, che si manifestano, in maniera palese ma allo stesso tempo in maniera spesso inconsapevole, nelle città auto-costruite degli *slums* o nei processi di auto-organizzazione al di fuori delle logiche della *governance* o del mercato, negli ultimi decenni si sono moltiplicate anche nel Nord del mondo esperienze locali, informali ma organizzate e consapevoli, che si focalizzano «*on the re-invention of urban (public) spaces through planning, rather than by avoiding it*» (Certomà e Notteboom, 2015, p. 3).

Nell'attuale era post-politica, come evidenziano Certomà e Tornaghi nel loro studio sulle pratiche di *political gardening* urbano, se da un lato l'antagonismo e i conflitti si esprimono attraverso pratiche locali insorgenti, estemporanee e spontanee, che assumono caratteri e adottano percorsi e strumenti diversi rispetto alle contestazioni politiche classiche, dall'altro gli *stakeholder*, privati e pubblici, entrano anche sempre più a far parte di procedimenti decisionali istituzionali ibridi (Certomà e Tornaghi, 2015, p. 1124). All'interno di tali processi la pianificazione non è più solo orientata ai cittadini ma è da essi guidata, non tanto attraverso strategie che potrebbero essere inquadrate nelle tradizionali forme di partecipazione descritte nel paragrafo precedente, quanto piuttosto attraverso processi auto-organizzati che tuttavia si caratterizzano per un elevato grado di consapevolezza e di capacità di dialogo con le istituzioni.

Il ruolo della popolazione come attore nel processo di cambiamento del paesaggio quotidiano prende corpo quindi, soprattutto in ambito urbano, anche nel dispiegarsi di innumerevoli esperienze, ormai diffuse non solo nelle grandi metropoli ma anche nelle piccole e medie città. Tra di esse è possibile citare l'organizzazione e realizzazione di *community gardens* informali, ai quali si lega anche il fenomeno della condivisione delle pratiche di acquisto di cibo (come nelle reti locali dei mercati a kilometro zero e nei gruppi di acquisto solidale); la sempre più diffusa tendenza alla condivisione degli spazi di abitazione e di lavoro (*cohousing* e *coworking*); o infine, le esperienze di rigenerazione urbana dei vuoti industriali, più o meno periferici e degradati, attraverso l'uso creativo degli spazi, anche tramite interventi di arte pubblica o street art.

Come sottolineano Certomà e Tornaghi, l'universo degli *urban gardeners* è multiforme sia dal punto di vista degli obiettivi che dei mezzi, ma è accomunato dal fatto che si tratta di pratiche che direttamente coinvolgono e modificano il paesaggio in cui la comunità vive, con l'appropriazione illegale di spazi, la sistemazione e coltivazione di aree abbandonate, la gestione collettiva del verde urbano, in opposizione al processo di urbanizzazione guidato da logiche neoliberiste che riducono gli spazi e i tempi pubblici e della coesione sociale (Certomà e Tornaghi, 2015, p. 1125). Si tratta quindi di azioni che intervengono sui luoghi del quotidiano sia materialmente che immaterialmente, donando loro nuove funzioni e di conseguenza nuovi significati. Allo stesso modo assumono molteplici connotazioni anche le forme di "comunità contrattuali", auto-organizzazioni residenziali che vanno dalle *gated community* ai *cohousing* (Chiodelli e Baglione, 2014), attraverso le quali, al di là del giudizio sugli esiti positivi o negativi di tali esperienze, si assiste ad un cambiamento del paesaggio e delle mobilità del quotidiano, soprattutto nel carattere aperto o perimetrato degli spazi dedicati alle attività quotidiane, ossia nell'estensione (come nel caso delle *gated community*) o nella riduzione (come per alcune forme di coabitazione) del confine tra vita privata e vita di comunità, tra spostamenti individuali e spostamenti collettivi.

Infine, numerose sono le esperienze di occupazione di spazi pubblici, le quali si traducono molto spesso in temporanee deroghe all'uso o al non-uso ordinario dei luoghi. Tali iniziative hanno l'obiettivo da un lato di restituire alle comunità di residenti, anche solo per un periodo di tempo limitato, luoghi dei quartieri in precedenza ignorati o addirittura evitati a causa di fenomeni di degrado, incuria e abbandono, e dall'altro di stimolare iniziative di pianificazione tradizionale volte a rendere stabili le nuove funzioni emerse.

Le pratiche quotidiane di abitazione, lavoro, consumo e del tempo libero diventano così sempre più occasione per riflettere, anche in chiave politica, sugli spazi del quotidiano, sulla loro storia e sulle loro effettive funzioni per le comunità residenti.

Certamente è anche attraverso le scelte di mobilità che i cittadini intervengono sul paesaggio, così come è attraverso gli spostamenti che ciascuno esplora, conosce e costruisce i propri paesaggi del quotidiano. Accanto alle forme di partecipazione e impegno associativo tradizionale, precedentemente citate, sono sorte, nel corso degli ultimi decenni, anche altre forme di mobilitazione e attivismo che riguardano strettamente le forme e le pratiche di mobilità. Queste iniziative possono essere definite insorgenti in quanto emergono dal basso e tendono a distinguersi dalle forme di partecipazione politica tradizionale che riguardano principalmente il processo di *decision*

*making*, poiché sono caratterizzate dall'effettiva messa in pratica, in maniera più o meno istituzionalizzata, di azioni di mobilità sostenibile.

Una prima categoria, la mobilitazione attiva, include quelle iniziative che nascono dal desiderio di manifestare un'esigenza politica distinguendosi tuttavia dalle tradizionali forme di protesta e mobilitazione sociale. L'esempio principale è costituito dalle Critical Mass nate a San Francisco nel 1992 con l'obiettivo iniziale di rendere i ciclisti urbani più visibili, come espresso nel volantino del primo raduno, il quale recitava infatti "*Reduce Invisibility! Join the new monthly ride home together!*". Generalmente le Critical Mass sono raduni informali, svolti a carattere mensile, durante i quali i ciclisti attraversano la città, raggiungendo, in gruppo, quella "massa critica" che consente loro di essere visibili e di poter contrastare il traffico automobilistico. Col tempo, il movimento delle Critical Mass si è esteso sia in termini di contenuti che in senso geografico, ampliando le rivendicazioni a temi legati alla qualità della vita e dell'ambiente urbano e diffondendosi prima in diverse città degli Stati Uniti e in seguito anche nel resto del mondo (Blickstein e Hanson, 2001). Blickstein e Hanson non solo affermano la multiscalarità del fenomeno, in quanto fondato su di una pratica locale che tuttavia riguarda temi più ampi, condivisibili dagli abitanti di qualunque città, dovuta anche alla capacità di utilizzare metodi di comunicazione informali e informatizzati, ma sottolineano anche il fatto che si tratti di un vero e proprio atto di «*embodiment of alternative transportation*» (ivi, p. 357), ossia di una rivendicazione politica che si manifesta di per sé, attraverso la messa in pratica dell'utilizzo della bicicletta per le strade delle città, nei paesaggi urbani del quotidiano, solitamente dominati dalle automobili.

Una seconda categoria di forme insorgenti di mobilità urbana è costituita dalle iniziative che non si limitano a manifestare una particolare esigenza di mobilità, ma promuovono e realizzano direttamente servizi di mobilità alternativi, spesso auto-organizzati. Gli intenti, il livello di informalità e di insorgenza di queste pratiche sono molteplici, poiché sono numerose le iniziative ascrivibili a questa categoria. Per quanto riguarda i ciclisti urbani, spesso gli stessi organizzatori delle Critical Mass sono anche promotori e attivisti volontari delle cosiddette "ciclofficine", ossia di officine di riparazione, custodia e a volte anche noleggio, di biciclette, posizionate in punti strategici delle città, come le stazioni dei treni o le piste ciclabili, che sono nate con l'obiettivo di sopperire alla mancanza di servizi dedicati a chi si muove in bicicletta. Un secondo esempio di iniziative di questo tipo che riguarda invece la mobilità pedonale è costituito dai Piedibus. Si tratta in questo caso di gruppi di genitori che, spesso con il supporto delle amministrazioni locali, si mettono a disposizione per accompagnare volontariamente gruppi di bambini a scuola a piedi, seguendo percorsi studiati per poter raggiungere in

sicurezza le scuole, con fermate ad orari prestabiliti per poter accogliere “a bordo” i bambini. Queste iniziative trovano le loro origini nelle linee direttive e negli obiettivi indicati nel Progetto “Città sane” presentato a Ottawa nel 1986 dall’OMS e dalle prime esperienze di *Walk to school* attivate in Danimarca. Dalla Danimarca l’iniziativa si diffonde rapidamente, in primo luogo nei paesi anglosassoni e poi in numerose nazioni, ma, pur trovando un considerevole sostegno istituzionale, mantiene sempre un forte carattere volontaristico, in quanto si basa unicamente sulla disponibilità e sulla capacità dei genitori di auto-organizzarsi e garantire il servizio di accompagnamento per una o più volte a settimana. In maniera molto simile si sono diffusi anche i gruppi di cammino, i quali verranno descritti in maniera più esaustiva nel capitolo dedicato al caso studio e che invece mirano ad affrontare, sempre attraverso forme di mobilitazione auto-organizzata, il problema della sedentarietà che colpisce soprattutto, ma non solo, le fasce più anziane della popolazione.

Un’ultima categoria è definita “consumerismo politico” poiché, anziché riguardare forme di mobilitazione o di volontariato, ha a che fare con le scelte di consumo, in questo caso di servizi di mobilità, che ciascun cittadino compie. Si tratta di un’azione che si manifesta nella scelta consapevole di produttori e prodotti che rispettino alcuni requisiti di sostenibilità ambientale e sociale (Forno e Graziano, 2016). Nell’ambito della mobilità, i “consumatori critici”, oltre a prediligere i mezzi non motorizzati o quelli pubblici, sono maggiormente inclini all’utilizzo di nuove forme di mobilità che prevedono la condivisione del mezzo di trasporto con l’obiettivo di ridurre l’inquinamento e la congestione stradale, come il *car pooling* (nel caso in cui il mezzo condiviso sia di proprietà del conducente) o il *car/bike sharing* (nel caso si tratti di un servizio di noleggio). Un’ulteriore tipologia di scelta di consumo critico che ha a che fare con la riduzione dei costi e degli impatti dei trasporti e con i cambiamenti nei paesaggi, soprattutto quelli del cibo, è la scelta di prodotti a “km zero”. La diffusa attenzione alla lunghezza della filiera, soprattutto in campo alimentare, è dimostrata dalla crescita esponenziale registrata nel numero di Gruppi di Acquisto Solidale censiti in Italia (Forno *et al.*, 2013) così come dalla proliferazione di mercati agricoli di produttori locali attenti alla sostenibilità del loro operato, anche in relazione all’inquinamento generato dal trasporto dei prodotti.

Considerando le principali caratteristiche delle varie iniziative insorgenti illustrate è possibile affermare che si tratta per la maggior parte di pratiche che vengono svolte in gruppo o che presuppongono la presenza di una più o meno ben definita collettività di riferimento. La dimensione collettiva e plurale di tali esperienze sembra quindi essere un fattore importante, sia nell’ambito delle iniziative riguardanti il paesaggio sia in quelle più orientate

alla trasformazione delle pratiche di mobilità, e non può non essere ricondotta alla consapevolezza dei partecipanti che in gioco vi siano risorse e beni comuni, il cui utilizzo e la cui gestione debba necessariamente passare attraverso una maggiore attenzione alle relazioni, non solo tra le azioni quotidiane e gli impatti territoriali che ne derivano, ma anche tra gli individui stessi, in quanto membri di una collettività.

Nel prossimo capitolo si cercherà di esplorare quindi anche il ruolo di questa dimensione collettiva, già emersa anche nell'analisi teorica affrontata nel primo capitolo, all'interno dei processi di costruzione dei paesaggi in movimento. Attraverso l'analisi approfondita di un caso studio costituito da una pratica di mobilità informale che ha strettamente a che fare con il paesaggio del quotidiano emergeranno quindi i percorsi, materiali e immateriali, con i quali il paesaggio si fa strada e il movimento si fa paesaggio.

### 3. Percorsi. I paesaggi del quotidiano dei gruppi di cammino

#### 3.1. I gruppi di cammino come caso studio

Il cammino in gruppo ha da sempre avuto un ruolo, più o meno rilevante, all'interno delle pratiche sociali, a partire in primo luogo dall'escursionismo in contesti naturali o rurali. Recentemente, tuttavia, si assiste al proliferare di iniziative che mirano a diffondere tali pratiche anche in ambiti urbani e periurbani, in particolar modo come mezzo di promozione di stili di vita sani. In tali pratiche vi è un'elevata consapevolezza non solo degli effetti fisici e sanitari del cammino ma anche dell'elemento sociale che, come affermano Lee e Ingold sulla base delle loro osservazioni sul campo e come avviene anche nel caso studio di seguito descritto, risulta impossibile separare da quello psicofisico.

*The sociability of walking also came through strongly during participant observation with some of the many walking clubs and groups in Aberdeen. Only some of these groups are regarded as 'traditional' hill-walking or mountaineering clubs like the Cairngorm Club or the Scottish Mountaineering Club. Many others operate in workplaces, churches or simply and less formally, amongst regular social groups of friends and families. There are also many walking groups for older people. While these latter were 'officially' for exercise and health benefits, everyone Lee spoke to either volunteered or agreed with the suggestion that the social element was just as important, and, indeed, could not readily be separated from the health aspect. (Lee e Ingold 2006, p. 82)*

Di conseguenza, diversi studi, soprattutto quelli afferenti alla psicologia, alla medicina sociale e allo studio delle relazioni tra luoghi e salute, pongono al centro delle analisi la variabile relativa alla presenza di altre persone durante gli spostamenti. Le ricerche confermano ad esempio che la tipologia del mezzo di trasporto utilizzato è in grado di incidere sulla solitudine percepita soprattutto dagli anziani; l'utilizzo del mezzo pubblico, della bicicletta



o gli spostamenti a piedi – tipologie di mobilità durante le quali è più facile incontrare altri individui e socializzare – sembrano essere infatti fattori chiave nel ridurre la sensazione di isolamento e la solitudine (van den Berg *et al.*, 2016). Inoltre, la dimensione collettiva delle pratiche di spostamento è considerata una componente fondamentale che determina non solo l'incremento dell'attività fisica (Kassavou *et al.*, 2013), ma anche la funzione terapeutica del paesaggio attraversato (Staats e Hartig, 2004; Doughty, 2013).

Per quanto riguarda la presente ricerca, tra le pratiche di mobilità svolte in gruppo si è scelto di considerare in particolare i gruppi di cammino. Le ragioni di tale scelta sono molteplici. In primo luogo, il raggio di azione di questi gruppi è relativo ad un ambito urbano e periurbano fortemente legato al paesaggio del quotidiano; non si tratta infatti di pratiche di mobilità del tempo libero che implicano trasferimenti su lunghe distanze e destinazioni considerate eccezionali per motivi culturali o naturalistici, bensì di gruppi strettamente legati alla scala del quartiere di residenza. In secondo luogo, si tratta di gruppi che si ritrovano con costanza e frequenza, almeno una volta a settimana, per cui, a differenza delle Critical Mass, si configurano maggiormente come una pratica del quotidiano, che non avviene quindi solo in particolari occasioni. Inoltre, sembra particolarmente interessante analizzare il caso dei gruppi di cammino proprio per la loro apparente distanza rispetto alle tematiche di conoscenza, gestione e valorizzazione del paesaggio del quotidiano, nonostante esso sia il contesto entro il quale si muovono. Così come i Piedibus, organizzati per gli alunni delle scuole elementari, i gruppi di cammino sono infatti principalmente destinati alla promozione di stili di vita sani, alla diffusione di pratiche di mobilità sostenibili, e raramente manifestano un legame diretto ed esplicito con le questioni legate al paesaggio del quotidiano. Risulta quindi utile affrontare l'analisi empirica a partire da un caso studio che non considera la cura del paesaggio tra i suoi obiettivi primari per poter individuare i possibili legami tra pratiche di mobilità e paesaggio e, in particolare, per interrogarsi sulla possibilità di considerare le pratiche di mobilità collettiva come forme di cittadinanza attiva nei confronti del paesaggio, analizzandone la valenza sociale e politica implicita. Infine, i gruppi di cammino di Bergamo sono stati individuati come caso studio anche per altre ragioni operative legate a funzionalità pratiche relative alla loro localizzazione, al fatto che, rispetto ai partecipanti ai Piedibus, si tratta di adulti con i quali è più agevole condurre un'intervista in cammino senza dover applicare tecniche calibrate sui bambini, nonché per la possibilità di sfruttare contatti già maturati durante ricerche condotte in precedenza.

Diffusi all'incirca dall'anno 2000 in numerose province italiane, così come in diversi Paesi europei ed extraeuropei, i gruppi di cammino sono composti da un numero variabile di persone che si ritrovano almeno una

volta a settimana per camminare insieme lungo un percorso urbano o extraurbano. Essi mirano, all'interno di una comunità specifica, alla promozione della cultura della salute e al raggiungimento di obiettivi di natura socio-sanitaria. Con 300 gruppi e un totale di circa 4.500 camminatori, la provincia di Bergamo, contesto della presente ricerca, è seconda solo all'area milanese per numero di partecipanti. In Provincia di Bergamo i gruppi sono attivi dal 2009 e fanno parte del progetto “Stili di Vita Sana” il quale coinvolge, a livello nazionale, Aziende Sanitarie, Amministrazioni Comunali, settori del privato sociale e organizzazioni di volontariato. Oltre a sottolineare le positive ricadute sanitarie e legate al *welfare* che derivano dalla promozione di stili di vita sani, il sito della Rete provinciale bergamasca dei gruppi di cammino segnala inoltre il tema della condivisione sociale come “peculiarità implicita” dei gruppi.

Il gruppo di cammino ha come peculiarità implicita il favorire attivamente la condivisione sociale fra i suoi protagonisti, accrescendo le conoscenze degli stessi camminatori e stimolandoli ad una partecipazione viva ed entusiasta all'interno di un processo che è totalmente condiviso in termini sia tempistici che partecipativi<sup>1</sup>.

Con queste parole, gli stessi promotori riconoscono alla pratica del cammino in gruppo anche un valore educativo e di sensibilizzazione non solo sanitaria ma anche culturale, che vede la partecipazione e la condivisione come elementi fondamentali.

Pur essendo, come evidente, supportati e promossi da alcune istituzioni pubbliche, le Aziende Sanitarie Locali e i Comuni in primo luogo, i gruppi di cammino nascono e sopravvivono principalmente grazie all'azione dei volontari e dei partecipanti, in particolare grazie alla figura che viene definita del *walking leader* o “conduttore” del gruppo, il quale organizza le uscite, mantiene le relazioni e i contatti interni e gestisce anche le relazioni con la Rete provinciale, che funge da coordinamento e offre supporto soprattutto per attività di formazione, informazione e comunicazione.

Nell'ambito del Comune di Bergamo sono stati censiti 13 gruppi (più o meno attivi), i quali afferiscono a uno o più quartieri di riferimento oppure a realtà specifiche quali l'Università della Terza Età o grandi aziende pubbliche o private (come ospedali o altre sedi di lavoro con un numero elevato di dipendenti). Nel corso della presente ricerca è stato possibile contattare ed effettuare la raccolta dati con 6 gruppi, i quali possono essere considerati

<sup>1</sup> Testo disponibile al sito: <http://ats-bg.it/servizi/Menu/dinamica.aspx?idSezione=1661&idArea=59223&idCat=19130&ID=57677&TipoElemento=categoria>, ultimo accesso: 26/02/2020.

come rappresentativi della totalità in quanto localizzati in quartieri differenti della città (centrali così come periferici).

### **3.2. Paesaggio e mobilità nella città di Bergamo**

La città di Bergamo, in Lombardia, si trova allo sbocco di due valli fluviali che corrono a sud della Valtellina (la Valle Brembana e la Val Seriana) e costituisce il principale agglomerato urbano del territorio situato tra il Milanese e il Bresciano, che dagli ambienti montani prealpini si apre a sud verso la Pianura Padana. Si tratta di una città di medie dimensioni al centro di una conurbazione che raggiunge approssimativamente i 480.000 abitanti e che presenta alcune peculiarità geografiche che è utile sottolineare, relative in particolar modo alla localizzazione e alla presenza di aree verdi all'interno del tessuto storico della città e al sistema della mobilità.

Il primo insediamento sorge in epoca pre-romana e si sviluppa in seguito su di un rilievo collinare isolato e orientato in direzione nord/ovest-sud/est, il quale domina la pianura a sud. Il nucleo medievale è costituito, oltre che dalla cosiddetta Città Alta, anche dai borghi storici che si sviluppano lungo le principali direttrici commerciali dell'epoca e che determinano, addensandosi lungo le dorsali del sistema collinare, una particolare conformazione urbana non concentrica bensì radiale e suddivisa in due parti e tre piani distinti. Osservando la città da una prospettiva zenitale è possibile individuarne le parti: il nucleo compatto di Città Alta e i borghi che da essa si dipartono; mentre attraverso un punto di vista prospettico emerge invece la suddivisione in tre diversi piani, osservabili dal basso verso l'alto: i borghi che si distendono verso la pianura, la città storica circondata dalle Mura e infine il Castello di S. Marco, posto sul più alto colle di S. Vigilio (Ferlinghetti, 2013, p. 298). La città si è distribuita così assumendo una "pianta palmare", il cui centro è costituito dal nucleo storico, dal quale, come delle dita separate l'una dall'altra da conche rurali, oggi quasi tutte urbanizzate, si dipartono cinque borghi, che seguono le direttrici dei vicini capoluoghi e dei principali centri commerciali e politici (Pagani, 2000).

Un'ulteriore caratteristica peculiare della città di Bergamo è costituita dalle Mura venete realizzate alla fine del XVI secolo, le quali costituiscono oggi un elemento architettonico identitario di elevato valore culturale e ambientale, riconosciuto Patrimonio dell'Umanità nel 2017. All'epoca della loro costruzione, tuttavia, le Mura determinarono una profonda frattura all'interno del tessuto urbano già consolidato, interrompendo la continuità che in precedenza si sviluppava tra la città sul colle e i borghi. Tale evento

traumatico, le relative ragioni militari che impedirono la costruzione di edifici attorno ai bastioni, unitamente al ruolo dei centri monastici localizzati alle pendici dei colli, hanno permesso tuttavia la sopravvivenza di ampie porzioni di verde all'interno della città, le quali hanno resistito in parte anche alla progressiva saldatura dei borghi storici avvenuta a partire dal XIX secolo.

Oltre alla morfologia naturale del territorio e all'evoluzione storica dell'insediamento, nel corso del Novecento si aggiungono due ulteriori fattori che contribuiscono a rafforzare il particolare rapporto che la città ha sviluppato con gli spazi aperti e verdi. In primo luogo, nel Piano Regolatore del dopoguerra, approvato nel 1951, fu inserita una norma – detta “del cinquantesimo” – che impedì di fatto la costruzione di nuovi edifici sul fronte collinare, poiché vietava ai proprietari di costruire per più di 1/50 del terreno a disposizione. Questa norma ha permesso di ridurre al minimo gli interventi di edificazione e di salvaguardare la presenza di numerose aree verdi, boscate e coltivate, all'interno del perimetro urbano. In secondo luogo, a conferma di quanto la città abbia saputo nel corso del tempo mantenere una forte consapevolezza dell'importanza di conservare il patrimonio naturalistico e paesaggistico di cui è permeata, nel 1977 venne istituito il Parco Regionale dei Colli di Bergamo, all'interno del cui perimetro vennero inseriti la Città Alta intera e i suoi colli. Le strategie ed esigenze di pianificazione e di tutela del Parco hanno permesso, nel corso del tempo, di arginare ulteriori espansioni urbane e, come afferma Ferlinghetti, di mantenere viva l'evoluzione di un sistema del verde frutto di un'interazione continua tra le dinamiche naturali e quelle antropiche (Ferlinghetti, 2013, p. 285).

Le trasformazioni urbane che hanno interessato la città di Bergamo nel corso della storia ruotano in particolare attorno alle relazioni tra gli elementi costitutivi interni al sistema urbano: le due parti (città e borghi) e i tre piani (città, borghi e Castello di San Vigilio); ma l'evoluzione della città è dipesa anche dalle relazioni con l'esterno, le quali hanno condizionato l'espandersi dei borghi pedecollinari verso le principali direttrici commerciali: Brescia e Venezia, Milano, Lecco-Como e le valli montane (Pagani, 2000; Ferlinghetti, 2013). La mobilità, il trasporto delle merci e gli spostamenti delle persone, costituiscono quindi alcune delle dinamiche che hanno determinato l'evoluzione della città. La già ricordata pianta palmare, costituita dal nucleo storico posizionato sul colle e dai borghi da esso discendenti, costituiva, sin dall'epoca medievale, lo scenario di una mobilità caratterizzata da spostamenti radiali (dal centro ai borghi e verso altri territori e viceversa). La costruzione delle Mura venete, conclusasi nel 1588, operò una frattura nel tessuto urbano e diede avvio al lento ma progressivo saldamento dei borghi a scapito delle conche rurali che prima si alternavano ad essi, accelerato in seguito dalla realizzazione di nuovi assi di viabilità concentrici.

La mobilità circolare attorno al centro storico è quella che oggi caratterizza maggiormente il movimento nella città e attorno ad essa, nell'area urbanizzata che si è espansa a mezzaluna attorno al colle, attraversata da diversi anelli di strade a scorrimento veloce e da moderne infrastrutture di mobilità (tram, ferrovia, aeroporto). Tuttavia, la mobilità di tipo radiale sopravvive, oltre che negli assi di penetrazione verso il centro, anche in una rete di mobilità lenta costituita dai numerosi percorsi pedonali che connettono tutt'oggi la Città Bassa con la Città Alta, le cosiddette "scalette". Al sistema delle "scalette" si è aggiunto, in epoca più recente, quello delle piste ciclabili e pedonali che interessano in particolare le aree periurbane, che si collocano sul bordo esterno e interno della "mezzaluna urbana" formata dalla città novecentesca attorno al suo nucleo originario. Un esempio di tali realizzazioni è la Greenway del Morla, pista ciclopedonale che prende il nome dal torrente di cui segue il tracciato, localizzata a nord-est rispetto al centro storico. La Greenway è stata realizzata nel 2007 e copre una distanza di circa 9,6 km. Il progetto della ciclopista è interessante, oltre che per la valorizzazione del torrente Morla, soprattutto per la fruizione lenta delle aree del Parco Regionale dei Colli di Bergamo. Seppur di ridotte dimensioni, il caso della Greenway del Morla dimostra come anche la mobilità non motorizzata, o meglio, le infrastrutture ad essa dedicate, siano in grado di generare impatti, seppur lievi, dal punto di vista del mosaico paesaggistico. Pur essendo di recente costruzione, la pista ciclopedonale del Morla è, come si vedrà nel corso dell'analisi dei dati raccolti, il secondo punto di riferimento più frequentemente citato dai partecipanti ai gruppi di cammino (dopo Città Alta) e compare non solo all'interno dell'intervista condotta nel quartiere dove insiste, bensì anche in quasi tutte le altre interviste.

Negli ultimi anni, anche Bergamo, come molte città europee, si sta dotando di politiche e piani strategici dedicati alla mobilità sostenibile sempre più connessi alla pianificazione urbanistica oltre che alla gestione del traffico, andando ad interessare in particolar modo l'evoluzione e la connessione degli ambiti di verde urbano. Ad esempio, il Piano strategico per la mobilità ciclistica del Comune di Bergamo (Biciplan), elaborato nel 2014, integra e consolida il progetto di cintura verde già contenuto nel Piano di Governo del Territorio vigente, il quale si compone di un parco lineare e di tre "stanze verdi". Il Biciplan prevede infatti la realizzazione di una rete ciclabile che permetta la connessione, senza soluzione di continuità, tra circa venti parchi urbani e di un secondo percorso turistico-ricreativo al quale appartiene anche il tratto di Greenway precedentemente citato. Tali progettualità, una volta realizzate, andranno a costituire nuovi elementi del paesaggio del quotidiano, aggiungendosi così alla Greenway del Morla tra i punti di riferimento spaziali percepiti dalla popolazione.

Questo veloce inquadramento della città di Bergamo, attraverso la ricostruzione di alcune tappe della sua evoluzione storica e urbanistica, oltre a metterne in evidenza le peculiarità, permetterà di poter meglio leggere in seguito i dati relativi alla percezione del paesaggio del quotidiano emersi dal caso studio.

### 3.3. Obiettivi, strumenti e finalità della ricerca

Il percorso di analisi e documentazione bibliografica e il processo di avvicinamento alla realtà scelta come caso studio si sono sviluppati in parallelo e si sono reciprocamente fecondati, con la progressiva definizione delle domande di ricerca, le quali, nel corso del lavoro, sono state via via meglio dettagliate. L'esplorazione del rapporto tra mobilità e paesaggio è una questione troppo generica e al tempo stesso complessa per poter essere affrontata compiutamente attraverso l'analisi di un solo caso studio, ma è stata il punto di partenza per poter individuare le macro-aree disciplinari di riferimento e quindi collocare la ricerca all'interno degli studi che si occupano della percezione sociale del paesaggio, adottando una chiave di lettura vicina all'approccio della Convenzione Europea del Paesaggio, ampliando però lo sguardo anche verso teorie che traggono origine da correnti differenti, geografiche e non, inquadrando quindi la ricerca in uno spazio liminale e ibrido, difficile da delimitare. La riflessione iniziale, illustrata nel primo capitolo, ha permesso di delimitare il campo d'azione, specificando il tipo di paesaggio che si intende considerare, cioè quello corrispondente alla sua dimensione quotidiana, e quali forme di mobilità porre sotto la lente di osservazione, ossia quelle non motorizzate in ambito principalmente urbano, con particolare attenzione alla mobilità pedonale. Le domande di ricerca che hanno guidato l'analisi del caso studio qui presentato corrono dunque lungo i ponti teorici e le dimensioni descritte nella parte teorica del volume e possono essere così declinate: quali impatti hanno le pratiche di mobilità lenta, e in particolare i gruppi di cammino, sulle forme del territorio? In che modo il cammino in gruppo influenza le percezioni del paesaggio? In che modo queste percezioni influenzano l'esperienza del cammino? È possibile considerare le pratiche collettive di mobilità come forme di cittadinanza attiva e di *commoning mobility* (Nikolaeva *et al.*, 2019)?

La prima domanda è volta ad indagare come i comportamenti e le pratiche di mobilità lenta trasformino le forme del territorio e di conseguenza il paesaggio, mentre la seconda mira invece a stabilire se, e attraverso quali modalità, i comportamenti e le decisioni di mobilità, con particolare atten-

zione al cammino, influenzano il processo di percezione del paesaggio, ossia le tipologie di filtri e modelli adottati e le conseguenti rappresentazioni. La terza domanda, afferente anche in questo caso alla dimensione soggettiva, è invece orientata nel verso opposto, ed è rivolta alla comprensione del ruolo che il paesaggio percepito ha nelle esperienze e nelle pratiche di mobilità considerate. Infine, concentrando l'attenzione sulla dimensione collettiva e quindi politica della relazione, l'ultima domanda di ricerca riguarda la possibilità di considerare alcune pratiche di mobilità come forme di cittadinanza attiva nei confronti del paesaggio.

Per la raccolta dei dati relativa al caso dei gruppi di cammino di Bergamo sono state adottate tre metodologie tra loro complementari, ibride, contestualizzate e il più possibile inclusive: la raccolta di informazioni tramite l'analisi dei documenti del Piano di Governo del Territorio del Comune di Bergamo e altre pubblicazioni relative all'evoluzione urbanistica locale, le interviste in cammino georeferenziate (*spatial transcript*) e infine i questionari. In particolare, si è scelto di adottare la tecnica sviluppata da Evans e Jones chiamata *spatial transcript*, che, come descritto nel secondo capitolo, consiste nell'effettuare interviste in cammino ed in seguito associare la trascrizione al tracciato GPS registrato, poiché offre la possibilità di analizzare come i soggetti in movimento interpretano lo spazio in cui si spostano e come questi spazi a loro volta contribuiscono a dar forma alle loro riflessioni. A differenza dei casi studiati da Jones e Evans in cui venivano intervistati singoli individui (Evans e Jones, 2011; Jones e Evans, 2012a), nel contesto della presente ricerca si è scelto inoltre di adattare questa tecnica a gruppi di persone in cammino. Oltre all'utilizzo degli *spatial transcripts*, la ricerca si è basata anche sulla raccolta di informazioni tramite un questionario, distribuito ai partecipanti delle interviste in cammino al termine del percorso.

Il questionario, composto principalmente da domande a scelta multipla, è stato strutturato in sei brevi parti, ispirandosi a modelli utilizzati all'interno di simili ricerche sulla percezione del paesaggio (Castiglioni *et al.*, 2010). La prima sezione è dedicata a raccogliere informazioni di base sui partecipanti al gruppo di cammino; la seconda è incentrata sulla frequenza, la tipologia degli spostamenti e sugli obiettivi con cui si partecipa al gruppo; la terza parte è stata elaborata con l'obiettivo di ottenere informazioni in merito al paesaggio percepito, mentre la quarta con lo scopo di raccogliere dati sull'impatto di tali rappresentazioni sull'esperienza del cammino; infine, le ultime due sezioni sono dedicate alle aspirazioni dei soggetti in merito al paesaggio del quotidiano e alla definizione del concetto di paesaggio.

Il processo di raccolta e analisi dei dati si è svolto quindi attraverso le fasi di: raccolta dati, analisi delle interviste e analisi dei questionari. La raccolta dati è cominciata grazie ai contatti con i gruppi per l'organizzazione degli



appuntamenti, durante ogni uscita sono stati utilizzati un GPS, una macchina fotografica e il registratore vocale, mentre al termine delle interviste in cammino sono stati somministrati i questionari.

Le uscite con i gruppi di cammino sono state tutte introdotte da una breve presentazione personale e degli intenti della ricerca, nonché dalla richiesta del consenso a procedere con la registrazione del percorso e dell'audio. In tutti i casi i percorsi non sono stati scelti in funzione della ricerca, bensì erano quelli decisi e programmati dal gruppo in maniera condivisa tra i partecipanti o preparati dai “conduttori”, ossia da coloro i quali assumono il ruolo, volontario, di coordinamento e organizzazione interna. Per facilitare l'emersione di contenuti rilevanti per la ricerca, durante la camminata, in maniera non strutturata e senza seguire un ordine prestabilito, i partecipanti sono stati sollecitati attraverso alcune domande come ad esempio: quali sono i luoghi che caratterizzano il quartiere? Perché? Come li descrivereste? Quali sono i luoghi più importanti del quartiere? Per quale motivo? Quali sono i luoghi significativi per voi, per la vostra esperienza personale? Perché? Cosa vorreste che cambiasse nel quartiere? Cosa no? Perché? Quali sono i luoghi che vi piace raggiungere a piedi? Quali evitate? Come mai? Quali sono i fattori che incidono sull'esito di una camminata? Quali sono i vantaggi e gli svantaggi del muoversi a piedi nel quartiere? Quale impatto ha la mobilità lenta sui luoghi del vostro quartiere?

In aggiunta, in corrispondenza di luoghi di particolare interesse, o su suggerimento degli stessi partecipanti, sono state scattate alcune fotografie, le quali sono state poi georeferenziate ed associate al percorso GPS effettuato.

Una volta raccolti tutti i dati si è proceduto con la loro elaborazione attraverso le seguenti fasi:

- trascrizione delle interviste all'interno di un file di testo;
- elaborazione del percorso GPS tramite il software QuantumGIS ed estrazione della tabella contenente le coordinate di tutti i punti che compongono la linea del tracciato, registrati dal GPS ogni 10 secondi circa di cammino;
- suddivisione del testo delle interviste in sezioni da 10 secondi ciascuna (pari all'intervallo di tempo tra due punti del tracciato) e loro trasposizione all'interno della tabella creata in precedenza;
- codifica manuale dei temi con individuazione dei punti di riferimento contenuti e dei valori ad essi associati;
- elaborazioni cartografiche e analisi statistiche di base.

La fase principale di questa procedura, quella dalla quale è dipesa l'interpretazione successiva dei dati, è la fase di codifica dei dati raccolti. Una volta trascritte tutte le interviste in cammino, si è proceduto infatti con una loro rilettura sistematica, volta ad individuare tutte le “entità semantiche”

contenute nelle interviste stesse, le quali sono state poi raggruppate in cluster contenenti diverse possibili categorie. Ogni cluster di entità semantiche costituisce quindi una colonna all'interno della tabella di codifica e ciascun brano dell'intervista è stato associato, quando possibile, ad una delle categorie individuate. I gruppi di entità semantiche e le possibili categorie emerse dall'analisi del testo delle interviste sono:

- il gruppo: descrizione del gruppo di cammino, del funzionamento interno ai percorsi scelti e delle relazioni con altri soggetti del territorio;
- i soggetti: persone di diverso genere, età, provenienza e condizioni di mobilità, realtà organizzate del territorio e infine soggetti non-umani quali gli animali o i mezzi di trasporto;
- gli elementi del paesaggio: punti di riferimento, servizi pubblici, attività commerciali, aree residenziali, infrastrutture di mobilità, verde urbano e agricolo, idrografia, aree dismesse o caratterizzate dalla presenza di rifiuti;
- le attività: pratiche o attività relative all'osservazione, al dialogo, al movimento, alle relazioni interne alla comunità, al lavoro o altre attività di tipo culturale;
- le sensazioni: di tipo fisico (caldo, fresco, fatica, percezioni di profumi o rumori, ecc.), relazionale (paura, insicurezza, disagio, ecc.) o spaziale (curiosità, spaesamento, appartenenza o distacco rispetto ai luoghi);
- le storie (collettive) e le memorie (personali);
- le questioni urbanistiche o ambientali;
- altri riferimenti, in particolare riguardanti le condizioni climatiche o il tempo.

In aggiunta, la tabella di codifica è servita anche per individuare ed analizzare in particolare i punti di riferimento citati nel testo, ossia tutti gli elementi del paesaggio cartografabili, utilizzati ad esempio per l'orientamento nello spazio, nella descrizione del paesaggio o nel confronto tra luoghi. Di conseguenza, in corrispondenza di ogni brano contenente la citazione di un punto di riferimento sono state aggiunte nella tabella di codifica anche informazioni relative a:

- la tipologia di punto di riferimento, sul modello della classificazione utilizzata da Evans e Jones (2011), ossia distinti tra: produttivo, commerciale, religioso, culturale, area verde/naturale, residenziale, infrastrutture/servizi, generico;
- lo stimolo che ha indotto i partecipanti a citare il punto di riferimento, tra: vista, posizione, discorso, rumore, odore o altre sensazioni;
- la tipologia di valore ad esso associato (nei casi in cui è stato possibile individuarla): naturalistico, identitario, sociale, soggettivo/affettivo, economico, storico/artistico/culturale, estetico o infine funzionale.

Accanto alle informazioni ottenute grazie all'utilizzo del GPS e alla mappatura degli itinerari, le quasi 12 ore di interviste registrate in totale sono quindi state sbobinate e trasferite in tabelle di analisi contenenti dieci colonne di codifica.

Il processo di codifica è avvenuto rileggendo e interpretando il testo un brano per volta, considerando non solo il contesto dell'intero discorso ma anche il contesto effettivo in cui si è svolto, incorporando nella valutazione l'interpretazione dei significati colti durante l'intervista stessa, le attitudini, le intenzioni e le informazioni non-verbali.

Per quanto riguarda invece i questionari, compilati al termine delle interviste in cammino, l'analisi dei dati in essi contenuti è stata condotta attraverso il trasferimento delle risposte all'interno di un database Excel e l'elaborazione di alcune statistiche di base. Le risposte ai questionari sono state tutte trasferite all'interno di un unico database, dal quale è stato possibile poi operare selezioni, filtrando i dati per quartiere di provenienza, oppure secondo altre categorie, ed individuare le risposte più frequenti e altre informazioni rilevanti.

In conclusione, nonostante non siano mancati problemi derivanti dalla difficoltà di coniugare dati provenienti da fonti di diverso tipo, in particolar modo legati all'eterogeneità dei dati qualitativi provenienti dalle interviste rispetto a quelli quantitativi relativi al percorso georeferenziato, è possibile affermare che proprio tale difficoltà costituisce il principale valore aggiunto di questa scelta multi-metodo di raccolta e analisi delle informazioni. Come verrà illustrato in seguito, la possibilità di elaborare e di interpretare i dati anche attraverso visualizzazioni cartografiche ha offerto numerosi spunti per la riflessione.

In sintesi, sono state effettuate in tutto 8 uscite in 6 quartieri della città e, complessivamente, hanno partecipato alla ricerca 87 persone. Sono state registrate 11 ore e 57 minuti di conversazioni e percorsi in tutto circa 45 km. In totale sono stati raccolti 82 questionari, i quali sono stati compilati dai partecipanti ai gruppi di cammino al termine delle interviste o in occasione di una conferenza organizzata dall'Agenzia di Tutela della Salute di Bergamo (ATS-ASL). Dai questionari è possibile trarre alcune prime informazioni generali relative ai partecipanti (Fig. 3).

I dati raccolti attraverso il questionario permettono di fornire un quadro relativo alle caratteristiche demografiche e sociali del campione analizzato. Si tratta di persone con un'età media pari a 68 anni (il partecipante più anziano ha 83 anni mentre il più giovane ha 36 anni), tutti italiani, di cui poco meno della metà è originaria di Bergamo, mentre i restanti sono nati nei comuni limitrofi o in altre località d'Italia. Il 66% dei partecipanti dichiara di essere pensionata/o e il 19% casalingo/a, mentre solo il 12% dichiara di

avere un'occupazione. Dal questionario emerge un alto tasso di “fedeltà” al gruppo di cammino, in quanto circa il 68% dei rispondenti dichiara di partecipare ai gruppi da più di 2 anni e l'86% di effettuare una o più uscite settimanali.

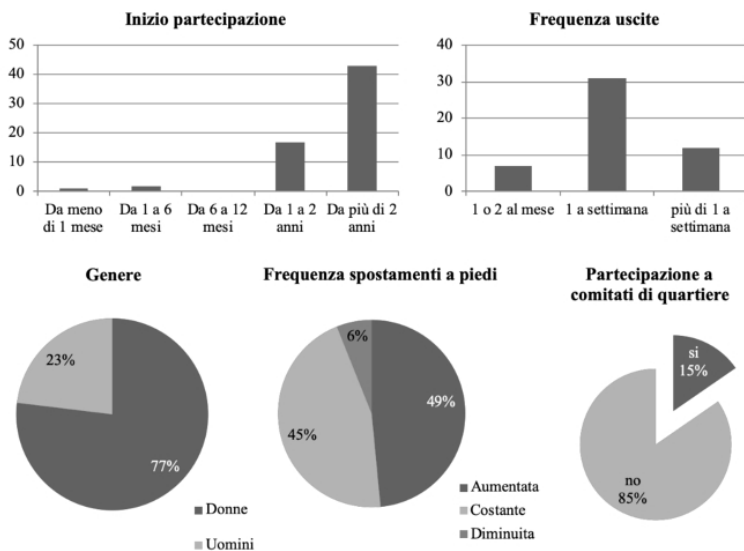


Fig. 3 - Alcuni dati generali provenienti dai questionari. I due grafici in alto illustrano i dati relativi all'inizio della partecipazione di ciascun soggetto ai gruppi di cammino (che è avvenuto principalmente da più di 1 anno) e alla frequenza delle uscite (mediamente 1 a settimana). In basso sono illustrati i dati relativi al genere (77% donne), al cambiamento dei comportamenti di mobilità indotto a seguito della partecipazione ai gruppi (che vede per il 49% un aumento degli spostamenti a piedi) e infine alla partecipazione dei soggetti alle attività dei comitati di quartiere (15%) (elaborazione dell'autrice sulla base dei dati del questionario).

Il questionario permette di stabilire inoltre che, grazie alla partecipazione ai gruppi di cammino, la frequenza degli spostamenti effettuati settimanalmente a piedi è aumentata per circa la metà dei partecipanti al questionario, è rimasta costante per il 45% ed è diminuita solo per il 6%. Questo dato conferma, pur essendo tratto da un campione piuttosto ridotto di partecipanti, l'utilità del gruppo di cammino nel promuovere stili di vita sani.

Tra i partecipanti ai gruppi vi è una quota di persone (circa il 15%) che dichiara inoltre di partecipare anche alle attività dei comitati di quartiere o delle altre reti sociali attive nella città. Si tratta di una percentuale relativamente bassa sul totale dei partecipanti ai gruppi di cammino ma, se considerata in relazione alla popolazione complessiva della città, potrebbe indicare la presenza di un legame non indifferente tra la partecipazione ai gruppi di cammino e le forme tradizionali di cittadinanza attiva.

Da queste prime considerazioni, relative alla presentazione dei dati provenienti dalle interviste in cammino e dai questionari, emergono già alcune possibili riflessioni legate al rapporto tra mobilità in gruppo e paesaggi del quotidiano. Nella prossima sezione verranno riportati alcuni dei risultati della ricerca, con l'obiettivo di offrire una panoramica delle questioni che è stato possibile far emergere attraverso l'uso delle metodologie sopra illustrate. In particolare, i risultati della ricerca verranno descritti approfondendo ciascuna delle quattro domande di ricerca precedentemente elencate, attraverso brani delle interviste in cammino e dati estratti dai questionari.

### 3.4. Mobilità lenta e forme del territorio

La prima domanda di ricerca è quella che maggiormente riguarda la dimensione spaziale del rapporto tra mobilità e paesaggio. Generalmente sono i trasporti motorizzati, ed in particolare quelli ad ampio raggio, ad essere considerati quali fattori di impatto sugli ecosistemi e sul paesaggio; tuttavia, anche la mobilità lenta può determinare cambiamenti nelle forme del territorio.

Il caso del tratto di pista ciclabile che corre lungo il torrente Morla trova ad esempio un'eco diffusa all'interno dei dati raccolti tramite le interviste e i questionari, dimostrando come la sua realizzazione abbia incrementato il livello di pedonabilità (*walkability*) dell'area, intesa come l'attrattività che il luogo esercita per i pedoni. L'analisi dei dati raccolti, riguardanti le percezioni dei gruppi di cammino, ha portato all'emersione di due ulteriori aspetti legati agli impatti materiali delle mobilità sulle forme del territorio. Si tratta da un lato della consapevolezza, espressa da alcuni partecipanti ai gruppi, delle dinamiche "conflittuali" che intercorrono tra le infrastrutture della mobilità motorizzata contemporanea e la viabilità storica; dall'altro lato è emerso il ruolo giocato dalla frequentazione, non tanto delle aree pedonali e delle piste ciclabili di recente costruzione, bensì di alcuni particolari percorsi, come ad esempio le strade interpoderali, che subiscono processi di degrado e abbandono anche a causa dello scarso passaggio pedonale.

Per quanto riguarda il primo aspetto, un partecipante del gruppo di cammino del quartiere Villaggio degli Sposi racconta che:

la circonvallazione ti impedisce il collegamento con quella che probabilmente era la capitale del vecchio quartiere, perché, diciamo che questa era una propaggine di Colognola, perché, tra l'altro, c'era una stradina che in cinque minuti tu andavi dalla chiesa di Colognola al centro del Villaggio [degli Sposi], ma neanche cinque perché sono 300 metri. Basta, non ci arrivi più là eh [...] questa era, se vuoi, la

campagna di Colognola e quindi hai tolto la connessione con il centro originario. (Villaggio degli Sposi – 18/05/16)

In questo caso emerge come la presenza di strade ad alto scorrimento, come la circonvallazione menzionata nel frammento di intervista, impedisca di percorrere a piedi quella che un tempo era una connessione rapida e diretta tra il quartiere e quello che viene considerato come il suo centro di riferimento originario, dove inoltre era localizzata la sede dei servizi circoscrizionali a cui gli abitanti facevano riferimento sino al 2014, anno della chiusura delle circoscrizioni decentrate.

Quando c'era la circoscrizione gli uffici erano a Colognola, ma tu a Colognola non ci arrivavi e per andare a Colognola dovevi passare per il centro. (Villaggio degli Sposi – 18/05/16)

Un altro esempio di tali dinamiche è emerso durante l'intervista al gruppo di cammino del quartiere Malpensata, quando, raccontando della possibilità di effettuare un circuito ad anello utilizzando una strada vicinale prima a fondo chiuso, uno dei partecipanti ha sottolineato come in realtà l'apertura del tratto finale e il suo collegamento con le nuove strade realizzate nelle vicinanze dello scalo aeroportuale di Orio al Serio:

non è stato fatto per chi cammina, ma per il parcheggio. (Malpensata – 7/05/16)

Il commento, breve e lapidario, sembra riflettere un senso di impotenza percepito dai camminatori urbani, i quali, più che provocare impatti sul territorio, sembrano sfruttarne tatticamente i cambiamenti generati dalle strategie di piano. Tali strategie sono in alcuni casi direttamente volte a favore del cammino, come la costruzione della *greenway* del Morla, in altri provocano indirettamente delle conseguenze positive, come in questo caso, oppure, e forse più frequentemente, interrompono percorsi, come tra il Villaggio degli Sposi e il quartiere Colognola.

Sempre nel corso della medesima intervista, la stessa strada vicinale (Via dei Prati) è oggetto di altre riflessioni, le quali portano ad elaborare la seconda considerazione, riguardante in questo caso l'effetto che la frequentazione di tali percorsi può avere nel prevenire situazioni di degrado:

e che è anche giusto continuare a frequentarli, perché se non si frequentano, come era successo a questa via qui tanti anni fa che c'era pieno di extracomunitari baraccati lì. Invece adesso che l'hanno sistemato un po' e la gente magari comincia ancora ad andarci. [...] Dove c'è meno gente e meno passaggio si crea questo, questa gentaglia che va lì. Poi comunque queste strade che hanno

fatto, nuove, tante volte hanno tagliato dei pezzi, degli angoli, delle stradine, che adesso non si usano più, se invece si tengono... (Malpensata – 7/05/16)

Il brano sopra riportato introduce infatti una seconda dinamica: all'interruzione delle "stradine" dovuta alla costruzione di nuove infrastrutture per la mobilità automobilistica, le quali spesso sono impermeabili ai pedoni e non prevedono connessioni con i percorsi preesistenti, si aggiunge l'importanza della frequentazione dei luoghi da parte della comunità locale per il loro mantenimento. "Tenere le strade" sembra tuttavia un invito che, almeno nel brano citato, si contrappone ad una condizione di degrado sociale piuttosto che materiale, che viene imputata all'abbandono dei percorsi da parte della comunità locale, sostituita da altre comunità, spesso svantaggiate e quindi marginalizzate.

In conclusione, per rispondere alla domanda legata agli impatti della mobilità lenta sulle forme del territorio, è possibile formulare alcune considerazioni. Storicamente le mobilità in generale e le relative infrastrutture di trasporto hanno contribuito a determinare l'evoluzione urbanistica della città e, attraverso una mobilità prettamente non motorizzata, alla sopravvivenza di una rete radiale di percorsi storici. Recentemente la pianificazione della mobilità ha modificato il paesaggio intervenendo con realizzazioni di infrastrutture dolci; in questo caso è possibile affermare che la mobilità non motorizzata introduca dei cambiamenti, seppur minimi, nelle forme del territorio. La mobilità motorizzata genera forti impatti su quella non motorizzata, modificando direttamente o indirettamente i percorsi e abilitando o disabilitando le tattiche pedonali.

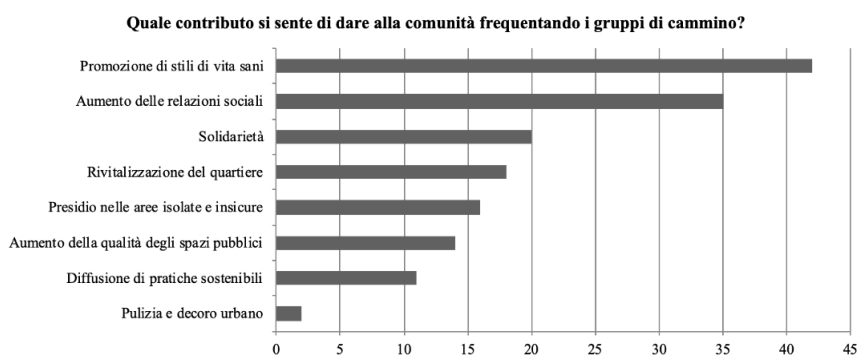


Fig. 4 - Ruolo e impatti del gruppo di cammino (elaborazione dell'autrice sulla base dei dati del questionario).



L'unico effetto materiale che è imputabile direttamente alla pratica del camminare – non alle strategie di pianificazione volte a favorirla – sembra essere l'effetto della frequentazione di alcuni percorsi, il loro mantenimento o presidio, il quale tuttavia sembra essere relativo non solo ad effetti spaziali ma soprattutto a dinamiche sociali, spesso conflittuali.

A conferma della scarsa capacità di impatto della mobilità lenta sulle forme del territorio, dai questionari emerge come gli effetti materiali del cammino siano quelli presi meno in considerazione. Tra le risposte alla richiesta in merito a quale fosse il contributo del gruppo di cammino per la comunità (Fig. 4), infatti, la qualità degli spazi pubblici, la sostenibilità ambientale e pulizia e il decoro urbano occupano gli ultimi posti, mentre un valore maggiore è assegnato proprio alla funzione di «presidio nelle aree isolate e insicure».

### **3.5. Percezioni, rappresentazioni ed esperienze**

L'esplorazione del processo di co-costruzione soggettiva del paesaggio durante il cammino in gruppo può essere suddivisa in tre diversi livelli di analisi, i quali corrispondono alla sfera delle percezioni visive, a quella delle rappresentazioni e dei valori e infine a quella legata alle pratiche e alle esperienze corporee e multisensoriali.

In primo luogo, per quanto riguarda le forme percepite, l'analisi dei dati raccolti si è concentrata soprattutto sull'interpretazione degli elementi del paesaggio emersi durante le interviste in cammino e contenuti nelle risposte aperte del questionario. Il secondo livello di analisi riguarda invece le rappresentazioni, ossia i discorsi e i valori associati a tali elementi e più in generale al paesaggio attraversato. Infine, l'attenzione si è concentrata sulla dimensione delle pratiche, cercando di evidenziare in che modo, attraverso il cammino in gruppo, il paesaggio si costruisca grazie anche all'esperienza multisensoriale del cammino.

Come illustrato in Fig. 5, la presenza di vegetazione e l'aspetto visivo del contesto sono gli elementi che vengono maggiormente presi in considerazione. Seguono i rumori, le condizioni del percorso, le sensazioni olfattive e la presenza di altre persone, mentre con meno frequenza i partecipanti dichiarano di considerare la tipologia di attività presenti (negozi, eventi, mercati, ecc.). Dai dati del questionario emerge quindi che per i partecipanti ai gruppi di cammino il paesaggio è fortemente connotato, oltre che dalla qualità visiva e in particolar modo dal “verde” presente lungo il percorso, anche dalle sensazioni uditive e cinetiche, legate entrambe strettamente alle condizioni

del percorso su cui si cammina, alla presenza o meno del marciapiede, alle tipologie di rumori presenti (traffico o altro).

**Pensi a una sua abituale camminata nel quartiere, quali sono le cose che osserva o percepisce maggiormente lungo il percorso?**

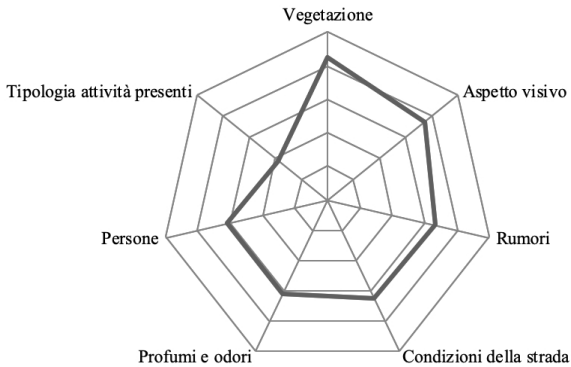


Fig. 5 - Quadro delle percezioni dei gruppi di cammino, media dei punteggi assegnati per ciascun elemento (elaborazione dell'autrice sulla base dei dati del questionario).

### 3.5.1. Gli elementi visivi

Il primo livello di analisi dei dati riguarda la percezione degli elementi del paesaggio e la ricostruzione della mappa mentale della città vista dal punto di vista dei partecipanti ai gruppi di cammino. Le domande che hanno guidato questa fase dell'analisi sono: in che modo il cammino influenza il paesaggio percepito visivamente? Quali sono gli elementi che vengono osservati e che compongono l'immagine mentale della città? Quanto sono legati al percorso effettuato?

La codifica degli *spatial transcripts* ha permesso di rilevare che, in linea con il dato emerso dall'analisi dell'uso del suolo attraversato dai gruppi, il verde urbano risulta essere un elemento di particolare importanza per i camminatori. Seguono i punti di riferimento, ossia gli elementi esplicitamente denominati e cartografabili - i quali verranno analizzati nel dettaglio in seguito -, le infrastrutture di mobilità e gli edifici residenziali.

La possibilità di mappare gli elementi emersi nei discorsi, grazie all'uso degli *spatial transcript*, facilita lo sviluppo di ulteriori riflessioni sulla distribuzione di ciascuna categoria per i diversi gruppi e sulle relazioni tra il contesto attraversato e il paesaggio raccontato. In generale è possibile affermare che sembra esserci una corrispondenza frequente tra l'oggetto del discorso, il

luogo in cui tale discorso emerge e la tipologia di uso del suolo attraversato. Il cammino nei luoghi costituisce quindi una modalità di conoscenza basilica del paesaggio del quotidiano, intesa come riconoscimento e memorizzazione dei suoi elementi percepibili visivamente. Tale conoscenza sembra inoltre essere amplificata proprio dalla pratica del cammino, come emerge anche dal fatto che gran parte dei partecipanti (il 68%) risponde in maniera affermativa alla domanda del questionario relativa alla sensazione di percepire maggiormente i cambiamenti del quartiere frequentando il gruppo di cammino.

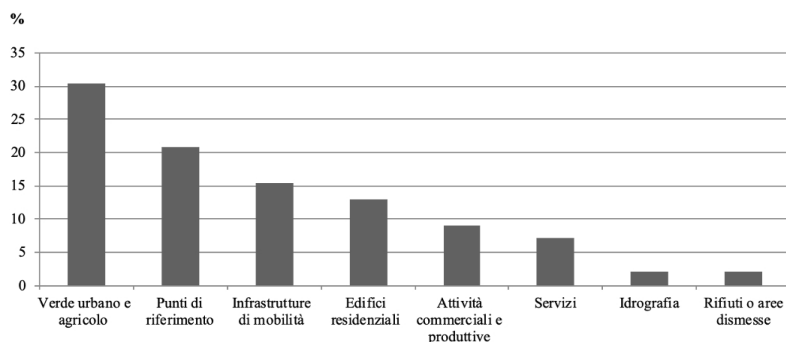


Fig. 6 - *Categorie di elementi contenuti nelle interviste in cammino (elaborazione dell'autrice sulla base dei dati delle interviste in cammino).*

L'analisi dei punti di riferimento emersi permette inoltre di ricostruire, in maniera deduttiva e richiamando la classificazione operata da Lynch (1960), una ipotetica mappa mentale tratta dai discorsi dei partecipanti ai gruppi di cammino. La mappa in Fig. 7 raffigura quindi i punti di riferimento emersi dalle interviste in cammino, suddivisi in elementi lineari (percorsi e barriere), elementi puntuali (nodi e *landmark*) ed elementi areali (distretti e quartieri)<sup>2</sup>. In questo caso la distribuzione nello spazio dei punti di riferimento sembra essere indice di una minore corrispondenza tra luogo del cammino e il punto di riferimento citato. Tuttavia, gli elementi lineari, pur essendo di numero inferiore, sono quelli che sembrano essere maggiormente ancorati alla scala del quartiere o dei quartieri attraversati durante l'intervista. Tutti gli elementi lineari riportati, infatti, sono strettamente legati alla pratica del camminare, sia in quanto strade o piste ciclo-pedonali di riferimento nella scelta dei percorsi, sia in quanto barriere (come la ferrovia o la superstrada)

<sup>2</sup> Per operare una prima scrematura dei dati, sono stati mappati solo i punti di riferimento che vengono citati almeno due volte all'interno delle interviste; sono esclusi quindi quelli che non presentano ricorrenze.

che impediscono il passaggio. L'unica eccezione è il percorso delle Mura cittadine, che è il punto di riferimento più frequentemente citato sul totale delle interviste e quindi costituisce un *landmark* lineare condiviso da tutti i partecipanti e, probabilmente, da tutta la cittadinanza.

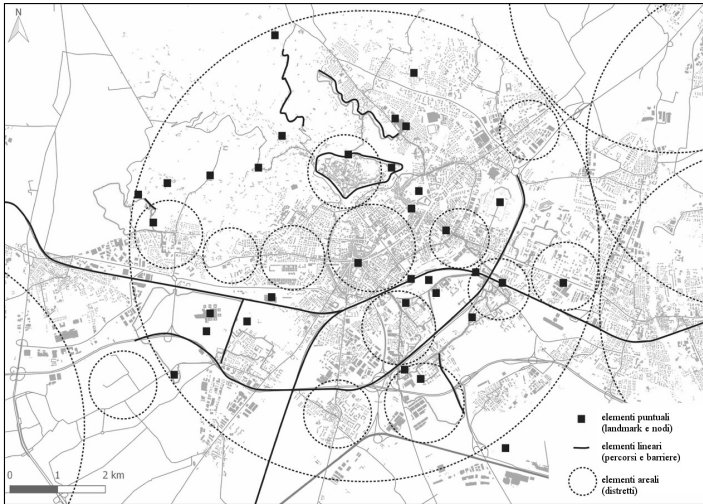


Fig. 7 - Mappa dei punti di riferimento (puntuali, lineari e areali) della città di Bergamo indicati dagli intervistati (elaborazione dell'autrice sulla base dei dati delle interviste in cammino).

Traendo infine spunto dalle analisi effettuate da Jones e Evans (2012b), è possibile categorizzare i punti di riferimento non solo in base alla loro tipologia (lineare, puntuale o areale), ma anche, similmente a quanto fatto più in generale per gli elementi contenuti nei discorsi, in base alla categoria a cui appartengono. Oltre ai punti di riferimento generici (come i nomi di quartieri, di particolari aree della città o di Comuni limitrofi) vi è una netta prevalenza di: punti di riferimento costituiti da infrastrutture e servizi, categoria che comprende i riferimenti alle infrastrutture di mobilità (come strade e stazioni) e gli edifici destinati a funzioni pubbliche (ad esempio ospedali o scuole); aree verdi principalmente costituite dai parchi pubblici e dalle aree agricole periurbane.

La classificazione dei punti di riferimento per categorie richiama notevolmente quella effettuata per gli elementi contenuti nei discorsi e porta quindi a concludere che la mappa mentale dei gruppi di cammino sia costituita principalmente da aree verdi e infrastrutture di mobilità, entrambi elementi fortemente correlati alla pratica del cammino.

### ***3.5.2. I valori associati***

L'analisi del paesaggio percepito in cammino non può tuttavia limitarsi alla descrizione delle tipologie degli elementi che ne costituiscono l'immagine, in quanto è necessario porre attenzione anche ai valori e alle rappresentazioni culturali che contribuiscono a formare il paesaggio del quotidiano. In questa sezione verranno quindi illustrati i valori espressi durante le interviste in cammino e nei questionari, i quali saranno inoltre confrontati con quelli emersi dalla lettura del Piano Paesistico comunale, utilizzato come riferimento rappresentativo del punto di vista tecnico ed esperto.

I brani estratti dalle interviste in cammino contenenti un punto di riferimento sono stati classificati in base alla categoria di valore considerato in quel momento e, accorpando i dati di tutte le interviste in cammino, è possibile ricavare il peso di ciascuna categoria di valore per ogni tipologia di punto di riferimento (Fig. 8).

Per quanto riguarda i punti di riferimento generici, che corrispondono principalmente ai quartieri e alle diverse parti della città e della prima periferia, vi è una distribuzione piuttosto omogenea dei valori considerati. Tuttavia prevalgono leggermente il valore naturalistico-ambientale e il valore sociale. Alcuni brani tratti dalle interviste in cammino dimostrano l'elevata importanza del valore naturalistico dei quartieri.

Andiamo a San Vigilio, per cui siamo fuori, andiamo a cercare il verde insomma, e questo tram delle valli ci aiuta tanto. Poi di solito andiamo alla Ramera a camminare, il percorso del Quisa non so se lo conosci, è molto bello perché a giugno fa caldo e quello è tutto nel bosco. Poi noi da questa parte sfruttiamo Celadina e Gorle che anche sono molto verdi. [...] Allora detto chiaro e tondo, il fatto che è in centro, la città, cioè noi dovremmo fare le camminate secondo me nel verde, ma è difficile qui. [...] Ci sono tutte le scuole fra l'altro lì in Borgo Palazzo, quindi ci sono tutti questi problemi, poi hanno costruito troppo, non c'è verde. C'è solo il Parco Galgario ma è decentrato, è più comodo per quelli di Borgo Santa Caterina che per quelli di Borgo Palazzo, perché oltre S. Anna se vieni da questa parte verso il Cavalcavia non hai più niente di verde. (Borgo Palazzo 3/06/2016)

Anche la percezione dell'inquinamento causato dal traffico è una caratteristica ambientale che viene considerata.

Noi qui in Boccaleone abbiamo un problema che è quello che per raggiungere qualsiasi spazio devi fare strada, strada che è piena di macchine, capisci, quello è un problema. (Boccaleone 5/05/2016)

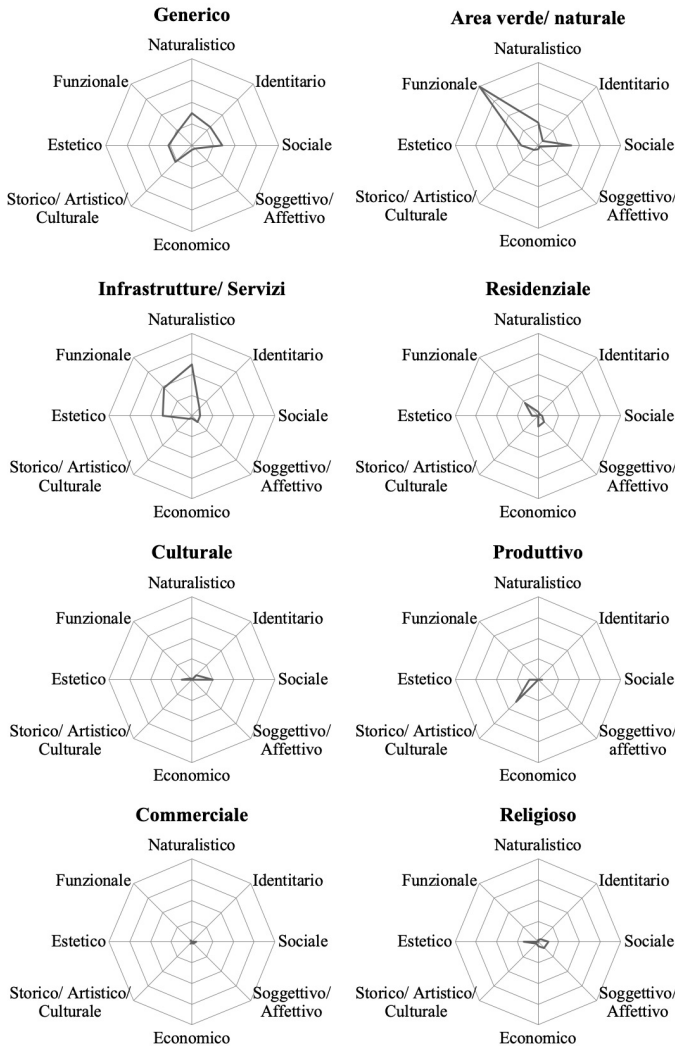


Fig. 8 - Categorie di valori associati a ciascuna tipologia di punti di riferimento (elaborazione dell'autrice sulla base dei dati delle interviste in cammino).

D'altra parte, emergono molto spesso considerazioni legate alla vita sociale del quartiere, considerato più o meno attivo, coeso o sicuro.

Sono tanti i quartieri che non hanno un gruppo di cammino, a Redona non c'è niente, nessuna attività, è morta morta. (Borgo Palazzo 3/06/2016)

Boccaleone ha un guaio, che da anni e anni chissà perché è diviso in due. Il di qua della ferrovia, e il di là della ferrovia. Guarda io ho fatto tre legislature di circoscrizione avevamo già a quel tempo il problema, lasciano sempre fuori la Clementina, anche adesso la notte bianca, la notte bianca la Clementina non esiste. Il posto è migliore di là, l'open space dei ragazzi è di là, e di qua non lo fanno. [...] Perché in fin dei conti anche i ragazzi della Clementina sono dei giovani che hanno diritto ad avere quello che avete voi, e purtroppo è un po' troppo diviso. (Boccaleone 5/05/2016)

Questo è lo scalo merci e tra le cose il punto più delicato è lì sopra, dove c'è il ponte, dove c'è la gente che dorme sotto, quindi noi ci lamentiamo tanto in Malpensata, ma lì a Boccaleone mi sa che è ancora peggio. (Malpensata 14/04/2015)

Inaspettatamente, per quanto riguarda le aree verdi e naturali della città, il valore ambientale e naturalistico non sembra essere quello prevalente, mentre è maggiormente considerato il valore funzionale e sociale. Durante tutte le interviste è emersa comunque una spiccata attenzione verso la vegetazione osservabile lungo il cammino, che si manifesta tuttavia spesso solo con la semplice denominazione, con il riconoscimento delle specie e non con un approfondimento delle dinamiche ecologiche presenti.

Ecco un'altra cosa che facciamo quando siamo in giro cerchiamo di ricordare le piante, ecco questa è una quercia, questo è un pioppo populino, no piramidale scusa ho sbagliato, piramidale perché va su tutto dritto, questo è un faggio, perlomeno la foglia sembra un faggio e questa invece dovrebbe essere una quercia, si vede anche dalla corteccia. (Longuelo 9/05/2016)

Per questa categoria di elementi prevale quindi il valore d'uso del luogo, la sua comodità, la tranquillità e altre caratteristiche che non possono essere associate alle qualità ecologiche del luogo. Ad esempio, alcuni parchi urbani vengono ritenuti importanti tappe del percorso perché fungono da aree di sosta dotate anche di servizi.

Vedi perché facciamo questo percorso? In ogni percorso ci sono i servizi [igienici, nda], quando passiamo per Loreto c'è il parco, quando andiamo a Grumello c'è il Santuario, qui c'è, quando andiamo al parco della Trucca c'è quello della Trucca. (Villaggio degli Sposi 18/05/2016)

Al contrario, è in riferimento alle infrastrutture e ai servizi che il valore naturalistico-ambientale emerge come prioritario, in quanto i commenti e le opinioni registrate riguardano spesso carenze o problemi ambientali osser-



vati in corrispondenza di tali aree. Ad esempio, camminando proprio tra i campi che separano la ferrovia dall'area ospedaliera di recente costruzione, un partecipante al gruppo di cammino racconta che:

qua era pieno di risorgive, dopo la ferrovia ha bloccato, o meglio ha buttato la falda, diciamo l'ha fatta abbassare, tu tieni presente che la falda in zona Ospedale non arriva a un metro e mezzo, quei laghetti lì in realtà è la falda. (Villaggio degli Sposi 18/05/2016)

Oltre che ad essere ovviamente considerate per il loro valore funzionale, le infrastrutture e i servizi sono anche spesso oggetto di valutazioni di tipo estetico.

Sai cos'ha questa passerella, che è un po' lasciata andare, anche quello conta, perché ti invoglia, guarda qui, le piastrelle, non è poi così antica. (Borgo Palazzo 3/06/2016)

I murales bene o male rendono più belle le brutture, prima c'erano tutte le scritte, invece così rendono bello anche il muro nonostante il fatto che sia uno scalo merci. (Malpensata 14/04/2015)

Da uno sguardo complessivo sui dati raccolti attraverso le interviste in cammino emerge che i principali valori considerati dai gruppi di cammino intervistati sono quello naturalistico, quello sociale e quello estetico. Questo non vuol dire che si tratti di luoghi caratterizzati da un'elevata presenza di componenti naturalistiche ben conservate, di un contesto sociale positivo e da caratteristiche estetiche di qualità, ma piuttosto che i giudizi relativi agli elementi del paesaggio sono costruiti in base a tali valori. Il valore del paesaggio non deve essere considerato unicamente in relazione ai luoghi considerati eccezionali o straordinari, ma le scale di valori utilizzate sono piuttosto una chiave di lettura per far emergere non solo le qualità positive bensì anche le aspirazioni, i desideri, le contraddizioni e i conflitti presenti tra diverse visioni, le qualità nascoste, ignorate o sottovalutate.

Alla luce di questo risultato è interessante operare un parallelo con quanto emerso dai questionari, i quali restituiscono il quadro di valori differente. Confrontando i due dati (Fig. 9) risulta che durante le interviste in cammino sono stati considerati maggiormente i valori sociali, estetici e storici, mentre quelli economici e soggettivi diminuiscono notevolmente rispetto a quanto emerso nei questionari individuali. Questo dato, pur dipendendo da numerose variabili, potrebbe costituire un indizio del fatto che camminando in gruppo vi sia una maggiore predisposizione a considerare i valori collettivi piuttosto che quelli individuali.

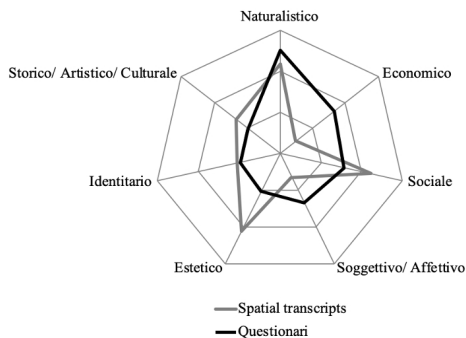


Fig. 9 - Confronto tra i valori emersi attraverso gli *spatial transcript* e quelli calcolati a partire dalle risposte ai questionari individuali (elaborazione dell'autrice).

Un ulteriore confronto può essere fatto con la classificazione presente all'interno dello Studio Paesistico di Dettaglio contenuto nel PGT del Comune di Bergamo. Tale studio elabora, attraverso l'analisi condotta da un gruppo di esperti, una mappa della "sensibilità paesistica", la quale riassume i valori storico-morfologici, percettivi e simbolici del paesaggio. Pur non essendo possibile effettuare un'analogia analisi cartografica utilizzando i dati emersi dagli *spatial transcripts*, anche la sola sovrapposizione della carta di piano con quella contenente i punti di riferimento emersi dall'analisi delle interviste in cammino può suggerire alcune considerazioni utili per evidenziare conformità o differenze tra le due visioni: quella che emerge dall'analisi delle rappresentazioni del paesaggio dei gruppi di cammino e quella espressa dalla pianificazione.

La sovrapposizione dei due strati informativi (Fig. 10) permette di evidenziare come vi sia una discreta corrispondenza tra le localizzazioni dei punti di riferimento e le aree a diversa sensibilità paesistica individuate dal Piano, apprezzabile soprattutto per quanto riguarda gli elementi puntuali e lineari.

In particolare, emerge come la distribuzione dei riferimenti puntuali sia concentrata soprattutto nelle aree a medio-alta sensibilità e in quelle a sensibilità bassa, mentre nessun elemento puntuale compare nella categoria intermedia. Se da un lato questo potrebbe confermare la validità della carta elaborata per lo Studio Paesistico, in quanto rispecchia i luoghi considerati anche dai gruppi di cammino, dall'altro questa sovrapposizione evidenzia quanto la suddivisione in aree ad alta o bassa sensibilità paesistica possa essere fuorviante, poiché vi sono numerosi luoghi che, pur essendo dal punto di vista tecnico considerati a bassa sensibilità, risultano essere in realtà importanti

dal punto di vista dei gruppi di cammino. Un ragionamento simile a quanto fatto per i gruppi di cammino, sulle diverse categorie di valori associati ai luoghi e non unicamente sul grado di sensibilità, permetterebbe quindi di considerare maggiormente il punto di vista della popolazione, non solo in merito ai luoghi ad alta sensibilità ma anche per quelli considerati privi di valore e a bassa sensibilità dal punto di vista della pianificazione.

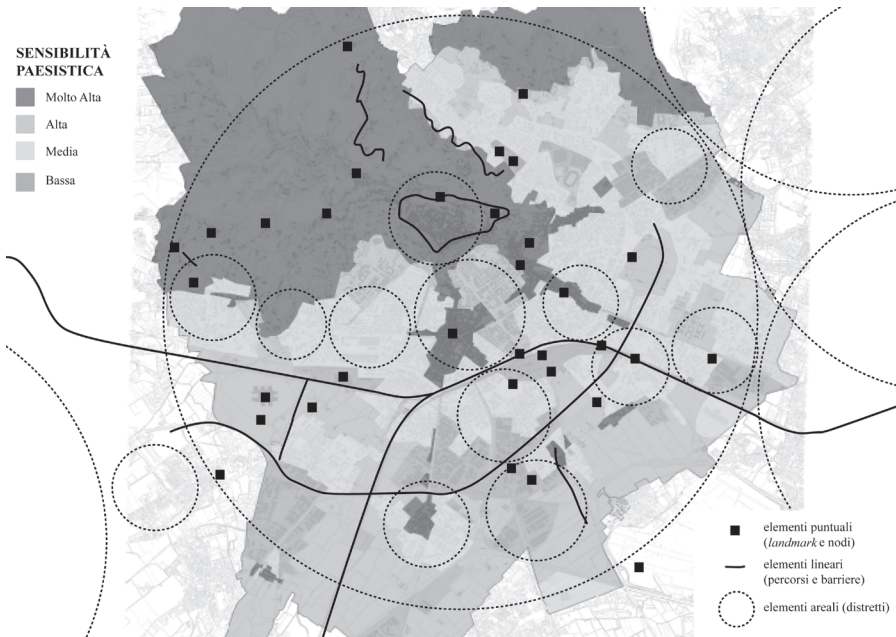


Fig. 10 - Sovrapposizione tra la carta della sensibilità paesistica dello Studio Paesistico della città di Bergamo e punti di riferimento per i gruppi di cammino (elaborazione dell'autrice).

### 3.5.3. L'esperienza del paesaggio in cammino

L'ultima parte di questa sezione affronta l'analisi del ruolo della componente esperienziale nel processo di co-costruzione del paesaggio del quotidiano. Durante le interviste in cammino e nella fase di codifica dei temi, sono emerse infatti diverse entità semantiche ricorrenti che sono state associate alla dimensione delle pratiche e che sono state poi suddivise in due gruppi: le attività e le sensazioni.

In primo luogo, attraverso la codifica delle interviste è stato possibile individuare diverse tipologie di discorsi relativi alle attività, tra le quali prevalgono riferimenti al movimento in sé (attività fisica, spostamenti, percorsi),

discorsi che segnalano l'importanza dell'osservazione (commenti relativi al paesaggio attraversato, dai dettagli al panorama, da elementi architettonici a componenti del paesaggio naturale) e infine i riferimenti alle attività che riguardano la comunità locale (le relazioni tra i componenti del gruppo, gli abitanti del quartiere e gruppi sociali più o meno organizzati). Tra le pratiche, è importante sottolineare l'importanza che rivestono i momenti di scambio di informazioni, di racconti, memorie o accadimenti personali che costituiscono la dimensione della chiacchiera tra i membri del gruppo. Meno frequenti sono invece infine i riferimenti alle attività lavorative e culturali.

Per capire meglio in che modo tali discorsi siano associati al paesaggio attraversato è possibile analizzare la frequenza con cui compaiono per ciascuna categoria di elementi del paesaggio precedentemente analizzata. All'interno del processo di codifica non sempre ad ogni pratica classificata è stato possibile associare un elemento del paesaggio e viceversa, per cui questa riflessione prende in considerazione solo i brani di interviste in cui compaiono entrambi i campi. Innanzi tutto, emerge che in più del 30% dei casi in cui è stato possibile identificare un riferimento ad una attività pratica, esso è collegato al verde urbano o agricolo. Il grafico in Fig. 11 illustra poi la distribuzione delle principali tre attività (osservazione, movimento e comunitarie) per ciascuna tipologia di elementi del paesaggio.

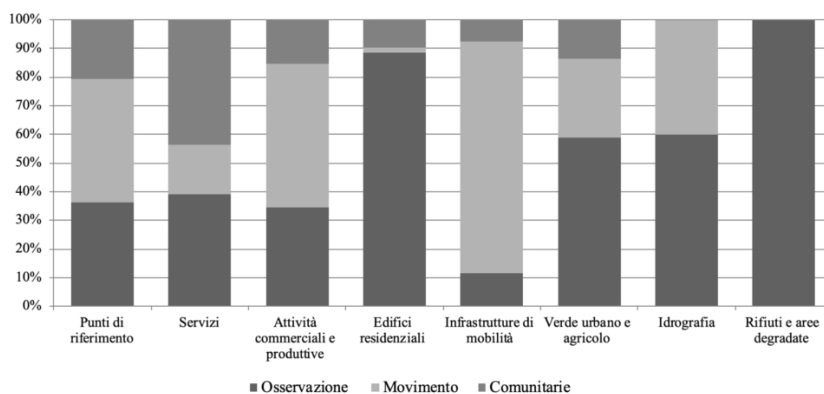


Fig. 11 - Distribuzione delle attività per tipologia di elementi del paesaggio considerati (elaborazione dell'autrice sulla base dei dati delle interviste in cammino).

Come anticipato in precedenza e confermato da questa elaborazione dei dati, tutte e tre, in particolar modo l'osservazione e l'attività fisica, sono fortemente correlate alla presenza di aree verdi. Lo sguardo e l'attenzione dei partecipanti si rivolge molto spesso alle aree residenziali e si concentra soprattutto sulle architetture di cascine storiche così come di edifici moderni.

L'osservazione della vegetazione presente lungo il percorso è un'attività frequente e che compare in tutti i gruppi di cammino intervistati, al punto che spesso la presenza di parchi o aree verdi, come si vedrà in seguito, condiziona la scelta del percorso. Le aree verdi sono infatti il luogo preferito dove svolgere attività fisica ma risultano essere importanti anche per la comunità in generale. Durante la conversazione, una delle organizzatrici del gruppo di cammino del quartiere Borgo Palazzo riflette ad esempio sull'importanza della presenza di aree verdi per la comunità del quartiere, in particolar modo per le madri e gli anziani e come luoghi «di pace e di contatto»:

c'è solo il parco Galgario ma è decentrato, è più comodo per quelli di Borgo Santa Caterina che per quelli di Borgo Palazzo, perché oltre S.Anna, se vieni da questa parte verso il cavalcavia non hai più niente di verde. [...] Potrebbe essere un po' più vivibile, un po' più di verde. Che poi ho sentito la Ciagà [Assessore all'ambiente, nda] dire che secondo lei il verde va distribuito in pochi posti e grande, non sparso un po' qua e un po' là in piccoli spazi, ma secondo me dovrebbero convivere le due cose, perché un anziano o una mamma con la carrozzina, una nonna con la carrozzina non possono, devono prendere la macchina se vogliono camminare. [...] Mi sarebbe piaciuto anche fare, o al Parco Galgario o al giardino del centro anziani, l'apertura mattiniera, con anche lì qualcuno per le persone che sono in carrozzina, gli anziani con le badanti per dare un momento di pace e di contatto a queste persone e alle loro badanti. (Borgo Palazzo 3/06/2016)

Anche gli edifici residenziali sono spesso oggetto di osservazione durante il cammino, osservazione che spesso si traduce in riflessione sui cambiamenti recenti, come nell'esempio seguente, a Valtesse, durante la camminata lungo il percorso della ciclabile del Morla.

Pensa chi abita qui che bel posto, son belle quelle case, questa era una cascina era una delle ultime cascine e poi è stata ristrutturata e ci hanno fatto tanti mini appartamenti. (Valtesse 29/06/2016)

In altri casi, l'osservazione porta i partecipanti al gruppo a considerare l'evoluzione storica degli edifici e più in generale della città, cosa che riguarda soprattutto i gruppi che frequentano maggiormente le aree a sud del centro cittadino, dove l'espansione urbana ha causato numerosi cambiamenti nel paesaggio e dove di conseguenza alcuni edifici storici risaltano maggiormente rispetto al contesto.

Tutte queste case così ne troviamo intorno a Bergamo tantissime perché era tutta campagna, la città era più ristretta, quindi intorno era tutta campagna, e

i ricchi, gli aristocratici che magari avevano il palazzo in Città Alta o in Via Pignolo d'estate andavano in campagna, siccome erano proprietari di campagna, avevano le cascine con i loro dipendenti che lavoravano le terre e si costruivano vicino la villa. Quindi la villa padronale veniva aperta d'estate e ci stavano i padroni, con la loro servitù personale a far la villeggiatura, ecco e vicino c'erano le cascine, la fattoria, gli animali. Poi col passare del tempo questi edifici hanno richiesto sempre più ristrutturazioni costi di manutenzione per cui molte famiglie gli aristocratici ormai hanno perso il loro potere e le loro risorse e per cui insomma non ce l'han fatta più allora ho hanno un po' riconvertito, per cui molte di queste ville di campagna, pensate la Finardi, quella del Goisis che abbiamo visto, quella addirittura l'han lottizzata e l'han venduta perché non ce la facevano più a tenerla. Oppure i figli dei figli poi vanno a vivere lontano non si occupano più della casa, ecco oppure ci fanno matrimoni, restaurano una parte, visto che hanno questi saloni prestigiosi. (Borgo Palazzo 3/06/2016)

Abbiamo semmai in Via Gasparini tutte le antiche ville, quelle sono belle da vedere, le antiche ville di una volta, poi c'è il Museo degli Alpini, e andando verso Campagnola, che è sul confine di Boccaleone, ci sono ancora dei punti, case antiche, non le vedi dentro, però ti puoi fermare fuori e racconti di chi era, per esempio c'era la cascina grandissima, di una contessa qui, che è stata data al Comune, il Comune l'ha data a fare il Museo degli Alpini e anche l'altra che è la biblioteca di Boccaleone. (Boccaleone 5/05/2016)

Analizzando infine le sensazioni, è interessante notare come, oltre a quelle fisiche (caldo, fresco, fatica, percezioni di profumi o rumori, ecc.) e a quelle relazionali, legate cioè alla presenza di altre persone (paura, insicurezza, disagio, ecc.), la maggior parte dei brani delle interviste contengono riferimenti a sensazioni che è possibile definire "spaziali", ovvero di appartenenza o distacco rispetto ai luoghi: come il senso di spaesamento lungo itinerari mai frequentati, quello di meraviglia rispetto ad aree di particolare valore estetico oppure infine di nostalgia per momenti vissuti in passato in certi luoghi.

Per quanto riguarda le sensazioni fisiche, vi sono numerosi esempi che testimoniano come le percezioni legate alla temperatura, a correnti d'aria fresche, a profumi o a gusti particolari, siano associate a stati d'animo positivi.

Comunque ci sembra di essere in montagna, anche sulle Dolomiti, in questo spazio qua. Poi senti la frescura della Maresana che scende. (Valtesse 29/06/2016)

Siamo andati a fare un giro in Città Alta, siamo arrivati alla Porta San Lorenzo una sera, e arriviamo davanti a un cancello aperto con delle persone che tiravano fuori la spesa da un'auto, allora c'era un profumo ma fortissimo, ma non di gelsomino, io ho detto ma che bello che profumo, e la signora fa, venite, venite

dentro, è la pianta del paradiso, il fiore del paradiso, di fatti è una pianta che c'era quando ero giovane io. (Borgo Palazzo 3/06/2016)

Buone queste, però non viene giù, eccola, ci fai anche il liquorino, avete visto anche la sosta pranzo qua, sosta pic nic! - Che buone, sono dolci eh! Meno aspre delle more - Ma io pensavo che il gelso facesse quei moroni bianchi e neri, ma sono grosse così? - Sì sì è il gelso te lo assicuro! (Borgo Palazzo 3/06/2016)

Le sensazioni di tipo fisico sono particolarmente legate alla presenza di aree verdi o anche solo di vegetazione lungo il cammino. Ad esempio, il percorso effettuato con il gruppo di cammino di Valtesse lungo la *greenway* del Morla, è quello all'interno del quale emergono maggiormente sensazioni di questo tipo.

Tra le sensazioni relazionali, legate cioè alla presenza o assenza di altre persone, la condivisione del cammino è considerata innanzitutto come fonte di benessere, di distrazione e leggerezza, come negli esempi seguenti.

Secondo me noi siamo tutti qui per camminare, però tutti anche per socializzare, secondo me la cosa fondamentale è la socializzazione, questa è una mia idea, così non stai in casa, non pensi a niente, ci si distrae, si incontra anche una dottoranda giovane [...] devi sempre venire a camminare! C'è anche lo spazio della barzulletta, a metà giornata c'è lo spazio barzulletta. Come diceva lei, serve a dimenticare almeno per due ore i problemi. (Borgo Palazzo 3/06/2016)

Poi ci son tutte quelle storie nuove, diverse, che vai a conoscere, anche persone con esperienza, quella signora che oggi è rimasta a casa, lei fa riflessologia plantare, è incredibile, ha 74 anni viene a camminare con noi. E poi se serve qualcosa, ci si sente ci si dà consigli, anche sulla salute, quindi è bello. (Malpensata 14/04/2015)

In altre occasioni alcuni luoghi vengono associati invece a sensazioni negative generate dalla presenza di altri soggetti, come nell'esempio riportato di seguito in cui è evidente il timore (in particolar modo percepito dalle donne) di subire aggressioni.

C'è la passerella, c'è la ferrovia e quella maledetta passerella, di sera non si può passare, noi donne e anche di giorno, in piena estate, l'anno scorso ne hanno assalite sette di anziane, perché strappano loro la catena. (Boccaleone 5/05/2016)

Da ultimo, le sensazioni spaziali, distribuite in maniera piuttosto omogenea all'interno di tutti gli itinerari e di tutte le diverse tipologie di uso del suolo, riguardano invece stati d'animo relativi spesso alla curiosità verso la scoperta di alcuni luoghi.



Ad esempio, quel giardino lì che c'è all'angolo, c'è il portone. Però è chiuso, invece sarebbe bello se fosse aperto passare attraverso, invece di costeggiarlo. (Borgo Palazzo 3/06/2016)

Sarebbe bello ogni tanto entrare in queste strutture, son private ora, son quelle ville storiche, adesso ci abitano, là c'è la caserma, ma poi ci sono due o tre case di quelle coloniali che sono proprio belle. (Malpensata 14/04/2015)

In altri casi si tratta di momenti di meraviglia relativa a contesti che è possibile esplorare, come il parco del campo da golf attraversato durante l'intervista condotta con il gruppo di Longuelo.

Guarda che bello, è una meraviglia qui. Qui c'è una piscina, prima era gestita dal Seminario, tu pensa chiudere questo posto, che meraviglia, sarebbe stato veramente un peccato. (Longuelo 9/05/2016)

In altre occasioni invece, i partecipanti ai gruppi manifestano anche sensazioni di spaesamento, dovute alla consapevolezza di non sapersi orientare in alcune particolari zone della città.

Ma guarda siamo in fondo, ma è mica il cimitero quello lì? Io non conosco questa zona, qua siamo in via Paganini? Non la conosco per niente. Io la città la conosco relativamente, ad esempio questo quartiere qui non lo conosco, ci son passata forse qualche volta in macchina ma di sfuggita, non si riesce a osservare in macchina, solo che adesso chiacchierando non riesco neanche a memorizzare le vie, dovessi farlo un'altra volta non sarei capace. (Borgo Palazzo 3/06/2016)

Come emerge dal brano citato, la sensazione di spaesamento in alcuni casi è anche associata alla consapevolezza che a volte il fatto di camminare in gruppo, sebbene favorisca la scoperta di luoghi prima inesplorati, renda tuttavia difficile la memorizzazione dei percorsi e della localizzazione effettiva.

Mercoledì scorso abbiamo fatto ancora questo giro qui, siamo andati in Città Alta siamo andati agli spalti e poi siamo venuti giù. Una volta invece abbiamo fatto un altro giro, che mi è piaciuto tanto, da dove siamo partiti siamo andati sulla destra e praticamente poi siamo arrivati in Città Alta ma dalla parte opposta. Io quella strada lì non la faccio quasi mai e ci sono certe ville, certi posti che sono bellissimi, delle ville spettacolari e poi c'è tutto un bel freschino, però l'abbiamo fatto una volta sola quella strada lì. Io da sola non saprei rifarlo, mi perdo non sto attenta, se sono in gruppo non sto attenta quindi non la memorizzo. (Valtesse 29/06/2016)

Sembra quindi che vi siano due diversi livelli di apprendimento, o appropriazione, dei luoghi: un primo livello legato all'interesse che suscitano in sé, al loro valore puntuale, e un secondo livello di conoscenza che deriva invece dalla consapevolezza di sapersi orientare tra i luoghi, di saperli raggiungere e inserirli in un certo senso all'interno della propria mappa mentale.

Alla luce dei dati raccolti, il cammino in gruppo sembra quindi portare ad una percezione del paesaggio caratterizzata principalmente dalle aree verdi, da quelle agricole ai parchi urbani sino ai paesaggi minimi, costituiti da piccoli interstizi di natura che si sviluppano accanto, nonostante o a volte anche grazie alla presenza di elementi di origine antropica. Tra questi ultimi, le infrastrutture di mobilità costituiscono un ulteriore elemento che risalta all'interno dell'immagine del paesaggio che si costruisce attraverso il movimento condiviso. In secondo luogo, è interessante sottolineare che il confronto tra interviste e questionari ha fatto emergere come nel paesaggio percepito in cammino vi sia una prevalenza di riferimenti a valori estetici, sociali e culturali rispetto a quelli soggettivi o economici che invece sono emersi dai questionari. Proprio per il fatto che i soggetti che hanno risposto alle domande del questionario sono gli stessi che hanno partecipato alle interviste in movimento, il cammino in gruppo pare quindi avere un ruolo decisivo nell'influenzare una percezione del paesaggio maggiormente legata ai suoi valori collettivi piuttosto che a quelli individuali. In terzo luogo, il paesaggio dei gruppi di cammino intervistati è costituito da una forte componente esperienziale, che deriva dal movimento nel paesaggio ma anche dall'osservazione attenta del contesto (soprattutto della vegetazione e delle architetture) e da attività che dipendono fortemente dalle relazioni comunitarie, dalla presenza di altre persone con cui condividere semplicemente il percorso oppure grazie alle quali è possibile arricchire le proprie conoscenze.

Infine, il focus sulla componente esperienziale permette di completare il quadro ed evidenziare come, attraverso il cammino, il paesaggio si arricchisca di numerose sensazioni che a loro volta generano stati d'animo differenti. Dall'analisi riguardante le sensazioni emerge infatti una presenza notevole di quelle di tipo spaziale, legate cioè al contesto attraversato (come lo spaesamento o la meraviglia), che, insieme alle altrettanto importanti sensazioni fisiche (caldo, fatica, ecc.) e relazionali (paura, solitudine, ecc.), contribuisce a restituire il quadro complessivo del paesaggio percepito durante le camminate svolte in gruppo.

### 3.6. L'influenza del paesaggio sulle pratiche di mobilità

La terza domanda di ricerca mira a stimolare la riflessione sulla capacità del paesaggio di incidere sulla pratica del cammino, modificandone e influenzandone l'esperienza. L'attenzione, in questo paragrafo, è quindi spostata maggiormente sulle caratteristiche del movimento anziché sul paesaggio e su come quest'ultimo, percepito così come descritto in precedenza, abbia in qualche modo degli impatti sulla pratica del cammino. L'interpretazione dei dati relativi a questa fase della relazione tra paesaggio e cammino è basata sul tentativo di isolare alcuni aspetti e considerarli separatamente rispetto a ciò che in realtà avviene in maniera integrata, con continui rimbalzi tra cause ed effetti, tra paesaggio percepito e movimento effettuato. Attraverso l'analisi degli impatti del paesaggio sul cammino sarà perciò possibile arricchire anche la risposta alla domanda precedente, ossia fornire ulteriori spunti di riflessione che riguardano gli effetti del cammino sul paesaggio percepito.

Innanzitutto, le prime risposte provengono principalmente dal questionario, la cui quarta sezione è orientata proprio alla raccolta di informazioni sui fattori, gli elementi e le variabili che influenzano il cammino. Come già illustrato in Fig. 5, la vegetazione e in generale l'aspetto visivo del contesto risultano essere gli elementi che vengono maggiormente presi in considerazione durante il cammino; gli aspetti sonori, le condizioni della strada, gli elementi olfattivi e la presenza delle persone ottengono punteggi simili; mentre le attività presenti sono l'elemento che viene considerato in maniera minore. La maggior parte dei partecipanti dichiara che il percorso e i luoghi attraversati incidono abbastanza (47%) o addirittura molto (31%) sull'esito complessivo di una camminata e nello specifico, è la presenza di vegetazione ciò che influenza in maniera maggiore – e decisamente positiva – l'esito di una camminata, a conferma di quanto già emerso anche nei precedenti paragrafi. Anche l'aspetto visivo e la presenza delle persone hanno un'influenza generalmente considerata positiva, mentre gli elementi sonori e olfattivi hanno impatti che assumono in alcuni casi anche valori negativi (Fig. 12). Un'influenza decisamente negativa è invece associata alla tipologia delle attività presenti (negozi, mercati o altri eventi) e alle condizioni specifiche della strada.

Dall'analisi delle interviste si evince come il paesaggio si configuri spesso come un insieme di barriere, interruzioni e ostacoli (materiali o immateriali) al cammino, emergendo nei discorsi quasi come fosse un rilievo, che compare sul piano rispetto al fluire ininterrotto del movimento attraverso uno spazio indefinito. Durante il cammino, infatti, il paesaggio si manifesta agli occhi – e ai sensi – degli individui come una sequenza continua di

scene all'interno delle quali alcuni elementi risaltano maggiormente di altri e hanno un'influenza positiva (come la vegetazione) mentre altri fattori condizionano il cammino in maniera più complessa, che si cercherà di seguito di descrivere.

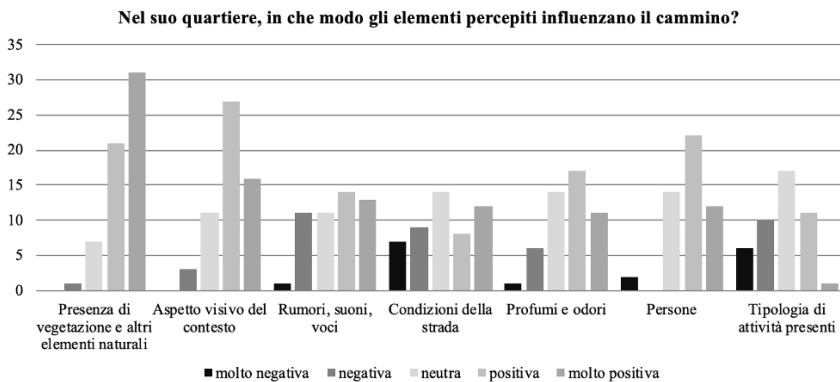


Fig. 12 - Tipologia di influenza degli elementi percepiti durante il cammino.

La riflessione maturata a partire dalle interviste in cammino ha permesso di individuare quindi diverse tipologie di discontinuità dello spazio o “frizioni” che caratterizzano il paesaggio percepito dai gruppi di cammino e ne influenzano l’esperienza (Fig. 13). Innanzitutto, vi sono frizioni di tipo fisico, generate da alcune particolari infrastrutture, dai cambiamenti nell’uso del suolo e più in generale dai confini o dai margini della frangia urbana marcati dalla presenza o dall’alternanza di diversi elementi materiali. In molti degli esempi già riportati sono le infrastrutture di mobilità (come la linea ferroviaria o le strade ad alto scorrimento) ad assumere il ruolo di “barriera”; in altre situazioni anche le strade costituiscono delle frizioni e portano i camminatori ad effettuare deviazioni o giri ad anello, come nell’esempio riportato di seguito, nel quale una partecipante al gruppo di Boccaleone esplicita la ragione di una deviazione, effettuata per attraversare un’area adibita a campi sportivi (considerata quindi più verde e più idonea al cammino) per poi allungare il tragitto al suo interno.

Meno strada si fa e più verde! Non facciamo quell’altra strada di là, facciamo più verde di qua, questa, sì perché quando siamo venute l’altra volta siamo passate lì davanti perciò quel percorso qua è la prima volta. Almeno si sta un po’ più di tempo in mezzo ai campi sportivi. (Boccaleone 5/05/2016)

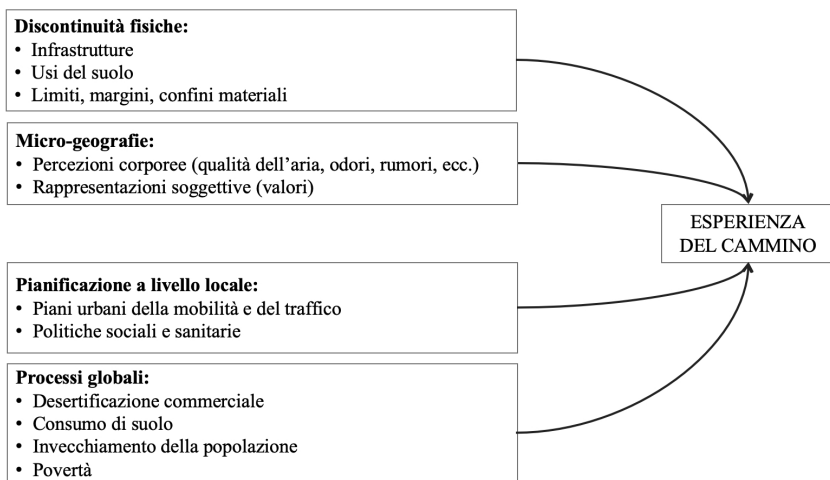


Fig. 13 - Tipologie di frizioni del paesaggio che influenzano l'esperienza del cammino.

L'osservazione del cammino in gruppo durante le interviste ha permesso di cogliere anche altri elementi che costituiscono le micro-geografie individuali, influenzate da piccoli impedimenti, percezioni corporee o rappresentazioni soggettive legate ai valori assegnati ai luoghi, che introducono cambiamenti nel ritmo o in altre caratteristiche del cammino. Ad esempio, durante la prima uscita effettuata di sera con il gruppo della Malpensata, l'area del piazzale vicino alla stazione ferroviaria viene descritta come il luogo «più esterno del quartiere», una sorta di ostacolo, che è meglio evitare o da attraversare con attenzione.

Cristina abita qua, che è il punto un po' più brutto del quartiere, cioè non è più brutto però è quello più esterno, più vicino alla stazione. (Malpensata 14/04/2015)

Ma dobbiamo sempre passar la stazione, passare il piazzale della Malpensata che non è bellissimo, anche se non ci è mai successo niente, non c'hanno mai fatto niente. (Malpensata 14/04/2015)

Nonostante non sia «mai successo niente» quel luogo viene tuttavia percepito, sulla base di sensazioni e di rappresentazioni soggettive, individuali ma spesso condivise, come quello più esterno e pericoloso del quartiere, benché sia in realtà, da un punto di vista cartografico, quello più prossimo al centro cittadino. Inoltre, è possibile anche rilevare come alcuni effetti delle

scelte (o non-scelte) di pianificazione urbanistica e della mobilità vengano percepiti come frizioni, poiché incidono sulla possibilità o meno di raggiungere a piedi alcuni luoghi specifici, in particolar modo incrementando la congestione delle strade.

L'ospedale nuovo ha portato problemi di traffico e di parcheggi. Perché non si possono fare 2.000 posti auto con 3.000 dipendenti e nessun autobus che ci arriva, c'è un autobus che tra l'altro arriva solo fino alle otto. I dipendenti o vengono in macchina o vengono in macchina, non hanno altri mezzi. (Villaggio degli Sposi 18/05/2016)

Allora tu considera che la via Martin Luther King è abbastanza trafficata, poi dall'altra parte c'è via Moroni che fanno da barriera, la Circonvallazione che ti impedisce il collegamento con quella che probabilmente era la capitale del vecchio quartiere. (Villaggio degli Sposi 18/05/2016)

In Via Borgo Palazzo il problema del traffico e dell'inquinamento è il più grosso, problemi di mobilità. Poi lì ci sono residenti che han sempre chiesto una limitazione, c'era la corsia dell'autobus, i commercianti che si son sempre ribellati e han fatto togliere tutto. Adesso si è formata la rete sociale, allora la parte più aperta dei commercianti e una parte dei residenti cominciano a fare incontri insieme. [...] Comunque, non son tutti d'accordo i commercianti, io ho continuato a proporre la ZTL la mattina dalle 7.30 alle 9.00 per quelli che vanno agli uffici e piantan giù la macchina tutto il girono e ricreano traffico in uscita. Perché lì come inquinamento rumore traffico è invivibile, anche per i bambini andare a scuola a piedi è un problema. (Borgo Palazzo 3/06/2016)

Durante numerose interviste sono emerse inoltre, come fattori che influenzano il cammino, alcune conseguenze di dinamiche e processi che appartengono a scale più vaste, anche globali, come ad esempio il fenomeno della desertificazione commerciale, che impedisce di raggiungere a piedi negozi dove trovare beni di prima necessità. Entrambi gli estratti di seguito riportati fanno riferimento allo squilibrio tra grande e piccola distribuzione e alle difficoltà percepite in particolar modo da chi non possiede un mezzo motorizzato.

Qui le attività commerciali sono un po' scarse, c'era un Pellicano che ha chiuso e quello poteva essere interessante, però il guaio è che sostanzialmente se tu hai notato in dieci minuti a piedi sei alla Città Mercato, dall'altra parte della strada trovi un Famila, un MD, supermercati ce ne sono parecchi, quello che manca è magari... i pochi negozi offrono pane e latte lo trovi, un momento, lo trovi se hai le gambe buone. [...] Ci sono supermercati vicini, certo magari negozi di vicinato un po' pochi e per chi ha un po' di età e non ha la macchina

però è scomodo, molto scomodo, perché insomma tu alla Città Mercato ci vai a piedi in dieci minuti, però per far la spesa non ci vai a piedi, se ti manca il pane o hai dimenticato una cosa non ci vai, non è per comperare le cose del quotidiano. Poi se hai la macchina ci vai bene altrimenti no. (Villaggio degli Sposi 18/05/2016)

Adesso manco ci sono i panifici, il fruttivendolo c'è, però qua un supermercatino non c'è, è che con tutti i supermercati grossi che abbiamo qua, che noi ne abbiamo tanti vicini, questi probabilmente han chiuso perché non ne avevano più. Certo per quelli che guidano, si fa alla svelta, però a una certa età, a parte che si può anche chiamare che te lo portano, però ecco forse manca quella dimensione del negozio di vicinato. (Longuelo 9/05/2016)

Altri fenomeni globali che si riflettono sulla possibilità di spostarsi a piedi e sull'esperienza del cammino sono la perdita di aree rurali dovuta al consumo di suolo, l'aumento della popolazione anziana e le questioni legate alla povertà, alla salute e alla sicurezza, quest'ultima molto spesso emersa come questione connessa alla presenza di migranti, percepiti spesso come fonte di pericolo. Attraverso le interviste, tuttavia, non è stato possibile rilevare se vi sia effettivamente una consapevolezza della scala di queste dinamiche. Quando interrogati nello specifico su quale sia l'elemento che maggiormente viene percepito come un ostacolo al movimento, i partecipanti considerano infatti principalmente gli elementi legati alle discontinuità fisiche e alle micro-geografie precedentemente descritte: i rumori, gli odori e le condizioni della strada.

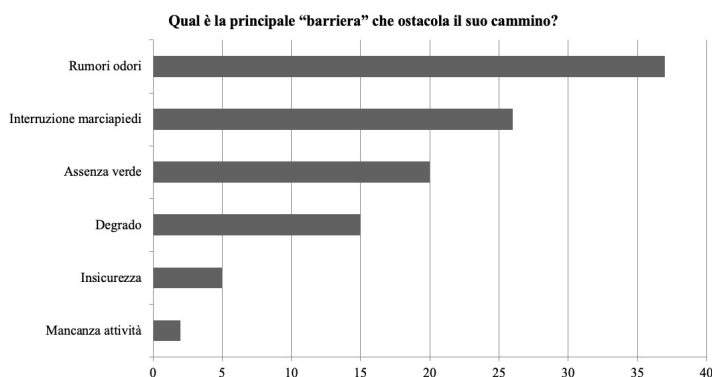


Fig. 14 - Principali ostacoli o 'barriere' percepite lungo il cammino.



L'assenza di attività commerciali lungo il percorso non è ritenuta come un elemento che genera un vero e proprio effetto barriera, forse proprio in ragione del fatto che è al contrario la presenza di tali attività ad influenzare negativamente il cammino. Questa divergenza nei dati è probabilmente dovuta al fatto che la presenza di attività commerciali può avere differenti valenze, sia in relazione alla tipologia di attività presente (grande o piccola distribuzione) sia in relazione alla finalità del cammino (per necessità o per svago). Nelle risposte al questionario, i partecipanti hanno infatti immaginato un'ipotetica uscita con il gruppo di cammino e indicato quindi la presenza di attività commerciali come un elemento di disturbo, qualcosa che influenza negativamente l'esperienza del cammino in sé; al contrario, durante l'intervista svolta effettivamente in cammino, i discorsi si sono spostati verso considerazioni più generali e collettive, portando quindi i partecipanti a criticare invece la mancanza di negozi di vicinato come un problema che incide negativamente sulla possibilità di spostarsi a piedi per «comperare le cose del quotidiano».

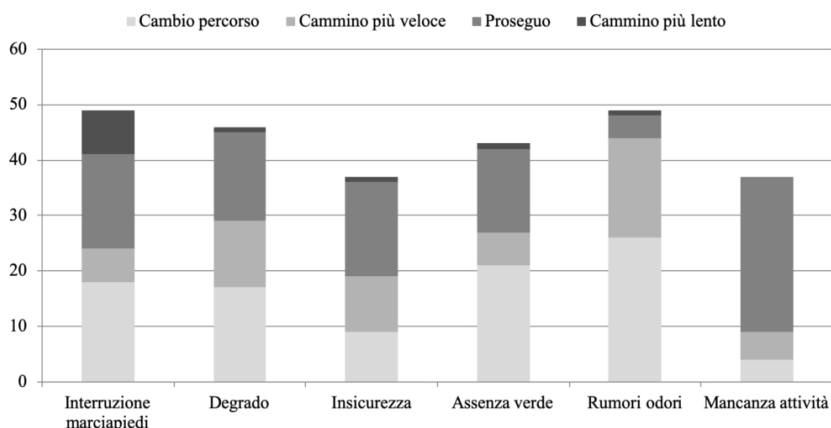


Fig. 15 - Reazioni e cambiamenti nel cammino per ciascuna tipologia di barriera o ostacolo.

All'interno del questionario è stato inoltre chiesto di indicare in che modo le barriere individuate modificano il cammino, soprattutto in relazione alle caratteristiche corporee e cinetiche del cammino (Fig. 15). I dati raccolti mostrano che in presenza di rumori o odori sgradevoli i partecipanti ai gruppi cambiano spesso itinerario oppure aumentano la velocità del passo. Anche l'assenza di verde, l'interruzione dei marciapiedi e il degrado sono elementi che influenzano decisamente il cammino, portando nella maggior parte dei casi a modificare il percorso. Le attività commerciali, anche in questo caso

appaiono come elementi che non influenzano particolarmente il cammino, in quanto la maggior parte dei partecipanti dichiara di proseguire lungo il percorso senza particolari problemi. Gli aspetti sensoriali legati agli odori e ai rumori, accanto alla presenza o assenza di vegetazione, sono quindi ciò che maggiormente determina un cambiamento dei percorsi e che in generale influenza l'esperienza corporea del paesaggio.

Se l'analisi dei questionari porta ad affermare che la vegetazione e gli aspetti sensoriali legati al contesto sono ciò che maggiormente determina cambiamenti nel cammino, è grazie alla lettura e alla riflessione sui dati raccolti tramite le interviste in cammino che è possibile approfondire alcuni dei meccanismi attraverso i quali la percezione del paesaggio influenza l'esperienza del cammino.

Il paesaggio influenza in particolar modo le decisioni relative ai percorsi, e la scelta dell'itinerario è infatti, in molti casi, principalmente determinata dalla ricerca del "verde". Tuttavia, all'interno delle interviste tale colore compare con diverse sfumature. Innanzitutto, il verde è costituito da singoli elementi vegetali osservati lungo il percorso, soprattutto fiori o alberi.

Questo percorso lo abbiamo già fatto l'anno scorso e mi era sembrato tanto bello, - come mai? - mah avevo visto che c'erano delle casette, che c'erano dei fiori, e non è male, è carina la zona. (Borgo Palazzo 3/06/2016)

Il brano riportato sottolinea infatti l'importanza della presenza di vegetazione lungo il percorso, in particolar modo di fiori, elemento del paesaggio che compare in pressoché tutte le interviste in cammino.

Inoltre, come rilevato anche in precedenza, i gruppi prediligono il cammino nei pressi di aree agricole o a prato, mentre invece, come nell'esempio seguente, le nuove edificazioni e le «riqualificazioni» sembrano essere preferibili rispetto al «verde incolto».

Invece loro hanno fatto una struttura di servizio e hanno riqualificato la zona perché tutti questi spazi, qua era tutto verde incolto. (Malpensata 14/04/2015)

Infine, se le vere e proprie aree boscate urbane sono alla portata unicamente di due gruppi tra quelli considerati, tutti i gruppi di cammino intervistati effettuano invece vere e proprie soste all'interno di parchi pubblici. Nel caso del quartiere Malpensata i parchi diventano esplicitamente le tappe fondamentali del percorso, al punto che esso viene definito "il giro dei quattro parchi".

Una volta abbiamo fatto anche la Trucca a piedi, che bello, solo che è un po' buio ma non è lungo perché si prendono le scorciatoie, a piedi fai le scorciatoie. Questo è un altro parco che praticamente è fatto per i cani, infatti è ancora aperto, lo facciamo visitare questo parco? È un po' buio, no non mi sembra proprio... è più facile se lo fai in compagnia. [...] Questo qua sarebbe il primo parco, che faremo insieme, volevo fare il giro dei quattro parchi che ci sono intorno alla Malpensata, è anche un modo per conoscere il quartiere. Pensavo di far visitare quel parco lì, di entrare a fare il giro e di rientrare qui in modo da non beccare questo traffico qui, passare nella stradina dietro e arrivare al Parco delle Rane, quello nuovo che hanno aperto. (Malpensata 14/04/2015)

Nel brano citato emergono inoltre anche altre variabili che influenzano negativamente il cammino, come la percezione di insicurezza durante le ore serali, ridotta dal fatto di essere «in compagnia», così come la ricerca di percorsi alternativi al traffico.

Osservando quindi la relazione biunivoca tra paesaggio e movimento dal punto di vista del cammino, con un'attenzione mirata soprattutto all'esperienza corporea, emerge come il cammino venga influenzato dal paesaggio soprattutto in quanto viene “deviato” alla ricerca di aree verdi urbane, parchi pubblici, viali alberati, piste ciclabili nel verde o aree agricole periurbane, considerate come mete privilegiate dei percorsi alla luce dei valori emersi in precedenza, ma anche in funzione di percorsi alternativi al traffico – percepito come un disturbo in particolare a livello uditivo – e alla mancanza di sicurezza pedonale lungo il percorso.

Il paesaggio si manifesta tuttavia anche attraverso effetti locali e materiali legati a dinamiche sovra-locali o globali, così che le sensazioni, gli ostacoli e le tattiche pedonali messe in campo per raggiungere le proprie destinazioni riflettono gli effetti della pianificazione urbanistica locale ma anche processi e dinamiche più ampi, legati a questioni demografiche, sociali, economiche e politiche globali.

Il confronto con questo tipo di ostacoli, impedimenti o barriere, o semplicemente l'emersione di esigenze personali legate al contesto attraversato, come ad esempio il desiderio di avere a disposizione maggiori spazi pubblici per la socializzazione o di potersi spostare lungo percorsi più sicuri e accessibili per i pedoni, non provoca solo reazioni legate all'esperienza del cammino in sé in quanto movimento individuale, bensì sembra portare i camminatori a maturare una consapevolezza condivisa dell'esperienza dei luoghi attraversati. Quest'ultima considerazione conduce l'analisi e la riflessione sui dati raccolti verso l'ultima domanda di ricerca, la quale riguarda strettamente la dimensione collettiva della pratica del cammino e che verrà sviluppata all'interno della prossima sezione.

### 3.7. I gruppi di cammino come cittadinanza attiva

I gruppi di cammino manifestano in maniera molto esplicita l'importanza della loro dimensione collettiva. Il desiderio di svolgere un'attività fisica, che è la principale motivazione che spinge i partecipanti ad aderire ai gruppi, si accompagna infatti sempre al desiderio di socializzazione, il quale, come illustrato in Fig. 16, appare nelle risposte ai questionari come il primo beneficio percepito dai partecipanti ai gruppi. Inoltre, è importante sottolineare che il desiderio di esplorazione e conoscenza del quartiere, che resta in secondo piano nella valutazione delle motivazioni, viene maggiormente riconosciuto come beneficio del cammino in gruppo, rispetto al benessere psicologico individuale.

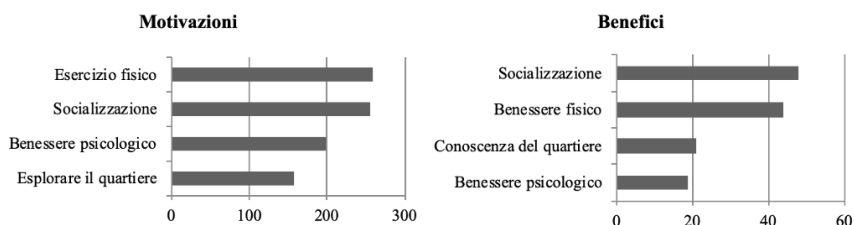


Fig. 16 - Motivi e benefici primari del cammino in gruppo.

Socializzazione e conoscenza del quartiere sono quindi due caratteristiche che, alla luce della loro presenza come motivazioni o benefici percepiti, suggeriscono e sostengono la possibilità di leggere i gruppi di cammino come pratica di cittadinanza attiva, anche nei confronti del paesaggio. All'interno dei dati raccolti sul campo è possibile individuare e analizzare una dimensione collettiva alimentata dalla condivisione dell'esperienza tra i membri del gruppo, una legata al rapporto tra gli individui e il paesaggio attraversato in gruppo e, infine, una relativa ai rapporti con l'esterno, in particolare con altre realtà organizzate.

All'interno del gruppo è quindi possibile individuare alcune dinamiche che sottolineano l'importanza della condivisione del cammino tra più persone. La presenza di altre persone che condividono il percorso è infatti fondamentale per indurre al cammino. Tra i partecipanti, molte donne ritengono il gruppo come fattore necessario perché sia possibile effettuare una camminata, sia per motivi di sicurezza ma anche perché il cammino in gruppo viene ritenuto molto diverso rispetto a quello solitario, per come influenza lo stato

d'animo, per le sensazioni e le possibilità che offre o anche solo per incapacità di orientarsi senza una guida.

Questo gruppo è bello perché, diciamo, hai tirato fuori gente da casa. Con il passaparola, riusciamo, non camminavano prima, infatti noi abbiamo cominciato con un'ora, un'ora e mezza e adesso siamo su un'ora e tre quarti. (Villaggio degli Sposi 18/05/2016)

Sono gruppi per portar fuori, soprattutto, l'ASL li ha fatti per portar fuori le persone che stanno sempre in casa da sole che nessuno fa uscire. Ad esempio, se non c'era il custode sociale che mi diceva "ti porto la [riferimento a una persona, nda] riesci a farla camminare un po'?". E infatti adesso viene sempre, anche se i primi giorni era un'impresa! (Boccaleone 5/05/2016)

Da sola non ci vado neanche, è una noia, è una noia assoluta. No no, non ho lo spirito solitario, cioè se vado su da sola dico: madonna che stufata! (Valtesse 29/06/2016)

In secondo luogo, è possibile considerare gli effetti che il gruppo genera sulla possibilità di aumentare o meno le conoscenze legate al paesaggio. Frequentando il gruppo di cammino, la maggior parte dei partecipanti al questionario (il 68%) ritiene di accorgersi maggiormente dei cambiamenti del quartiere; tuttavia, come sottolineato anche in precedenza, il gruppo assume a volte un ruolo ambivalente. Da un lato emerge, anche esplicitamente dalle parole di alcuni partecipanti, che lo scambio di informazioni e il cammino in gruppo attraverso i quartieri genera maggiore conoscenza del territorio.

Io dico che se uno potesse farli tutti [i gruppi di cammino] almeno impara anche come è il territorio. (Valtesse 29/06/2016)

Poi un'altra cosa: facciamo a tematiche, il primo anno abbiamo fatto le Mura, quindi ho proposto percorsi che giravano o sopra o sotto le Mura, quindi abbiamo visto verso San Lorenzo, stando sulla Greenway vedi tutta la parte est, la parte est-sud e scendendo o salendo da San Lorenzo e facendo la pista lì sotto la Rocca. Poi abbiamo fatto la parte sopra, poi dall'altra parte abbiamo fatto salendo dalla Porta S. Alessandro, Via Tre Armi che ti fa vedere tutte le mura dall'altra parte. Poi andando verso San Vigilio vedi la parte finale. Quindi abbiamo fatto il perimetro dove è possibile, a parte un pezzettino, poi abbiamo fatto il vicolo Sant'Alessandro sotto le mura andando dove c'è la porta del soccorso. Per cui abbiamo lavorato sulle Mura, insomma camminate diverse e abbiamo approfondito. Poi abbiamo fatto i monasteri, allora Astino, Valmarina, San Fermo, San Benedetto. (Borgo Palazzo 3/06/2016)

D'altro canto, in alcuni casi il gruppo, soprattutto quando è meno connotato dalla volontà di esplorare e conoscere il quartiere ed è piuttosto orientato verso la dimensione sociale (colloquiale) e fisica del cammino, diventa fonte di distrazione, come nel brano già citato precedentemente, in cui una partecipante dichiara che non saprebbe rifare il percorso da sola, in quanto distratta dalle “chiacchiere”.

- Quindi se uno volesse davvero esplorare allora dovrebbe andare da solo?
- Sì, oppure essere motivati da più persone a guardare piuttosto che chiacchierare. (Borgo Palazzo 3/06/2016)

Sempre nello stesso gruppo di Borgo Palazzo, è significativo lo scambio di battute tra due partecipanti, proprio in merito alla diversa tipologia di discorsi (si potrebbe dire di interesse personale oppure collettivo) che possono emergere durante il cammino.

- Cosa interessa a me della sua cascina, ci porti la relazione scritta!
- Eh, sai ognuno dice la sua...
- Sì ma un conto è dire “questo coso qua [la cascina in Via Gasparini], un conto è dire “io ho”! (Borgo Palazzo 3/06/2016)

Nel brano citato il partecipante infatti distingue tra discorsi relativi a qualcosa di osservato insieme durante il cammino, qualcosa quindi con una valenza collettiva dal punto di vista architettonico, storico-culturale o ambientale, rispetto a discorsi relativi ad esperienze, luoghi, memorie o eventi individuali.

Oltre ad essere uno degli incentivi alla conoscenza del paesaggio, quando non è fonte di distrazione, il gruppo costituisce anche una delle principali motivazioni per cui è possibile aggirare gli ostacoli percepiti o modificare gli atteggiamenti nei confronti del paesaggio. Nel questionario, infatti, circa il 70% di chi sostiene di aver cambiato atteggiamenti nei confronti di alcune barriere presenti nel paesaggio (assenza di vegetazione, degrado, condizione della strada, aspetti sonori e olfattivi, presenza di persone o attività commerciali), a seguito dell'adesione al gruppo di cammino, dichiara che il fatto di essere in compagnia è una delle motivazioni alla base di tale cambiamento.

Il fatto che attraverso i gruppi vengano colti maggiormente i cambiamenti del quartiere, che sia possibile aumentare le conoscenze legate al territorio, in particolar modo quelle relative ad elementi rilevanti per la collettività, e che la presenza di altre persone che condividono il cammino aiuti ad aggirare le barriere percepite, permette di poter confermare che il gruppo di cammino abbia non solo una funzione relativa alla diffusione di stili di vita sani, ma

anche una funzione legata all'esplorazione e alla conoscenza del paesaggio del quotidiano. Tale ruolo, tuttavia, si manifesta sotto diverse forme: dalla semplice visione di alcuni luoghi mai visti prima, che non si accompagna ad un approfondimento del loro significato ambientale e culturale né ad una consapevolezza geografica sulla localizzazione, sino al desiderio, attraverso la costruzione di itinerari appositi, di esplorare più in profondità il paesaggio, soprattutto nei suoi valori appartenenti alla collettività e non tanto ai singoli.

**Frequentando i gruppi di cammino, sono cambiati i suoi atteggiamenti nei confronti di questi ostacoli?**

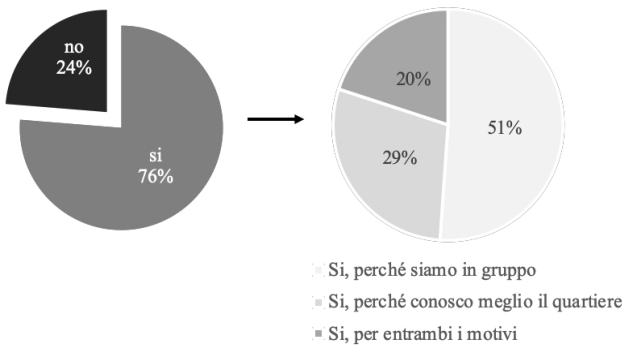


Fig. 17 - Cambio di atteggiamenti grazie alla frequenza del gruppo di cammino.

Per quanto riguarda invece le dinamiche collettive che si instaurano tra il gruppo di cammino e il resto della società, che quindi possono essere definite esterne rispetto a quelle interne descritte in precedenza, la codifica delle interviste in cammino ha fatto emergere come, nonostante i momenti dedicati all'auto-descrizione siano incentrati principalmente sul funzionamento interno del gruppo di cammino (organizzazione, membri, orari, difficoltà, ecc.) e sulla scelta e descrizione dei vari percorsi, sono presenti alcuni riferimenti anche alle relazioni che il gruppo ha con altre realtà organizzate.

I protagonisti delle conversazioni sono in primo luogo le persone, identificate spesso in base all'età, al genere, alla provenienza o al grado di mobilità, oppure altri soggetti, ossia animali (tra i quali i cani, spesso citati in quanto la loro presenza aumenta il livello di sicurezza percepita, soprattutto durante le uscite serali), o mezzi di trasporto (ad esempio l'automobile o il motorino che passa o il tram che porta alla stazione). Ciò che è interessante notare è che vi sono numerosi riferimenti ad altre realtà organizzate con cui i gruppi instaurano relazioni: dall'Azienda Sanitaria Locale al Comune, sino ad altre associazioni sportive o di volontariato locale.



Ad esempio, durante una conversazione col gruppo di cammino del Villaggio degli Sposi, un partecipante descrive la rete delle diverse associazioni presenti nel quartiere, di cui il gruppo fa parte.

Ci sono questi gruppi, il gruppo “Per il villaggio”, sono iscritto ma non partecipo alle attività, adesso qua non so se c’è qualcuno, poi c’è un’associazione, l’unione sportiva che è abbastanza attiva, c’è una buona osmosi tra le associazioni. Tieni presente che il gruppo sportivo sono 5-600 iscritti, non saranno tutti del quartiere ma più della metà sì, quindi quello è un buon polo di aggregazione; c’è il gruppo escursionistico, poi c’è il classico calcio, basket, pallavolo. L’unione sportiva è multidisciplinare, tieni presente che fa parte di questa associazione anche per esempio ‘Non solo parole’ che raggruppa i portatori di handicap, in cui poi dopo li sviluppano varie attività tipo ciclismo judo eccetera, sempre in collaborazione con le altre sezioni. Poi c’è questa associazione culturale “Per il villaggio” che si interessa di animare le attività per il quartiere, è abbastanza attiva. [...] Poi adesso, con questo consiglio che abbiamo, il centro anziani funziona molto bene. (Villaggio degli Sposi 18/05/2016)

In alcuni casi i legami con le associazioni sportive o di cittadinanza attiva non riguardano solo alcuni membri del gruppo, bensì si tratta di connessioni ufficializzate e organizzate, che vedono il gruppo di cammino del quartiere relazionarsi con associazioni culturali (Università della Terza Età), con associazioni sportive (gruppi escursionistici, CAI) o infine costituire un supporto e sostegno per attività con persone diversamente abili, come nel caso di una parte del gruppo di cammino della Malpensata.

Per esempio anche il gruppo del mercoledì mattina va con un gruppo di ragazzi disabili o handicappati lievi e vanno a camminare con loro, loro al mercoledì passano lì in oratorio o si fan trovare, ci hanno chiesto se potevano, si sono organizzati, non so se vanno tutti o solo due volte al mese, però so che spesso vanno insieme a loro. (Malpensata 14/04/2015)

Sono invece iniziative individuali, oppure di gruppi interni che non agiscono a nome del gruppo di cammino, le segnalazioni, gli esposti o lettere all’Amministrazione locale che in alcuni casi sono state citate nelle interviste (Valtesse, Malpensata, Borgo Palazzo, Villaggio degli Sposi), relative alla richiesta di intervenire direttamente sul paesaggio per migliorarne le condizioni, soprattutto dal punto di vista della sicurezza stradale dei pedoni, del decoro e della pulizia urbana o infine della quantità e qualità del verde urbano. Ad esempio, sempre all’interno del gruppo del quartiere Malpensata, una partecipante racconta di aver effettuato un «giro di perlustrazione» proprio

con l'obiettivo di raccogliere segnalazioni, in particolar modo relative alla sicurezza pedonale e alla riduzione del "degrado".

Io mi impegno nel Comitato di Quartiere e abbiamo fatto un giro di perlustrazione del quartiere e abbiamo segnato tutto quello che non andava, le luci che mancavano, i passaggi pedonali che non erano funzionali, e quindi abbiamo fatto tutto questo tipo di segnalazioni, ad esempio il parchetto, c'era là un caravan abbandonato da mesi abbiamo fatto queste segnalazioni per cercare almeno il degrado di ridurlo. (Malpensata 14/04/2015)

Oppure, la conduttrice del gruppo di Borgo Palazzo racconta di essersi molto impegnata nel gruppo dei residenti del quartiere, in particolar modo per la riduzione dei parcheggi automobilistici, per la creazione di una pista ciclabile su sede propria e non sul marciapiede e infine per il ripristino del filare alberato lungo la via.

Io ho lavorato per più di dieci anni nel gruppo dei residenti, quindi anche quando c'era la questione del tram delle valli, volevano fare tutto sopra il parcheggio e un'amica e io ci siamo ribellate. Per il gruppo residenti abbiamo avuto un sacco di contatti per la pista ciclabile, che però la volevamo staccata dai pedoni, e invece l'han fatta sul marciapiede, è impossibile e la toglieranno, perché ecco, doveva andare separata. Però d'altronde finché privilegi il traffico automobilistico è un po' stretta la via. Poi volevamo le piante lungo tutta la via Borgo Palazzo, perché una volta c'era tutto un filare di tigli, ne son rimasti due, li han tutti tagliati. (Borgo Palazzo 3/06/2016)

I partecipanti ai gruppi considerano il proprio ruolo per il quartiere, e per la città in generale, principalmente orientato alla promozione di stili di vita sani ma allo stesso modo fortemente legato anche all'aumento di relazioni sociali e di solidarietà nella comunità. Una quota rilevante di partecipanti al questionario indica tuttavia anche funzioni legate agli spazi pubblici e al paesaggio come contributi che ritiene di dare alla comunità frequentando il gruppo di cammino. Risulta così abbastanza evidente come il benessere ricercato attraverso il gruppo di cammino non sia solo di carattere individuale bensì relativo al quartiere e alla comunità in generale.

Il legame tra la pratica del cammino, la dimensione collettiva e il paesaggio è inoltre ulteriormente rintracciabile all'interno dei concetti maggiormente associati al termine "paesaggio", individuati tramite il questionario. Il paesaggio è infatti principalmente associato ai suoi elementi (naturali e storici), in particolar modo anche alla presenza di vegetazione, ma viene anche spesso definito come "luogo di incontro" e come "bene comune", prima ancora che in relazione al suo valore estetico ("immagini di bei luoghi").

Osservando invece la distribuzione della definizione di paesaggio come bene comune all'interno dei diversi gruppi di cammino, sebbene i valori non possano essere considerati statisticamente significativi e senza perciò volersi addentrare in analisi statistiche su variabili, correlazioni e determinanti, è possibile affermare che, basandosi sulla conoscenza del caso studio maturata durante la ricerca, i gruppi di cammino dove emerge una definizione più frequente del paesaggio come bene comune sono quelli che hanno manifestato, durante il cammino, una maggiore relazione con le altre realtà organizzate di cittadinanza attiva e dove vi è una percezione del paesaggio più complessa, ossia composta da elementi fisici, dalle loro valenze culturali, storiche e sociali così come da aspetti esperienziali.



Fig. 18 - Definizioni del termine paesaggio raccolte tramite il questionario.

In conclusione, per quanto riguarda la dimensione collettiva della pratica del cammino in gruppo, i dati permettono di interpretare i gruppi di cammino come pratiche di cittadinanza attiva non solo in quanto promozione di stili di vita sani, ma anche per la solidarietà che promuovono sia internamente al gruppo che verso altri soggetti esterni, così come per quanto riguarda l'interpretazione del paesaggio come un bene comune.

Il gruppo di cammino, poiché auto-gestito, può essere orientato principalmente alla ricerca di sensazioni di tipo relazionale, oppure verso obiettivi legati al benessere fisico o infine verso un rafforzamento della conoscenza del territorio. Proprio in questo ultimo caso i gruppi sembrano essere maggiormente inclini a riconoscere il paesaggio come bene collettivo. Sebbene la pratica del cammino non sia classificabile come un vero e proprio strumento

di gestione e trasformazione del paesaggio, come potrebbero essere considerate altre pratiche quali ad esempio la gestione di orti urbani, e non essendo peraltro emersi dalla ricerca esempi rilevanti di azioni dirette di trasformazione, sembra tuttavia che il cammino in gruppo possa essere un modo per fare “esperienza” del paesaggio del quotidiano come bene condiviso. Questo poiché i camminatori si trovano spesso a confrontarsi con diversi saperi e diverse opinioni all’interno del gruppo e, allo stesso tempo, a interessarsi alle dinamiche che, su scale più ampie, portano cambiamenti lungo il percorso. Ciò che emerge dall’insieme dei dati raccolti è che i gruppi di cammino, pur non essendo espressione di particolari identità o rivendicazioni politiche, hanno strettamente a che fare, come del resto tutte le azioni e le pratiche quotidiane, con la possibilità o meno di esercitare un potere (in questo caso quello di camminare nel paesaggio del quotidiano). Occupando uno spazio fisico lungo le strade e operando una sorta di resistenza dolce alla sedentarietà della popolazione e alla contrazione dello spazio pubblico che si verifica soprattutto nelle zone periurbane, ricordano in maniera silenziosa che le strade sono anche dei pedoni, di chi cammina e attraversa lentamente il paesaggio e non solo di chi si sposta velocemente nello spazio da un punto ad un altro.

## 4. Incroci. Direzioni e prospettive per i paesaggi in movimento

### 4.1. Paesaggi del quotidiano e mobilità: dai valori alle pratiche

*Landscape is the world as it is known to those who dwell therein.*  
(Ingold, 2000, p. 193)

Il percorso di riflessione sin qui presentato ha evidenziato la centralità del concetto di paesaggio del quotidiano all'interno delle più recenti riflessioni accademiche sul paesaggio. Su impulso della Convenzione Europea del Paesaggio e grazie anche ai contributi provenienti da altre discipline (filosofia, sociologia e antropologia in primo luogo) la geografia e le altre discipline del territorio sono sempre più impegnate nell'esplorare il paesaggio in quanto concetto chiave per spiegare la complessità del rapporto tra individui e ambiente.

In particolare, l'interpretazione fenomenologica permette di portare in primo piano le esperienze quotidiane, accanto ai meccanismi ecologici e culturali che determinano i paesaggi, e, oltrepassando il binomio natura-cultura, induce a considerare il concetto di paesaggio del quotidiano quale unica forma del paesaggio stesso, piuttosto che come una delle possibili rappresentazioni sovrainposte ad un substrato materiale (Ingold, 2000).

Tuttavia, per evitare, attraverso questa unione, di relativizzare e depolitizzare eccessivamente l'interpretazione del paesaggio, nel primo capitolo si è proposto di mantenere sullo stesso livello ciascuna delle tre dimensioni individuate: materiale, soggettiva (rappresentazioni e pratiche) e politica. Definire il paesaggio – tutti i paesaggi – attraverso queste dimensioni permette di superare quelle contrapposizioni emerse inizialmente, soprattutto dall'analisi del linguaggio istituzionale e tecnico, tra aggettivi ritenuti in grado di delimitare il campo d'azione del concetto di paesaggio del quotidiano: ordinario/eccezionale, urbano/rurale, degradato/di qualità. Alla luce delle interviste e dei dati raccolti, sembra che il paesaggio del quotidiano vissuto

in movimento e in gruppo non sia affatto caratterizzato da distinzioni tra tipologie o sfaccettature e che, anzi, tali contrapposizioni siano irrilevanti.

Innanzitutto, nei percorsi dei gruppi di cammino, emerge quella che è forse la condizione primaria della città post-moderna, ossia l'ibridazione tra rurale e urbano in una città frattale, non più identificabile spazialmente tramite opposizioni e distinzioni nette tra diversi usi del suolo, diverse funzioni o diversi comportamenti (Amin e Thrift, 2002; Soja, 2007). L'attraversamento frequente di aree "rurbane", la sosta per osservare i frammenti e gli interstizi di natura, i "paesaggi minimi" (Ferlinghetti, 2009; 2010) e l'attenzione verso gli elementi del "terzo paesaggio" (Clément, 2004) conferma la scarsa utilità della distinzione tra urbano e rurale e tra naturale e antropico nello studio delle percezioni del paesaggio del quotidiano.

Anche la condizione di ordinarietà/eccezionalità sembra perdere di utilità in quanto ciò che dai camminatori viene definito eccezionalmente bello o importante appartiene alla scala dell'ordinario e, viceversa, ciò che viene ufficialmente riconosciuto come eccezionale (la città alta e il verde che caratterizza i suoi dintorni) appartiene all'ordinarietà delle uscite settimanali dei gruppi di cammino.

Forse l'unica distinzione che pare sopravvivere all'interno del paesaggio del quotidiano esplorato con i gruppi di cammino è quella tra paesaggio di qualità e paesaggio degradato, anche se, tuttavia, quest'ultimo assume particolare importanza proprio per le potenzialità e le qualità inespresse che contiene e per le aspirazioni che su di esso vengono nutrite.

L'analisi condotta sembra quindi confermare l'utilità di approfondire maggiormente la definizione del concetto di paesaggio del quotidiano attraverso le sue dimensioni (materiale, soggettiva e collettiva) piuttosto che attraverso le sue tipologie (urbano/rurale, ordinario/eccezionale o degradato/di qualità). All'interno di queste dimensioni, un ruolo chiave è giocato dalle pratiche attraverso le quali si co-costruisce il paesaggio, ruolo che richiama quello di spettatore/attore evocato da Turri (1998). I partecipanti ai gruppi di cammino sono infatti spettatori mobili del paesaggio, continuamente stimolati, grazie al cammino, ad osservare diversi scorci, percepire differenti condizioni e a considerare le differenze, i cambiamenti provocati dall'azione dell'uomo sul territorio.

Nel corso dei prossimi paragrafi sarà possibile evidenziare inoltre come, oltre ad essere spettatori, i gruppi di cammino possano essere considerati anche come attori mobili all'interno del paesaggio.

## 4.2. La dimensione politica del cammino in gruppo

*By politics I mean social relations that involve the production and distribution of power. By a politics of mobility I mean the ways in which mobilities are both productive of such social relations and produced by them.*  
(Cresswell, 2010, p. 21)

Il paesaggio inteso come insieme di forme, rappresentazioni e pratiche – individuali e collettive – può offrire una chiave di lettura anche per lo studio geografico delle mobilità del quotidiano. Anche il cammino può essere analizzato infatti attraverso gli stessi livelli – movimento, rappresentazioni e pratiche – e, in particolar modo, in chiave sociale e politica, così come afferma Cresswell (2010). Nel suo articolo, intitolato *Towards a Politics of Mobility*, Cresswell mira ad evidenziare l'importanza di considerare il ruolo politico delle mobilità, sostenendo che sia possibile condurre l'analisi attraverso la ricostruzione delle “costellazioni” e delle gerarchie di mobilità presenti in un determinato luogo o momento storico. Per fare ciò, presenta sei diversi aspetti delle mobilità di persone e oggetti, i quali possono essere approfonditi attraverso la risposta ad altrettante domande.

L'analisi condotta sui gruppi di cammino mette in luce alcune caratteristiche delle pratiche collettive di mobilità, le quali dipendono dai luoghi attraversati o dall'interazione con essi, e permette quindi di rispondere, per questo caso specifico, anche alle domande individuate da Cresswell.

### *Why does a person or thing move?*

Quella dei gruppi di cammino non è ovviamente una mobilità forzata, si tratta di una scelta individuale che si basa principalmente sulla convinzione, sperimentata o indotta da campagne di diffusione e promozione di stili di vita sani, che l'esercizio fisico del camminare sia utile per la salute e per il benessere psico-fisico. Sebbene sentirsi in forma fisicamente sia la principale motivazione che spinge le persone a frequentare il gruppo di cammino, dall'analisi dei dati emerge come il beneficio principale sia in realtà la socializzazione all'interno del gruppo; questo potrebbe indicare la presenza di un bisogno e di un desiderio di condivisione, consapevole o inconsapevole.

In generale, porre l'attenzione alle ragioni alla base della scelta di effettuare uno spostamento, soprattutto quando la scelta è tra mezzi e stili di vita sostenibili e non, è importante per poter comprendere le questioni sociali e ambientali sottese alle mobilità.



### *How fast does a person or thing move?*

Nel caso dei gruppi di cammino, trattandosi di mobilità lenta, la velocità non è naturalmente paragonabile a quella di altri mezzi di trasporto. Ciò che è interessante sottolineare è quanto questo fattore, la velocità del passo, sia in realtà determinante, all'interno dei gruppi, nel portare alla separazione tra gruppi di camminatori rapidi e camminatori lenti, che in alcuni casi si organizzano in maniera e con percorsi indipendenti. Inoltre, anche all'interno dello stesso gruppo, il passo determina la formazione di sottogruppi separati che procedono a velocità differenti, innescando spesso un movimento a fisarmonica, per cui il gruppo si allunga, si sfilaccia, per poi aspettarsi e ricomporsi. La velocità della camminata è inoltre influenzata e modificata anche da alcuni fattori che dipendono dal contesto; in particolare, i dati raccolti mostrano come essa possa aumentare in relazione alla presenza di rumori oppure di odori sgradevoli, di degrado circostante o di una generale sensazione di insicurezza.

### *In what rhythm does a person or thing move?*

Tutti i gruppi analizzati hanno una frequenza settimanale e dal questionario emerge che mediamente i partecipanti effettuano spostamenti a piedi circa quattro volte a settimana. La ripetitività dei percorsi, per quanto evitata il più possibile, la ricorsività del passaggio, gli incontri ripetuti, sembrano essere elementi chiave nell'esperienza del paesaggio in cammino, elementi tutti legati in qualche modo al ritmo e connessi alla conoscibilità e riconoscibilità dei luoghi.

Altre forme di mobilità del quotidiano sono maggiormente connotate per la loro ricorsività, a partire in primo luogo dalle forme di pendolarismo. I percorsi casa-scuola e casa-lavoro costituiscono infatti l'intelaiatura principale attorno alla quale si costruisce la conoscenza dei luoghi di vita e la modalità con cui tale spostamento avviene, ciò che accade durante le andate e i ritorni quotidiani o settimanali, condiziona inevitabilmente il rapporto tra gli individui e i paesaggi del quotidiano.

### *What route does it take?*

Da un lato, il caso studio conferma, come sostiene Cresswell, che «*mobility is channeled*» (ivi, p. 24), poiché piste ciclopedonali, strade meno trafficate, marciapiedi e attraversamenti pedonali costringono i pedoni a seguire

determinati percorsi per evitare ostacoli o barriere, per rispettare le norme del codice della strada, per raggiungere alcuni punti di riferimento o per svolgere particolari attività. Dall'altro, la mobilità pedonale, assieme a quella ciclabile, è forse quella che riesce a sfuggire maggiormente alla regolamentazione dei percorsi e degli itinerari. Dal caso studio emergono infatti anche alcune delle diverse tattiche pedonali che, pur essendo molto spesso perdenti rispetto alle strategie di pianificazione della mobilità motorizzata, permettono ai camminatori o ai ciclisti di farsi strada e anzi, in alcuni casi, di essere gli unici in grado di percorrere alcuni itinerari dimenticati e ignorati dalle altre forme di mobilità.

### *How does it feel?*

La questione delle sensazioni è stata ampiamente esplorata all'interno del caso studio ed ha portato ad evidenziare come, nella pratica del cammino in gruppo, le sensazioni principali siano fortemente legate al contesto attraversato, oltre che generate dal movimento fisico in sé e dalla presenza (o assenza) di altri individui. In particolare, le sensazioni olfattive e uditive, connesse alla percezione del traffico e dell'inquinamento atmosferico o alla presenza di vegetazione, condizionano in maniera decisiva l'esperienza del cammino, soprattutto per i gruppi che appartengono ai quartieri localizzati nelle zone maggiormente congestionate della città (quelle più vicine ai principali assi di penetrazione della viabilità primaria).

La dimensione esperienziale e corporea delle mobilità del quotidiano e il ruolo del paesaggio in questo processo definito di co-costruzione tra soggetto e mondo esterno attraverso il movimento sono elementi chiave per comprendere come le mobilità e il paesaggio siano in grado, come si vedrà nei prossimi paragrafi, di influenzare in maniera positiva o negativa il benessere degli individui e delle popolazioni.

### *When and how does it stop?*

Come lo stesso Cresswell sottolinea, questa domanda ha a che vedere soprattutto con le frizioni, con le disconnessioni dei percorsi e con le immobilità più o meno nascoste. Come emerso dal caso studio, numerosi sono gli ostacoli e gli impedimenti, di natura materiale e immateriale, che rallentano o impediscono il cammino durante una singola uscita. Generalmente, inoltre, tutti i gruppi si fermano durante particolari momenti dell'anno quali le festività invernali o estive, oppure in relazione alle condizioni atmosferiche. La

dimensione collettiva della pratica del gruppo di cammino tuttavia, sembra essere di per sé una sorta di antidoto alle condizioni che determinerebbero l'assenza del movimento (solitudine, paura, incapacità di orientarsi o di organizzarsi in autonomia), ma questo richiede la presenza di partecipanti attivi e non solo passivi nel gestire le relazioni, preparare i percorsi e stimolare i partecipanti al cammino.

Alle sei domande poste da Cresswell si potrebbe quindi aggiungere un settimo interrogativo che permetta di evidenziare maggiormente il ruolo delle relazioni con gli altri soggetti in movimento.

*With whom does a person or thing move?*

Questa domanda permette infatti di riflettere sulla libertà, oppure la necessità, di spostarsi individualmente o in gruppo, e su come le varie "solitudini" o "condivisioni" del movimento vengano descritte, rappresentate e controllate in modo diverso a seconda dei soggetti (genere, età, provenienza, ecc.) e della tipologia del movimento (a piedi, in bicicletta o in automobile ad esempio). Come emerso dal caso studio, il gruppo influenza inoltre l'esperienza del cammino in quanto incide sulla relazione che si sviluppa con il contesto attraversato (osservato con attenzione oppure ignorato).

L'analisi del paesaggio percepito in cammino e dei suoi effetti su di esso ha permesso quindi di fornire alcune prime risposte anche alle domande di Cresswell, dimostrando come il paesaggio possa essere utile anche come strumento di ricerca per sviluppare discorsi e riflessioni su questioni maggiormente legate agli studi sulle mobilità. Nonostante lo stesso Cresswell abbia più volte espresso la sua personale predilezione per il concetto di *place* rispetto a quello di *landscape*, quest'ultimo ritenuto troppo ancorato alla dimensione estetica (Merriman *et al.*, 2008, p. 202), sembra possibile, adottando una definizione multidimensionale del paesaggio del quotidiano e richiamando gli approcci che ne considerano in particolare il significato sociale e politico (Olwig, 2008; Castiglioni *et al.*, 2015), riaffermarne la sua utilità non solo in funzione della sua capacità di esprimere le tensioni caratteristiche dell'esperienza umana del mondo (Wylie, 2007), ma anche per la sua natura esperienziale e soprattutto collettiva, quale si ritrova nel cammino in gruppo.

Emerge quindi un legame biunivoco tra mobilità e paesaggio non solo in quanto oggetti di ricerca ma anche come strumenti di indagine delle relazioni tra popolazione (individui o gruppi) e territorio, poiché l'analisi della prima può offrire spunti fecondi per l'interpretazione del secondo e viceversa.

Osservando – e ascoltando – le pratiche collettive di mobilità lenta è infatti possibile comprendere meglio il processo attraverso il quale si co-costruiscono le rappresentazioni del paesaggio del quotidiano. Il paesaggio costituisce così uno strumento attraverso il quale leggere l’esperienza del cammino in gruppo e fare emergere gli elementi, i valori ma anche le contraddizioni e le frizioni che influenzano il movimento e la possibilità di provare senso di appartenenza ai luoghi e benessere nel contesto della vita quotidiana.

### 4.3. La co-costruzione dei paesaggi in movimento

*Living in our cities, barricaded behind our computer screens, we readily lose touch with the quadrupeds that once taught us to heft to the land as landscape and to one another as a community or fellowship.*  
(Olwig, 2008, p. 89)

Nell’articolo da cui è stato estratto il brano citato (già richiamato all’interno del par. 1.2.3.), Olwig sottolinea la presenza di un profondo legame tra il cammino e il senso di appartenenza, al paesaggio e a una comunità, ricordando come il verbo *to have* sia etimologicamente correlato al pascolo e alle greggi – poiché deriva dal verbo *to heft*, “avere” (una mandria) e “appartenere” (alla terra) – e che quindi richiami quel legame circolare di appartenenza che si instaura tra territorio e comunità. In particolare, Olwig sostiene che la perdita di contatto con le pratiche che, come il pascolo, implicano un “cammino condiviso nel paesaggio”, sia una delle possibili cause dello spaesamento, dell’individualismo, dell’incapacità di “fare paesaggio” che in alcuni casi caratterizza la società contemporanea. Tuttavia, anche nelle nostre città, alcune pratiche di mobilità condivise assumono un ruolo sociale e politico che mira proprio a contrastare i processi di perdita di senso di comunità e di legami coi luoghi. Questa funzione può essere esplicita, come nelle forme di rivendicazione di diritti o di spazi, tra le quali è possibile citare il movimento *Reclaim the Street* o le *Critical Mass*, oppure implicita, come nel caso dei gruppi di cammino.

Come illustrato attraverso l’analisi del caso studio, i gruppi di cammino non si costituiscono con l’obiettivo di promuovere azioni di cittadinanza attiva legate alla gestione del paesaggio come bene collettivo; tuttavia essi assumono implicitamente anche un ruolo politico, non solo nell’accezione generale data da Cresswell, come visto nel paragrafo precedente, bensì anche in relazione al paesaggio.

Richiamando ancora la definizione di paesaggio come teatro fornita da Turri (1998), i partecipanti ai gruppi di cammino assumono infatti non solo

il ruolo di spettatori ma anche quello di attori mobili nel paesaggio. L'azione del movimento in sé e la trasformazione delle forme del territorio che ne consegue direttamente o indirettamente, sono infatti parte di un continuo processo di co-costruzione del paesaggio del quotidiano che avviene attraverso il cammino in gruppo.

Per poter descrivere questo processo è possibile mettere in evidenza una serie di tappe, le quali sono state individuate in particolare grazie all'apporto degli approcci di stampo fenomenologico, che hanno permesso di considerare le pratiche e le sensazioni, e di quelli più attenti alla dimensione collettiva, che hanno portato ad evidenziare gli aspetti sociali e politici legati al cammino e al paesaggio. L'individuazione di queste tappe è frutto infatti dell'osservazione dei gruppi e dell'analisi dei dati condotta attraverso l'utilizzo delle diverse lenti di osservazione corrispondenti alle tre dimensioni che permettono di leggere e interpretare l'esperienza del cammino e del paesaggio: quella spaziale, quella soggettiva e quella collettiva. Lo schema teorico elaborato nel primo capitolo ha permesso quindi di interpretare il rapporto tra popolazione e paesaggio attraverso il movimento in gruppo e di evidenziare le tappe che contribuiscono al processo di co-costruzione del paesaggio del quotidiano, ciascuna delle quali ha a che vedere con la ricerca di benessere individuale e collettivo. Attraverso la prima dimensione, quella spaziale, sono state considerate principalmente le componenti materiali, i percorsi e gli impatti spaziali legati al movimento. La seconda dimensione ha invece permesso di evidenziare gli elementi che caratterizzano l'immagine del paesaggio, così come i valori e le esperienze che insieme costituiscono la percezione soggettiva. Infine, la dimensione collettiva ha portato a considerare i fattori che inducono la condivisione delle rappresentazioni e delle conoscenze e l'emersione di senso di appartenenza.

Come illustrato in Fig. 19, è possibile raccogliere le tappe individuate in un ipotetico circolo virtuoso in cui ciascun momento contribuisce al benessere della popolazione nel paesaggio, in un'accezione plurale così come inteso nella Convenzione Europea del Paesaggio. Le tappe di questo percorso ideale, le cui tracce sono state individuate analizzando la pratica dei gruppi di cammino, sono costituite dal movimento fisico, dall'insieme di percezione degli elementi, rappresentazione di valori ed esperienza del paesaggio che ne deriva, dalla condivisione, soprattutto delle sensazioni, e infine dall'emersione di un senso di appartenenza al paesaggio attraversato.

La prima tappa di questa sequenza è costituita dal movimento in sé, poiché, contrariamente a quanto avviene per la maggior parte delle iniziative esplicite di riappropriazione degli spazi pubblici, i gruppi di cammino abitano il paesaggio del quotidiano in maniera mobile, attraverso il cammino, anziché in maniera statica.

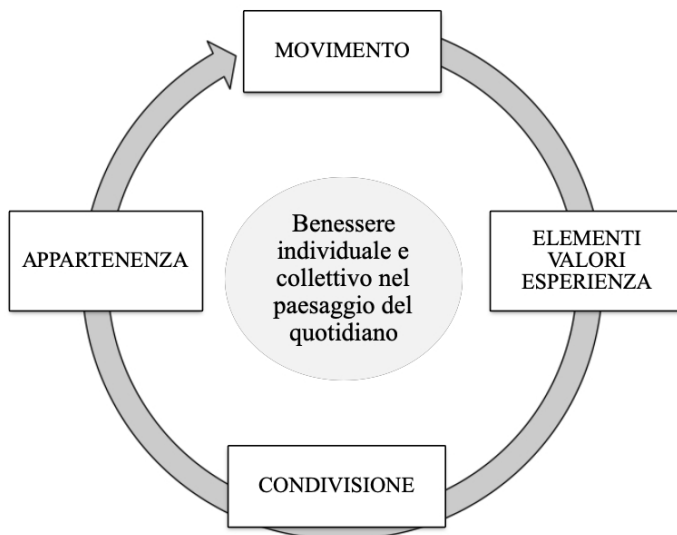


Fig. 19 - Tappe del processo di co-costruzione dell'immagine di paesaggio del quotidiano. (Cisani, 2018)

La lettura della relazione tra il paesaggio del quotidiano e il cammino in gruppo attraverso la dimensione spaziale ha messo quindi in evidenza le caratteristiche materiali di questo movimento, relative sia al paesaggio attraversato sia agli impatti che il movimento genera sulle forme del territorio e viceversa. Le strade, le piste ciclabili, i parchi urbani e le aree agricole periurbane sono gli elementi spaziali del paesaggio che, alla luce delle interviste e dei dati raccolti tramite i questionari, costituiscono le mete e i contesti privilegiati entro cui il cammino si svolge. La presenza o assenza di questi elementi nel paesaggio (in particolare della vegetazione) sembra influenzare la *walkability* dei quartieri e quindi in un certo senso il grado di benessere percepito dai partecipanti al gruppo di cammino. Al contrario non sono emersi riferimenti ad interventi e trasformazioni materiali del paesaggio direttamente riconducibili al movimento in gruppo, se non quelli relativi agli interventi della pianificazione dedicati alla realizzazione di piste ciclabili o percorsi pedonali sicuri.

L'analisi della dimensione soggettiva ha permesso poi di individuare la seconda tappa del processo, costituita dagli elementi spaziali ma anche, e soprattutto, dai valori ad essi assegnati e dall'esperienza in sé. Questa tappa riguarda maggiormente il paesaggio attraversato e la sua rappresentazione, costruita principalmente attorno agli elementi sopra ricordati, ai quali vengo-

no assegnati valori per lo più di tipo collettivo (ambientali, sociali, funzionali o culturali). Raramente, infatti, la descrizione o i giudizi espressi in merito al contesto o a particolari punti di riferimento è limitata all'esperienza personale o a interessi particolari.

Piuttosto che attraverso i valori, analizzati unicamente in relazione ai punti di riferimento emersi, il paesaggio percepito in cammino sembra essere però meglio descritto attraverso i suoi aspetti esperienziali e in primo luogo dalle sensazioni e dalle emozioni espresse. L'esperienza del cammino in gruppo ruota infatti attorno all'esercizio fisico, alle relazioni interpersonali che si sviluppano tra i partecipanti e, cosa particolarmente rilevante per la ricerca condotta, alla curiosità e al piacere provato nello scoprire ed esplorare la città. Le sensazioni di tipo spaziale, legate cioè al rapporto tra individui e luoghi, come la meraviglia, la curiosità, la disaffezione, il disagio o lo spaesamento, sono quelle che compaiono in maniera maggiore nelle interviste codificate. Il ruolo degli elementi, dei valori e dell'esperienza del cammino è importante soprattutto all'interno del meccanismo di reciproca influenza che sussiste tra percezioni/rappresentazioni e comportamenti/decisioni. Il movimento viene infatti deviato alla ricerca di aree verdi urbane, parchi pubblici, viali alberati, piste ciclabili nel verde o aree agricole periurbane, considerate come mete privilegiate dei percorsi in funzione dei valori e delle sensazioni descritti in precedenza. Allo stesso modo, i camminatori cercano tatticamente di elaborare percorsi alternativi al traffico – il quale è percepito come un disturbo in particolare a livello uditivo – e alla mancanza di sicurezza pedonale.

L'analisi della dimensione soggettiva ha fatto inoltre emergere la presenza di ostacoli e di barriere lungo il percorso. Tali elementi, definiti “frizioni” all'interno del capitolo precedente, non sono solo di tipo materiale, ma riflettono anche dinamiche che avvengono su scale differenti, da quella delle micro-geografie determinate anche dagli effetti della pianificazione urbanistica locale a quella di processi e dinamiche più ampi, quali la desertificazione commerciale, l'invecchiamento della popolazione o il consumo di suolo. In particolare, i dati raccolti attraverso le interviste e i questionari hanno messo in luce il ruolo di tali frizioni all'interno del processo di co-costruzione del paesaggio. I camminatori, infatti, si trovano spesso a interessarsi alle dinamiche che, su diverse scale, portano cambiamenti lungo il loro percorso e, allo stesso tempo, a confrontarsi con diversi saperi e diverse opinioni all'interno del gruppo. In questo senso le frizioni sembrano paradossalmente giocare un ruolo chiave in questo processo, poiché spingono a considerare le dinamiche in atto, le cause e le conseguenze dei cambiamenti del territorio che incidono sul cammino.

L'attenzione alla dimensione collettiva insita nella relazione tra il paesaggio del quotidiano e le pratiche collettive di mobilità lenta ha poi portato a considerare i meccanismi che in alcuni casi permettono di paragonare i gruppi di cammino ad azioni di cittadinanza attiva nei confronti del paesaggio del quotidiano, considerando quindi ciò che va oltre la rappresentazione e l'esperienza individuale del cammino nel paesaggio. La terza tappa che è possibile individuare è rappresentata quindi dalla condivisione dei valori e delle esperienze, evidenziate nella tappa precedente, tra i membri dei gruppi. Come già anticipato, la necessità di confrontarsi con le frizioni o semplicemente con l'emersione di esigenze, o aspirazioni, sul paesaggio, sembra portare i camminatori a condividere esperienze, valori e opinioni e quindi a maturare una consapevolezza maggiore sulle diverse componenti del paesaggio e sulla sua importanza non solo per i singoli ma anche per la collettività. Proprio per questa sua caratteristica – la condivisione – il gruppo di cammino si configura come uno strumento di conoscenza del paesaggio. Conoscenza che non avviene automaticamente e semplicemente grazie al cammino, ma si realizza in particolare attraverso la condivisione dei valori e delle esperienze tra i membri del gruppo. In questo senso si tratta di una forma di educazione al paesaggio informale e variabile, poiché è auto-gestita e dipende molto dall'impostazione che si dà il gruppo stesso, il quale, come si è visto, può essere orientato principalmente alla ricerca di sensazioni di tipo relazionale, di tipo fisico oppure spaziale. Sebbene sia soprattutto in quest'ultimo caso che i gruppi sembrano essere maggiormente inclini a riconoscere il paesaggio nella sua complessità e come bene comune, è stato in realtà possibile riscontrare in maniera diffusa all'interno di tutti i gruppi una capacità di lettura critica delle questioni urbanistiche, ambientali e sociali.

Il cammino in gruppo può essere considerato quindi come una pratica di educazione al paesaggio informale, come l'educazione che si realizza quotidianamente nei contesti familiari, al lavoro, nel tempo libero e nella società in generale. Questo aspetto che è emerso attraverso la ricerca offre interessanti spunti di approfondimento in particolare in relazione alle possibili strategie di integrazione tra conoscenza comune e conoscenza esperta, le quali si differenziano spesso per come interpretano il paesaggio del quotidiano e persino per come utilizzano lo stesso termine "paesaggio".

Le pratiche collettive di mobilità lenta possono essere infatti considerate utili per gli esperti anche come strumento educativo oltre che di ricerca. Attraverso l'esperienza multidimensionale del paesaggio che il cammino offre, l'alfabetizzazione al paesaggio e più in generale la diffusione e la conoscenza del senso dei luoghi possono essere accompagnate alla promozione della consapevolezza delle differenti dimensioni insite nel paesaggio, le quali vanno al di là di quella visuale ed estetica più comunemente considerata.



Inoltre, attraverso il cammino nel paesaggio è possibile promuovere anche la consapevolezza che le strade che si percorrono costituiscono un paesaggio di tutti e che il benessere in cammino nei paesaggi del quotidiano è un diritto collettivo da tutelare, stimolando una sorta di *empowerment* della conoscenza comune. Infine, il confronto con sensibilità diverse, le quali possono essere portate alla luce ad esempio grazie a figure intermedie quali gli artisti, maggiormente capaci di cogliere la dimensione critica ed estetica della pratica del cammino in ambito urbano (Careri, 2006), potrebbe essere utile per la figura dell'esperto o del tecnico, in quanto favorisce la comprensione dei paesaggi urbani contemporanei.

L'attenzione verso le questioni urbanistiche, ambientali e sociali, osservate ripetutamente ed esperite attraverso il cammino, così come la condivisione di opinioni, di memorie e storie collettive e personali, porta all'ultima tappa del percorso, ossia alla costruzione di un senso di appartenenza al paesaggio non individuale bensì collettivo, il quale corrisponde maggiormente a ciò che la Convenzione Europea del Paesaggio intende promuovere, indicando come soggetto percipiente "la popolazione" e non i soggetti individuali (Ferrario, 2011). Sempre attraverso la lente della dimensione collettiva e grazie al confronto con gli approcci che interpretano il paesaggio e la mobilità come risorse comuni è stato possibile cogliere l'importanza del senso di appartenenza al paesaggio in relazione all'attivismo civico e più in generale alla partecipazione degli individui alla gestione delle risorse e dei beni comuni. I dati raccolti hanno permesso di interpretare il cammino in gruppo come una pratica di cittadinanza attiva non solo in quanto volta alla promozione di stili di vita sani e per la solidarietà che i gruppi di cammino promuovono sia internamente che verso altri soggetti esterni, ma anche per quanto riguarda l'interpretazione del paesaggio come bene comune. Le aspirazioni relative al paesaggio del quotidiano che emergono dalle interviste sono infatti principalmente orientate più al benessere della città che al benessere fisico individuale, nonostante quest'ultimo sia il principale obiettivo dei gruppi di cammino. Il cammino in gruppo appare in primo luogo come un modo per fare esperienza del paesaggio del quotidiano come bene condiviso, piuttosto che come strumento di gestione e trasformazione attiva del paesaggio. Tuttavia, l'espressione usata da una delle partecipanti ad un'intervista ricorda che il cammino viene vissuto anche come una forma di cittadinanza attiva in quanto permette di "tenere i luoghi", richiamando quindi il forte legame tra il movimento nel paesaggio e l'appropriazione (o riappropriazione di luoghi dimenticati) degli spazi pubblici da parte della popolazione, processo che in un certo senso evoca quello descritto da Olwig.

Attraverso azioni dirette di cittadinanza attiva, che si manifestano ad esempio nelle numerose relazioni esterne con altre realtà organizzate del-

la società civile, ma anche tramite le trasformazioni indirette indotte dalla pratica del cammino in gruppo, l'esperienza del cammino in gruppo diventa esperienza del paesaggio come bene collettivo, ossia che appartiene alla comunità e a cui la comunità appartiene. Il senso di attaccamento e il desiderio di conoscenza più approfondita del proprio paesaggio, che è possibile riscontrare in primo luogo tra i conduttori dei gruppi, ossia tra coloro che volontariamente si impegnano a gestire i contatti e organizzare le uscite e che quindi incarnano maggiormente l'idea di cittadinanza attiva, si ritrova in diverse occasioni all'interno delle interviste in cammino e anche nelle motivazioni alla base della partecipazione ai gruppi, tra le quali figura, pur in secondo piano rispetto all'esercizio fisico e alla socializzazione, il desiderio di esplorare il proprio quartiere. Nello schema proposto, la freccia che dall'appartenenza riporta al movimento simboleggia infine proprio la circolarità di questo processo, poiché la percezione di un legame tra il singolo individuo, la comunità e soprattutto il paesaggio abitato sembra incentivare e stimolare i partecipanti a proseguire il cammino, diversificando gli itinerari.

#### 4.4. Considerazioni metodologiche

Gli studi presi in considerazione in questo testo, i quali partendo da differenti campi disciplinari affrontano le relazioni tra mobilità lente e paesaggi del quotidiano, presentano differenti metodologie di ricerca e sono spesso caratterizzati dall'utilizzo di due o più tecniche di raccolta dati contemporaneamente, con interessanti prove di coniugare analisi qualitative e quantitative, così come dal tentativo di "mobilitare" la ricerca stessa, attraverso tecniche che afferiscono principalmente alla famiglia delle interviste in cammino (Kusenbach, 2003; Jones *et al.*, 2008). In particolare, lo *spatial transcript* dimostra, anche nel caso studio analizzato, di essere effettivamente una metodologia mobile, ibrida, contestualizzata e inclusiva, utile per analizzare le relazioni tra movimento e paesaggio attraversato (Hein *et al.*, 2008).

Il fatto che, nell'ambito dei gruppi di cammino di Bergamo, in più di un terzo dei casi sia stato il contesto attraversato durante l'intervista in cammino (la vista o la vicinanza ad un punto di riferimento) a sollecitare i partecipanti ad esprimere pareri, considerazioni o semplicemente a nominare un elemento del paesaggio all'interno dei discorsi, costituisce di per sé una prima conferma dell'utilità di questa metodologia. Inoltre, la possibilità di osservare e registrare anche informazioni relative alle sensazioni, alla velocità o alla difficoltà degli spostamenti, alle reazioni relative non solo agli elementi materiali del paesaggio ma anche alle attività e agli altri soggetti

presenti lungo il percorso, costituisce un'altra caratteristica importante che rende la metodologia delle interviste in cammino, anche non georeferenziate, uno strumento molto utile per l'analisi della dimensione esperienziale della mobilità e del paesaggio. A ciò si aggiunge la possibilità, offerta dalla registrazione GPS del percorso e dalla georeferenziazione delle fotografie, di associare in maniera automatica ciò che viene detto al luogo in cui viene detto, liberando il ricercatore dalla necessità di prendere appunti o di scattare troppe fotografie per memorizzare il percorso, permettendogli quindi di concentrarsi sull'interazione coi partecipanti all'intervista e sull'osservazione delle dinamiche e di altri aspetti non verbali.

Lo *spatial transcript* apre numerose prospettive anche e soprattutto nel campo dell'analisi GIS, sia quantitativa che qualitativa. Da un lato, infatti, è possibile condurre numerose operazioni di sovrapposizione, di intersezione e di calcolo relative sia al contesto attraversato dal percorso, ad esempio con l'analisi delle tipologie di uso del suolo attraversate, sia in relazione alla frequenza e alla distribuzione nello spazio dei punti corrispondenti al parlato. Dall'altro lato è possibile spazializzare i dati qualitativi (Jones e Evans, 2012a, p. 93), sovrapporre differenti strati interpretativi e tradurre i contenuti qualitativi raccolti tramite altre metodologie all'interno di un unico database. Ciò permette di operare selezioni e categorizzazioni, al pari di altri database relazionali, e di individuare, attraverso la visualizzazione cartografica, piste interpretative altrimenti nascoste.

Il principale elemento innovativo riguardante le tecniche di raccolta dati adottate per la ricerca presentata in questo volume consiste nel fatto di aver applicato una metodologia di indagine mobile coinvolgendo in essa un gruppo di persone anziché un solo soggetto, così come invece effettuato negli studi di Jones e Evans. La natura informale delle interviste in cammino e, soprattutto, il fatto che in gruppo i singoli partecipanti si sentissero liberi di esprimere o meno opinioni (non essendo gli unici interlocutori del ricercatore) ha infatti favorito l'instaurarsi di un rapporto colloquiale e amichevole, come emerso anche da alcuni brani riportati. Il cammino in gruppo si è configurato in alcuni casi come vera e propria discussione di gruppo, con scambi di opinioni da parte di diversi soggetti, in altri casi come conversazione a due, tra l'intervistatore e chi di volta in volta era maggiormente disposto a descrivere i luoghi o a esprimere opinioni. Questo ha permesso da un lato di raccogliere numerose informazioni e di ricostruire il paesaggio percepito nella sua triplice natura (materiale, soggettiva e collettiva), ma dall'altro ha anche portato alla registrazione di momenti di silenzio, durante i quali non è stato possibile forzare gli intervistati ad esprimersi, o di conversazioni prive di contenuto rilevante. Tali momenti apparentemente vuoti dal punto di vista della registrazione audio, sono comunque considerati parte dei dati raccolti,

non solo in quanto la traccia GPS permette comunque di avere una base di dati riguardante l'intero percorso, ma anche perché tali momenti possono essere fonte di ulteriori informazioni relative alle cause del mancato dialogo. In alcuni casi, ad esempio, le cause sono legate al contesto, ad esempio alle condizioni del marciapiede (che impone, se troppo stretto, di camminare in fila indiana) oppure alla presenza del rumore del traffico.

L'utilizzo dei questionari associati alle interviste ha permesso poi di confermare, confutare e confrontare le informazioni, arricchendole con un punto di vista più individuale, espresso attraverso la risposta a domande chiuse, più facilmente analizzabili. L'interpretazione delle risposte al questionario rischia tuttavia di portare a conclusioni affrettate. In primo luogo, esse rischiano di non essere statisticamente valide di per sé, soprattutto se, come nel caso presentato, si tratta di un campione piuttosto ridotto. Tramite il questionario, inoltre, non è possibile considerare il contesto entro cui viene fornita una risposta, se la domanda è effettivamente stata compresa o meno e cogliere ulteriori informazioni nascoste, così come è invece stato possibile fare con la codifica delle interviste. Interpretando i dati raccolti tramite i questionari e gli *spatial transcript* all'interno di una riflessione integrata e ponderata, frutto di un continuo confronto tra le differenti fonti, è stato possibile quindi valorizzare le specificità di ciascuna metodologia e compensarne le lacune.

La principale sfida da affrontare nell'ambito di ricerche affini, che utilizzino un mix diverso di tecniche di indagine, è quella di coniugare dati provenienti da fonti eterogenee, sovrapponendo in particolare quelli qualitativi e soggettivi, raccolti ad esempio attraverso le interviste e il questionario, con quelli più quantitativi e oggettivi relativi al percorso georeferenziato. Tuttavia, come già sottolineato, tale difficoltà costituisce anche il principale motivo di interesse verso questa metodologia, poiché permette di raccogliere un quadro multiforme di informazioni e di interpretare i dati anche attraverso visualizzazioni cartografiche che offrono numerosi spunti di riflessione.

La sovrapposizione della cartografia proveniente dallo Studio Paesistico con la mappa dei punti di riferimento emersi dalle interviste (Fig. 10) ha stimolato, ad esempio, la riflessione sulla considerazione dei valori del paesaggio del quotidiano, mettendo in evidenza come il punto di vista esperto rischi di estremizzare la suddivisione tra aree considerate ad "alta sensibilità paesistica", contenenti valori elevati, ed aree a "bassa sensibilità", che appaiono quindi prive di tali valori. Il cammino con i gruppi ha invece portato a considerare le differenti scale di valori utilizzate nella formazione dell'immagine del paesaggio, mostrando ad esempio come molto spesso i valori estetici o naturalistici siano considerati anche, e a volte soprattutto, in corrispondenza di aree considerate a "bassa sensibilità" dal punto di vista della pianificazione.

Le questioni metodologiche emerse a partire dal caso studio portano inoltre ad elaborare alcune considerazioni in merito a possibili prospettive di approfondimento, di cambiamento o integrazione della metodologia dello *spatial transcript* e delle altre tecniche adottate.

Innanzitutto, è opportuno considerare le tempistiche dell'utilizzo delle diverse metodologie e gli effetti che la somministrazione dei questionari, a monte o a valle dell'intervista in cammino, produce sulle risposte fornite attraverso entrambi gli strumenti di indagine. Sottoporre i questionari prima delle interviste in cammino potrebbe ad esempio ridurre l'influenza del gruppo sulle opinioni espresse. Prima di mettere in atto simili metodologie è importante riflettere sull'oggetto della ricerca poiché, a seconda dell'obiettivo, potrebbe essere utile aumentare gli interventi del ricercatore volti a stimolare il gruppo ad esprimersi in merito al contesto. Al contrario, nel caso in cui l'oggetto sia principalmente l'esperienza del movimento in sé, potrebbe essere più indicato ridurre l'interferenza dell'intervistatore o addirittura tentare di annullare la sua presenza, come nel caso presentato da Jones (2012), nel quale gli intervistati (in questo caso singoli ciclisti) vengono forniti di microfono e GPS e registrano autonomamente un diario vocale del percorso effettuato.

Inoltre, l'uso di altri strumenti o tecniche potrebbe permettere di approfondire e sviluppare ulteriormente le potenzialità offerte dagli *spatial transcript*. Ad esempio, si potrebbe associare il percorso GPS con la registrazione di brevi video durante le interviste o con l'intero filmato del percorso, realizzato tramite una videocamera che adotti il punto di vista dell'intervistato, oppure i dati potrebbero essere integrati anche con la raccolta di fotografie scattate dai partecipanti e poi associate alla mappa o infine con la produzione di *sketch maps*, ossia mappe disegnate dagli intervistati su supporti cartacei in seguito georeferenzabili. Gli *spatial transcript* potrebbero anche essere confrontati con metodologie statiche (interviste tradizionali o *focus group*), permettendo così una analisi delle eventuali differenze tra pratiche collettive che si svolgono in movimento oppure da fermi.

## 4.5. Spazi di approfondimento

Dal punto di vista teorico, alla luce della vastità degli ambiti disciplinari presi inizialmente in considerazione, il testo ha presentato un quadro teorico complesso, stratificato e diversificato, e lo studio dei gruppi di cammino si è basato sulla definizione di domande di ricerca frutto di un difficile processo di inquadramento, selezione e sezione di processi e dinamiche che paio-

no tuttavia, nell'esperienza quotidiana di ciascuno, difficilmente scindibili, "già-da-sempre imbricati" tra loro (Grasseni e Ronzon, 2001, p. 20), come i soggetti in movimento e i paesaggi da essi stessi attraversati. Così come le scelte teoriche, allo stesso modo anche quelle terminologiche e le categorizzazioni adottate per la codifica e l'analisi dei dati, sebbene costruite sulla base di ricerche simili consultate in letteratura e attraverso il confronto diretto con esperienze analoghe condotte dal gruppo di ricerca dell'Università di Padova, sono il frutto di alcune scelte soggettive e di adattamenti al caso specifico preso in considerazione. Nel presente lavoro, ad esempio, le "dimensioni" fanno sempre riferimento alle chiavi di lettura teoriche con cui è stato interpretato il rapporto tra mobilità e paesaggio sia dal punto di vista teorico che empirico. In altri casi, come ad esempio nella ricerca condotta nella città diffusa veneta (Castiglioni *et al.*, 2015), le dimensioni sono state invece rilevate a valle della raccolta dati e riguardano i riferimenti utilizzati per l'attribuzione di valore al paesaggio (principalmente spaziali oppure sociali) che determinano la presenza di differenti attitudini nei confronti dello stesso. La lettura del paesaggio attraverso la pratica dei gruppi di cammino ha invece permesso di rilevare in questo caso tre diverse tipologie di "sensazioni" (fisiche, relazionali e spaziali) le quali sono in un certo senso trasversali alle dimensioni individuate nel caso veneto.

Nonostante la complessità dei dati raccolti, le informazioni ottenute provengono da un caso di studio molto connotato, composto da un numero limitato di partecipanti e quindi inevitabilmente parziale. La rappresentazione del paesaggio del quotidiano che emerge dal caso studio non può perciò essere considerata come la più diffusa tra la popolazione della città di Bergamo, bensì solamente come uno dei possibili "paesaggi in movimento" presenti, utile comunque a restituire la complessità del tema e ad accrescere la conoscenza sulle diverse modalità, anche marginali, di co-costruzione collettiva del paesaggio.

Un primo ulteriore sviluppo di ricerche affini a quella qui presentata potrebbe quindi essere quello di effettuare una simile indagine con altri soggetti collettivi che operano sulla scala del quotidiano, quali i comitati e le reti sociali di quartiere. Inoltre, un confronto maggiormente strutturato tra dati provenienti da casi di studio riguardanti ulteriori pratiche condivise di mobilità lenta (come i Piedibus o le Critical Mass) potrebbe permettere di proseguire ed espandere le analisi relative all'esperienza collettiva del movimento nel paesaggio. In particolare, il confronto con altre realtà, come i comitati di quartiere o le reti sociali di cittadinanza attiva, permetterebbe di confermare ed evidenziare le eventuali differenze tra gruppi fermi e gruppi in movimento, così come tra le loro interpretazioni e quelle dei documenti della pianificazione.

Vi sono poi ulteriori questioni legate al campione analizzato, rilevate ma mai portate alla luce, che meriterebbero approfondimenti specifici pur discostandosi in parte dal tema principale della ricerca. Si tratta ad esempio delle questioni legate al genere: essendo quasi l'80% dei partecipanti ai gruppi di cammino di sesso femminile, sarebbe opportuno approfondire le ragioni alla base di questo dato, se dipende da questioni demografiche o sociali o se in qualche modo ha a che vedere anche con una diversa relazione con i luoghi, dovuta ad esempio alle maggiori difficoltà (reali, percepite o imposte) riscontrate dalle donne nell'effettuare determinati percorsi da sole.

Oltre al genere, un ulteriore campo di indagine che si potrebbe approfondire è quello legato all'età e alla condizione lavorativa delle persone che partecipano ai gruppi di cammino, tra i quali figurano pochi giovani e lavoratori; ad esempio analizzando se e con quali modalità si ritrovano e camminano in gruppo le altre generazioni e quale rapporto con il paesaggio del quotidiano instaurano.

Se i gruppi di cammino risultano essere una parte marginale della popolazione, vi sono altre minoranze e fragilità con i quali sembra entrino in relazione in modi differenti: da un lato esprimono solidarietà verso i soggetti diversamente abili, mentre più diffidente e meno aperto sembra il rapporto con la popolazione straniera. Un confronto tra le percezioni dei partecipanti ai gruppi di cammino, che in alcuni casi durante le interviste si sono definiti esplicitamente "nativi" del territorio, e quelle dei nuovi abitanti, immigrati di prima o seconda generazione, potrebbe offrire spunti di riflessione in relazione al concetto di "paesaggio democratico" e soprattutto alle questioni legate al diritto al paesaggio (Egoz *et al.*, 2018), spesso in conflitto con le diverse espressioni del diritto alla mobilità (Sheller, 2018).

L'analisi di un numero maggiore di percorsi effettuati da diversi soggetti a piedi, anche se individualmente e non in gruppo, potrebbe permettere inoltre di indagare meglio gli effetti della pianificazione urbanistica e delle politiche di mobilità sul movimento dei pedoni e sulla loro percezione dei paesaggi del quotidiano, con particolare attenzione anche alle tematiche legate all'uso dello spazio pubblico e alle eventuali strategie di separazione, segregazione, controllo e indirizzamento dello spostamento dei pedoni nello spazio.

Le riflessioni relative al caso studio e alle metodologie adottate hanno permesso quindi di evidenziare le peculiarità della ricerca condotta e, inoltre, di individuare alcune linee di approfondimento e di espansione, percorribili attraverso l'ampliamento del campione, l'integrazione delle metodologie con altri strumenti, il confronto con altri gruppi o soggetti – in movimento o meno – oppure, infine, con l'esplorazione dei dati utilizzando differenti chiavi di lettura, legate ad esempio a fattori sociali (genere, età, provenienza) o politici (pianificazione e uso dello spazio pubblico).



## *Conclusioni. La prospettiva del quotidiano*

Prima di dare spazio alle ultime riflessioni è utile qui richiamare e argomentare più compiutamente, anche alla luce del caso studio descritto, il significato e il ruolo, anticipato nell'introduzione, delle "geografie del quotidiano", ossia delle geografie attente alla multidimensionalità del rapporto tra individuo e mondo esterno e, in particolare, alla dimensione geografica della vita di tutti i giorni.

Le pratiche collettive di mobilità lenta descritte in questo volume possono essere infatti intese come parte di quei "processi quotidiani di interazione" che hanno un ruolo chiave nella ristrutturazione delle relazioni sociali, politiche ed economiche sulla base della quale risolvere la crisi delle città, così come già auspicato da Lefebvre (1967).

L'essenza della città è definita dai processi quotidiani di interazione e dal bisogno antropologico di incontro e simultaneità, di scambio al di là delle logiche di mercato in un'ottica di reciprocità. (Lefebvre, 2014, p.10).

L'attenzione verso i percorsi scelti dai gruppi di cammino, verso le tattiche di sopravvivenza che mettono in atto per allontanarsi o aggirare i percorsi della mobilità veloce, è un esempio di come lo sguardo geografico possa rivolgersi al quotidiano e testimoniare il valore, anche in relazione agli approcci più istituzionali e tecnici, richiamando così l'approccio al quotidiano di de Certeau (1984).

Uno degli ambiti della geografia dove vi è maggiore attenzione al quotidiano è poi quello delle geografie femministe, che hanno concentrato l'attenzione sull'esperienza quotidiana e personale delle donne, sul ruolo politico di oggetti, attività e pratiche date per scontate o considerate di minor valore (il corpo, la sessualità, le pratiche di cura, la gestione della casa, la maternità) come porta di accesso per comprendere processi complessi ed egemonie che operano su varie scale, poiché:



*a focus on the 'everyday' does not confine theoretical work to what might be erroneously thought of as merely 'local'; rather, it holds tremendous potential for opening up understanding of processes operating at regional, national and global scales.* (Dyck, 2005)

L'analisi del caso studio ha mostrato infatti alcune indicazioni che gettano alcune luci su come i paesaggi in movimento siano teatro di queste differenze di potere e segregazioni.

Proprio questa capacità del quotidiano di collegare la dimensione locale alla scala globale ha fatto sì che, anche nell'ambito della didattica della geografia, si sia sviluppata una interessante riflessione sulla necessità di connettere maggiormente le conoscenze, i concetti e gli strumenti della geografia alla vita quotidiana, al fine di farne apprezzare maggiormente il valore e di diffondere consapevolezza sulla sua utilità (Martin, 2006; Gilardi *et al.*, 2017).

Facendo riferimento quindi agli approcci sviluppati a partire dal pensiero di Lefebvre e de Certeau ma anche alle riflessioni femministe e a quelle, più operative, che muovono dal desiderio di educare la cittadinanza e le nuove generazioni ad un più consapevole rapporto con i luoghi di vita, è possibile quindi immaginare come declinare alcuni temi chiave della geografia in termini di geografie del quotidiano:

- i paesaggi e le mobilità: geografie degli spostamenti quotidiani a piedi o con altri mezzi di trasporto, come la bicicletta, l'automobile o le forme di *car* o *bike-sharing*; i luoghi del pendolarismo; le mobilità e i paesaggi legati alle attività ricreative, le pratiche e gli impatti legati all'industria del turismo;
- il lavoro e la vita privata: gli spazi del lavoro e della vita domestica, le loro rappresentazioni culturali, l'esperienza della precarietà, le disuguaglianze di genere e le loro ricadute spaziali;
- la salute, la cura e il benessere: le dinamiche geografiche legate all'invecchiamento della popolazione, i soggetti e le pratiche di cura e assistenza, le disabilità, le relazioni tra salute, benessere e luoghi di vita;
- la produzione e il consumo di beni: le geografie del cibo, le relazioni tra luoghi di produzione e luoghi di consumo, gli spazi del commercio (reali e virtuali), lo sfruttamento di uomini e risorse, la diffusione di pratiche sostenibili e virtuose;
- la comunicazione e le tecnologie: il rapporto tra gli spazi virtuali e i luoghi reali, l'influenza della comunicazione e delle nuove tecnologie sulle pratiche quotidiane;

- gli spazi e i tempi dell'educazione e della cultura: i luoghi dell'educazione e della cultura, il rapporto tra scuola, famiglie e attori del territorio, arte e creatività, educazione formale, informale e non-formale;
- la cittadinanza e la partecipazione: consapevolezza geografica e cittadinanza attiva, appartenenza e distacco, identità e inclusione, forme di riappropriazione dei luoghi, pianificazione e progettazione del territorio;
- gli impatti dei cambiamenti climatici: strategie di adattamento alla scala locale e individuale, quotidianità e disastri ambientali, transizione energetica e gestione delle risorse, pratiche quotidiane sostenibili.

Si tratta ovviamente di un elenco incompleto e approssimativo, una lista di temi che tra loro si sovrappongono e rifuggono le rigidità e le categorizzazioni. Il presente volume si è collocato idealmente all'interno del primo dei temi sopra elencati ed ha presentato alcuni dei contributi che le geografie del quotidiano possono offrire agli studi sul paesaggio e a quelli dedicati alle mobilità, nella comprensione del rapporto tra luoghi di vita e pratiche sociali (soprattutto quelle che riguardano l'espressione di una cittadinanza attiva).

Il processo di co-costruzione del paesaggio individuato all'interno dei gruppi di cammino costituisce infatti, come già sottolineato, una delle possibili interpretazioni del rapporto che si instaura tra popolazione e paesaggio del quotidiano attraverso le pratiche di mobilità. Nei gruppi stessi, così come in altri contesti, sono presenti infatti anche situazioni contrarie, ossia di disconnessione tra mobilità, spazi pubblici, comunità e paesaggio, segregazione e distacco. Nella presente ricerca, tali disconnessioni sono state incorporate nel processo in un'ottica positiva, come frizioni in grado di portare alla luce conflitti esistenti e quindi capaci di stimolare il confronto e la condivisione all'interno del gruppo in cammino. Non sempre tuttavia questo può avvenire e la presenza di barriere, ostacoli o limitazioni (materiali o immateriali) alla mobilità può non essere affatto percepita o non portare ad una riflessione condivisa. Il circolo virtuoso descritto nel paragrafo 4.3. può quindi essere considerato come un modello interpretativo che permette non solo di valorizzare le potenzialità implicite delle pratiche collettive di mobilità lenta in relazione al paesaggio come bene comune, bensì anche per poter cogliere ed interpretare i segnali che riflettono possibili disconnessioni tra le tappe o interferenze nel percorso di co-costruzione del paesaggio, come lo spaesamento e il distacco tra alcune fasce o gruppi di popolazione e il territorio oppure i conflitti tra diversi modelli di mobilità. Disconnessioni lungo le quali è possibile individuare ulteriori linee di ricerca e approfondimento.

La ricerca sui gruppi di cammino ha messo in evidenza inoltre come ogni pratica di mobilità, persino quelle meno visibili e note, ha strettamente a che

fare con la politica, nell'accezione del termine data da Cresswell, essendo espressione della possibilità di esercitare un potere e un diritto, ossia quello di muoversi a piedi all'interno del proprio contesto quotidiano (e non solo). Essendo in gruppo molto più visibili e riconoscibili rispetto ad un singolo pedone e adottando il cammino come stile di vita sano, i partecipanti ai gruppi di cammino operano quindi una scelta politica, di resistenza dolce non solo alla sedentarietà della popolazione, ma anche al modello frenetico e inquinante simboleggiato dall'automobile privata, e alla contrazione e desertificazione dello spazio pubblico che si verifica soprattutto nelle zone periurbane. Essi sembrano ricordare – e ricordarsi – che le strade sono anche dei pedoni, di chi cammina nel paesaggio abitandolo più lentamente.

È possibile quindi leggere le strade e i percorsi dei gruppi di cammino, e delle pratiche di mobilità non motorizzata in generale, come il teatro dell'incontro/scontro tra mobilità diverse, le quali riflettono anche modelli diversi di paesaggi in movimento: uno individuale, scenico e legato alle estremizzazioni tra eccezionalità e degrado, e uno maggiormente dinamico, collettivo ed esperienziale.

Le riflessioni proposte sul piano teorico possono avere ricadute anche nell'ambito della pianificazione. L'analisi ha messo in evidenza infatti il divario che ancora persiste tra le indicazioni della Convenzione Europea del Paesaggio e l'effettiva considerazione del paesaggio del quotidiano nella pianificazione e gestione di tutto il territorio. Nei processi decisionali, la partecipazione dei cittadini, quando avviene, è ancora spesso attuata tramite procedure di ascolto o di consultazione che sembrano considerare la popolazione come oggetto piuttosto che come soggetto di discussione democratica (Castiglioni e Ferrario, 2018); questa tendenza, oltre a sminuire il ruolo chiave che la popolazione dovrebbe avere secondo la Convenzione nella definizione delle politiche di salvaguardia, gestione e pianificazione del paesaggio in generale, mina in particolare la possibilità di far emergere maggiormente i valori del paesaggio del quotidiano, che sono espressione di chi il paesaggio lo abita in maniera continuativa.

Se a scala locale, basandosi sul caso studio analizzato, è possibile affermare che le politiche di paesaggio adottano uno sguardo selettivo, prendendo in considerazione principalmente valori naturalistici, culturali ed estetici del paesaggio e adottando un approccio decisamente esperto, orientato all'apposizione di vincoli e alla concessione di autorizzazioni, alla scala regionale i Piani Paesaggistici mostrano un tentativo di adottare un'interpretazione più multidimensionale e uno sguardo aperto a tutto il territorio. Quando non è rurale, eccezionale o di qualità, il paesaggio della pianificazione è però troppo spesso considerato solo come urbano, ordinario oppure degradato, e non quotidiano nel senso di abitato e creato dalla popolazione anche attraverso

le pratiche come quella del cammino. Inoltre, le azioni di trasformazione del paesaggio legate alle diverse forme di mobilità, derivano troppo spesso da processi decisionali separati, essendo il riflesso di una pianificazione urbanistica non ancora del tutto integrata con quella delle mobilità o di altri settori della vita pubblica e privata (ad esempio con la gestione dei rifiuti, le politiche per la casa o per il commercio).

Seppur a volte necessarie a fini normativi, le distinzioni e le contrapposizioni spigolose tra le diverse facce del paesaggio del quotidiano potrebbero essere oltrepassate attraverso una lettura che, anziché partire dai valori (positivi o negativi, alti o bassi, a seconda del punto di vista considerato), proceda in primo luogo dall'analisi delle esperienze di paesaggio che quotidianamente la popolazione vive, per poi ricostruire i valori presenti indipendentemente dal grado di sensibilità paesaggistica assegnato dai tecnici alle diverse porzioni di territorio.

Lo studio condotto per questa ricerca potrebbe quindi costituire un esempio di tale ribaltamento di prospettiva e uno stimolo per una maggiore considerazione delle pratiche, come il cammino in gruppo, e della dimensione del quotidiano all'interno delle procedure di pianificazione, gestione e trasformazione dei paesaggi.



## Riferimenti bibliografici

- Adey P. (2009), *Mobility*, Routledge, Abingdon.
- Adobati F. (2018), *Geografie volontarie. Dal territorio disegnato al disegno di territorio*, Aracne Editrice, Roma.
- Alberti F. (2015), “The View from the Street. Modelli di mobilità e paesaggi urbani”, *Ri-vista*, 13, 1: 8-23.
- Aldred R. (2010), “‘On the Outside’: Constructing Cycling Citizenship”, *Social & Cultural Geography*, 11, 1: 35-52.
- Aldred R. e Jungnickel K. (2014), “Why Culture Matters for Transport Policy: the Case of Cycling in the UK”, *Journal of Transport Geography*, 34: 78-87.
- Allen J. (2000), *On Georg Simmel: Proximity, Distance and Movement*, in Crang M. e Thrift N., eds., *Thinking Space*, Routledge, London.
- Amin A. e Thrift N. (2002), *Cities: Reimagining the Urban*, Polity Press, Cambridge.
- Anderson J. (2004), “Talking whilst Walking: a Geographical Archaeology of Knowledge”, *Area*, 36, 3: 254-261.
- Andrews G.J., Hall E., Evans B. e Colls R. (2012), “Moving Beyond Walkability: On the Potential of Health Geography”, *Social Science & Medicine*, 75, 11: 1925-1932.
- Andrews G.J. e Moon G. (2005), “Space, Place, and the Evidence Base: Part I - An Introduction to Health Geography”, *Worldviews on Evidence-Based Nursing*, 2, 2: 55-62.
- Antrop M. (2004), “Landscape Change and the Urbanization Process in Europe”, *Landscape and Urban Planning*, 67, 1-4: 9-26.
- Antrop M. (2005), *From Holistic Landscape Synthesis to Transdisciplinary Landscape Management*, in Tress B., Tres G., Fry G. e Opdam P., eds., *From Landscape Research to Landscape Planning: Aspects of Integration, Education and Application*, Springer, Dordrecht.
- Appleton J. (1975), *The Experience of Landscape*, John Wiley and Sons, New York.
- Appleyard D., Lynch K. e Myer J.R. (1964), *The View from the Road*, MIT Press, Cambridge, 196: 3.
- Arena G. e Iaione C. (2015), *L'età della condivisione*, Carocci, Roma.
- Attard M., Haklay M. e Capineri C. (2016), “The Potential of Volunteered Geographic Information (VGI) in Future Transport Systems”, *Urban Planning*, 1, 4: 6-19.

- Augé M. (2009, ed. or. 1995), *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera, Milano.
- Bailly A.S. (1974), “Perception de la ville et déplacement. L’impact de la mobilité sur le comportement”, *Cahiers de géographie du Québec*, 18, 45: 525-540.
- Bandarin F. e van Oers R. (2012), *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, John Wiley and Sons, Oxford.
- Bergeron J., Paquette S. e Poullaouec-Gonidec P. (2014), “Uncovering Landscape Values and Micro-geographies of Meanings with the Go-along Method”, *Landscape and Urban Planning*, 122: 108–121.
- Berque A. (1993), “L’écumène. Per una problematica ambientale del mondo”, *Spazio e Società*, 64: 32-43.
- Biasutti R. (1962), *Il paesaggio terrestre*, UTET, Torino.
- Bigando E. (2004), “Entre le social et le sensible, l’émergence d’un paysage ordinaire”, *Bulletin de l’Association de géographes français*, 81, 2: 205-218.
- Bignante E. (2011), *Geografia e ricerca visuale. Strumenti e metodi*, Roma, Laterza.
- Blickstein S. e Hanson S. (2001), “Critical mass: forging a politics of sustainable mobility in the information age”, *Transportation*, 28: 347-362.
- Boschmann E. e Cubbon E. (2014), “Sketch Maps and Qualitative GIS: Using Cartographies of Individual Spatial Narratives in Geographic Research”, *The Professional Geographer*, 66, 2: 236-248.
- Bourdieu P. (1977), *Outline of a Theory of Practice*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Breda M.A. (2005), *Il governo del paesaggio in Italia*, in Zerbi M.C. e Scazzosi L., a cura di, *Paesaggi straordinari e paesaggi ordinari. Approcci della geografia e dell’architettura*, Guerini, Milano.
- Brown G. e Kytä M. (2014), “Key Issues and Research Priorities for Public Participation GIS (PPGIS): A Synthesis Based on Empirical Research”, *Applied Geography*, 46: 122-136.
- Bryant M.M. (2006), “Urban Landscape Conservation and the Role of Ecological Greenways at Local and Metropolitan Scales”, *Landscape and Urban Planning*, 76, 1-4: 23-44.
- Burini F. (2016), *Cartografia partecipativa. Mapping per la governance ambientale e urbana*, FrancoAngeli, Milano.
- Büscher M., Urry J., Witchger K., Laurier E. e Gillen J., eds. (2011). *Mobile methods*, Routledge, London.
- Byrne J. e Wolch J. (2009), *Urban Habitats/Nature*, in Kitchin R. e Thrift N., eds., *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, Oxford.
- Calcagno Maniglio A. (2011), *Progetti di paesaggio per i luoghi rifiutati*, Gangemi, Roma.
- Careri F. (2006), *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Einaudi, Torino.
- Cassatella C. e Peano A. (2009), “Gli Osservatori del paesaggio”, *Urbanistica Informazioni*, 138: 61-62.
- Castells M. (1996), *The Network Society*, Oxford, Blackwell.

- Castiglioni B. (2009), *Aspetti sociali del paesaggio: schemi di riferimento*, in Castiglioni B. e De Marchi M., a cura di, *Di chi è il paesaggio? La partecipazione degli attori nella individuazione, valutazione e pianificazione*, Cleup, Padova.
- Castiglioni B., De Marchi M., Ferrario V., Bin S., Carestiano N. e De Nardi A. (2010), “Il ‘paesaggio democratico’ come chiave interpretativa del rapporto tra popolazione e territorio: applicazioni al caso veneto”, *Rivista Geografica Italiana*, 117, 1: 93-126.
- Castiglioni B. e Ferrario V. (2018), *Exploring the Concept of ‘Democratic Landscape’*, in Egoz S., Jørgensen K. e Ruggeri D, eds., *Defining Landscape Democracy*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham.
- Castiglioni B., Parascandolo F. e Tanca M., a cura di (2015), *Landscape as Mediator; Landscape as Commons: International Perspectives on Landscape Research*, Cleup, Padova.
- Castiglioni B. e Varotto M. (2013), *Paesaggio e Osservatori locali. L’esperienza del Canale di Brenta*, Franco Angeli, Milano.
- Castrignanò M., Colleoni M. e Pronello C. (2012), *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*, FrancoAngeli, Milano.
- Certomà C. e Notteboom B. (2015), “Informal planning in a transactive governmentality: Re-reading planning practices through Ghent’s community gardens”, *Planning Theory*, 16, 1: 51-73.
- Certomà, C. e Tornaghi C. (2015), “Political gardening. Transforming cities and political agency”, *Local Environment*, 20: 1123-1131.
- Cervero R. e Duncan M. (2003), “Walking, Bicycling, and Urban Landscapes: Evidence from the San Francisco Bay Area”, *American Journal of Public Health*, 93, 9: 1478-1483.
- Chiodelli F. e Baglione V. (2014), “Living together privately: for a cautious reading of cohousing”, *Urban Research & Practice* 7: 20-34.
- Cisani M. (2018), “Gruppi di cammino e paesaggi del quotidiano. Un modello interpretativo”, *Rivista Geografica Italiana*, 125, 1: 1-19.
- Cisani M. (2019), *Pianificazione e paesaggi del quotidiano: oltre i valori, le esperienze*, in Salvatori F., a cura di, *L’apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme, Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano (Roma, 7-10 giugno 2017)*, A.Ge.I., Roma, testo disponibile al sito: [www.ageiweb.it/publicazioni-a-ge-i/xxxii-cgi/un-approccio-geografico-alle-politiche-pubbliche-teorie-e-pratiche/](http://www.ageiweb.it/publicazioni-a-ge-i/xxxii-cgi/un-approccio-geografico-alle-politiche-pubbliche-teorie-e-pratiche/), ultimo accesso 25/02/2020.
- Clément G. (2004), *Manifeste du Tiers paysage*, Sujet/Objet, Paris.
- Conrad E., Christie M. e Fazey I. (2011), “Understanding Public Perceptions of Landscape: A Case Study from Gozo, Malta”, *Applied Geography*, 31, 1: 159-170.
- Consiglio d’Europa (2000), *Convenzione europea del paesaggio*, Council of Europe Series, Strasbourg, testo disponibile al sito: [www.convenzioneeuropeapaesaggio.beniculturali.it/uploads/2010\\_10\\_12\\_11\\_22\\_02.pdf](http://www.convenzioneeuropeapaesaggio.beniculturali.it/uploads/2010_10_12_11_22_02.pdf), ultimo accesso: 25/02/2020.
- Cope M. e Elwood S. (2009), *Qualitative GIS: a Mixed Methods Approach*, Sage, Los Angeles.



- Cosgrove D.E. (1998), *Social Formation and Symbolic Landscape*, University of Wisconsin Press, Madison.
- Cosgrove D.E. (2007), *From Palladian Landscape to the Città Diffusa: The Veneto and Los Angeles*, in Roca Z., Spek T., Terkenli T., eds., *European Landscapes and Lifestyles. The Mediterranean and Beyond*, Edições Universitárias, Lisbon.
- Cresswell T. (1993), "Mobility as Resistance: A Geographical Reading of Kerouac's 'On the Road'", *Transactions of the Institute of British Geographers*, 18: 249-262.
- Cresswell T. (2003), *Landscape and the Obliteration of Practice*, in Anderson K., Domosh M., Pile S. e Thrift N., eds, *Handbook of Cultural Geography*, Sage, London.
- Cresswell T. (2006), *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, Routledge, New York.
- Cresswell T. (2010), "Towards a Politics of Mobility", *Environment and Planning D: Society and Space*, 28: 17-31.
- Cresswell T. (2011), "Mobilities I: Catching up", *Progress in Human Geography*, 35, 4: 550-558.
- Cresswell T. e Merriman P. (2011), *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, Ashgate, Farnham.
- Cucca R. (2009), *Partecipare alla mobilità sostenibile. Politiche, strumenti e attori*, Carocci, Roma.
- Davison L. e Curl A. (2014), "A Transport and Health Geography Perspective on Walking and Cycling", *Journal of Transport & Health*, 1, 4: 341-345.
- de Certeau M. (1984), *The Practice of Everyday Life*, University California Press, Berkeley.
- dell'Agnese E. (2016), *L'ecomuseo come strumento per la rivalorizzazione del territorio*, in Pecoraro Scanio A., a cura di, *Turismo sostenibile. Retorica e pratiche*, Aracne, Ariccia.
- Della Dora V. (2009), "Travelling landscape-objects", *Progress in Human Geography* 33: 334-354.
- Dematteis G. (1985), *Le Metafore della Terra*, Feltrinelli, Milano.
- Dematteis G. (1989), "I piani paesistici, Uno stimolo a ripensare il paesaggio geografico", *Rivista Geografica Italiana*, 96: 445-457.
- Dematteis G. (2010), *La fertile ambiguità del paesaggio geografico*, in Ortalli G., a cura di, *Le trasformazioni dei paesaggi e il caso veneto*, Il Mulino, Bologna.
- De Nardi A. (2013), "Il paesaggio come strumento di mediazione: il luogo di vita nell'esperienza degli adolescenti italiani e stranieri", *Rivista Geografica Italiana*, 120, 4: 308-326.
- Desyllas J., Duxbury E., Ward J. e Smith A. (2003), *Pedestrian demand modelling of large cities: an applied example from London*, CASA Working papers, 62, Centre for Advanced Spatial Analysis (UCL), London.
- De Vecchis G. (2014), *Geografia delle mobilità. Muoversi e viaggiare in un mondo globale*, Carocci, Roma.

- Doughty K. (2013), "Walking Together: The Embodied and Mobile Production of a Therapeutic Landscape", *Health & Place*, 24: 140-146.
- Doughty K. e Murray L. (2014), "Discourses of Mobility: Institutions, Everyday Lives and Embodiment", *Mobilities*, 11, 2: 303-322.
- Dyck I. (2005), "Feminist Geography, the 'Everyday', and Local–Global Relations: Hidden Spaces of Place-Making", *Canadian Geographer/Le Géographe canadien*, 49, 3: 233-243.
- Egoz S. (2011), "Landscape as a Driver for Well-being: The ELC in the Globalist Arena", *Landscape Research*, 36, 4: 509-534.
- Egoz S., Jørgensen K. e Ruggeri D. (2018), *Defining Landscape Democracy. A Path to Spatial Justice*, Edward Elgar, Cheltenham.
- Evans J. e Jones P. (2011), "The Walking Interview: Methodology, Mobility and Place", *Applied Geography*, 31, 2: 849-858.
- Farina A. (2006), *Il paesaggio cognitivo. Una nuova entità ecologica*, FrancoAngeli, Milano.
- Farinelli F. (1991), "L'arguzia del paesaggio", *Casabella*, 55: 575-576.
- Farinelli F. (2015), "La capriola del paesaggio", *Sentieri Urbani*, 17, 7: 18-21.
- Ferlinghetti R. (2009), "Paesaggi minimi e spazi urbani", *Dintorni*, 6: 273-296.
- Ferlinghetti R. (2010), *Paesaggi minimi: caratteri, valori, prospettive. Un approccio geografico*, in Zerbi M.C. e Ferlinghetti R., a cura di, *Metamorfosi del paesaggio. Interpretazioni della geografia e dell'architettura*, Guerini, Milano.
- Ferlinghetti R. (2013), *Spazi verdi ed evoluzione del paesaggio urbano a Bergamo: una sintesi geografica*, in Breda M.A e Zerbi M.C., a cura di, *Rinverdiamo la città: parchi, orti e giardini*, Giappichelli, Torino.
- Ferrario V. (2011), "As perceived by people". *Alcune considerazioni su paesaggio e percezione*, in Anguillari E., Ferrario V., Gissi E. e Lancerini E., a cura di, *Paesaggio e benessere*, FrancoAngeli, Milano.
- Foltête J.C. e Piombini A. (2007), "Urban Layout, Landscape Features and Pedestrian Usage", *Landscape and Urban Planning*, 81, 3: 225-234.
- Forman R.T. (1998), "Road Ecology: A Solution for the Giant Embracing Us", *Landscape Ecology*, 13, 4: III-V.
- Forno F., Grasseni C. e Signori S. (2013), "Oltre la spesa. I gruppi di Acquisto Solidale come laboratori di cittadinanza e palestre di democrazia", *Sociologia del lavoro*, 132:127-142.
- Forno F. e Graziano P.R. (2016), *Il consumo critico*, Il Mulino, Bologna.
- Frank L.D., Sallis J.F., Conway, T.L., Chapman J.E., Saelens B.E. e Bachman W. (2006), "Many Pathways from Land Use to Health: Associations Between Neighborhood Walkability and Active Transportation, Body Mass Index, and Air Quality", *Journal of the American Planning Association*, 72, 1: 75-87.
- Furness Z. (2007), "Critical Mass, Urban Space and Vélomobility", *Mobilities*, 2, 2: 299-319.
- Gambino R. (1994), *Ambiguità feconda del paesaggio*, in Quaini M., a cura di, *Paesaggi tra fattualità e finzione*, Cacucci, Bari.
- Gambino R. (2003), "Progetto e conservazione del paesaggio", *Ri-Vista*, 1: 9-23.

- Gambino R. (2004), "I paesaggi dell'identità europea", Prolusione a.a. 2004-2005, Politecnico di Torino, Torino.
- Gambino R., Cassatella C., Devecchi M. e Larcher F. (2013), "Landscape Observatories", *I Quaderni di Careggi* 5: 1-9.
- Gilardi T., Zanolin G. e De Lucia R. (2017), *Geo-didattiche per il futuro. La geografia alla prova delle competenze*. FrancoAngeli, Milano.
- Goetz A.R., Vowles T.M. e Tierney S. (2009), "Bridging the Qualitative–Quantitative Divide in Transport Geography", *The Professional Geographer* 61, 3: 323-335.
- Gould P. e White R. (2012), *Mental Maps*, Routledge, London.
- Grasseni C. e Ronzon F. (2001), *Introduzione. Verso un'ecologia della cultura*, in Ingold T., *Ecologia Della Cultura*, Meltemi, Milano.
- Groth P.E. e Bressi T.W. (1997), *Understanding Ordinary Landscapes*, Yale University Press, New Haven.
- Guell C. e Ogilvie D. (2015), "Picturing Commuting: Photovoice and Seeking Well-Being in Everyday Travel", *Qualitative Research*, 15, 2: 201-218.
- Hanson S. e Giuliano G. (2004), *The Geography of Urban Transportation*, Guilford Press, New York.
- Harper D. (2002), "Talking About Pictures: A Case for Photo Elicitation", *Visual studies*, 17, 1: 13-26.
- Hawkins H. (2019) "Geography's creative (re)turn: Toward a critical framework", *Progress in Human Geography*, 43, 6: 963-984.
- Hein J.R., Evans J. e Jones P. (2008), "Mobile Methodologies: Theory, Technology and Practice", *Geography Compass*, 2, 5: 1266-1285.
- Hillier B. e Hanson J. (1989), *The Social Logic of Space*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Hodgson F. (2012), "Everyday Connectivity: Equity, Technologies, Competencies and Walking", *Journal of Transport Geography*, 21: 17-23.
- Holston J. (1998), *Spaces of insurgent citizenship*, in, Sandercock L., *Making the invisible visible: A multicultural planning history 2*, University of California Press, Berkeley.
- Horton J., Christensen P., Kraftl P. e Hadfield-Hill S. (2014), "Walking... just walking?": How Children and Young People's Everyday Pedestrian Practices Matter", *Social & Cultural Geography*, 15, 1: 94-115.
- Howard P., Thompson I., Waterton E., Atha M. (2018), *The Routledge Companion to Landscape Studies. Second Edition*, Routledge, London.
- Hunziker M., Felber P., Gehring K., Buchecker M., Bauer N. e Kienast F. (2008), "Evaluation of Landscape Change by Different Social Groups: Results of Two Empirical Studies in Switzerland", *Mountain Research and Development*, 28, 2: 140-147.
- Ibeas A., dell'Olio L. e Montequín R.B. (2011), "Citizen Involvement in Promoting Sustainable Mobility", *Journal of Transport Geography*, 19, 4: 475-487.
- Ingegnoli V. (2013), *Landscape Ecology: A Widening Foundation*, Springer Science & Business Media, Berlin.

- Ingold T. (2000), *The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*, Routledge, London.
- Ingold T. (2004), "Culture on the Ground the World Perceived through the Feet", *Journal of Material Culture*, 9, 3: 315-340.
- Ingold T. (2009), *Against Space: Place, Movement, Knowledge*, in Kirby P.W., ed., *Boundless Worlds: An Anthropological Approach to Movement*, Berghahn Books, New York.
- Ingold T. (2011), *Being Alive: Essays on Movement, Knowledge and Description*, Routledge, Abingdon.
- Ingold T. e Vergunst J.L., eds. (2008), *Ways of Walking: Ethnography and Practice on Foot*, Ashgate, Farnham.
- Inoue S., Ohya Y., Odagiri Y., Takamiya T., Ishii K., Kitabayashi, M. e Shimomitsu T. (2010), "Association between Perceived Neighborhood Environment and Walking among Adults in 4 Cities in Japan", *Journal of Epidemiology*, 20, 4: 277-286.
- Jackson J.B. (1984), *Discovering the Vernacular Landscape*, Yale University Press, New Haven.
- Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage, New York.
- Jones P. (2012), "Sensory Indiscipline and Affect: a Study of Commuter Cycling". *Social & Cultural Geography*, 13, 6: 645-658.
- Jones P., Bunce G., Evans J., Gibbs H. e Hein J.R. (2008), "Exploring Space and Place with Walking Interviews", *Journal of Research Practice*, 4, 2: D2.
- Jones P. e Evans J. (2012a), "The Spatial Transcript: Analysing Mobilities Through Qualitative GIS", *Area*, 44, 1: 92-99.
- Jones P. e Evans J. (2012b), "Rescue Geography: Place Making, Affect and Regeneration", *Urban Studies*, 49, 11: 2315-2330.
- Kassavou A., Turner A. e French D.P. (2013) "Do Interventions to Promote Walking in Groups Increase Physical Activity? A Meta-analysis", *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 10, 1: 18.
- Keeling D.J. (2009), "Transportation Geography: Local Challenges, Global Contexts", *Progress in Human Geography*, 33, 4: 516-526.
- Knowles R.D. (2009), *Transport Geography*, in Kitchin R e Thrift N., eds., *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, Oxford.
- Kusenbach M. (2003), "Street Phenomenology: The Go-Along as Ethnographic Research Tool", *Ethnography* 4, 3: 455-485.
- Lanzani A. (2011), *In cammino nel paesaggio: questioni di geografia e urbanistica*, Carocci, Roma.
- Lapenta F. (2011), *Some Theoretical and Methodological Views on Photo-Elicitation*, in Margolis E. e Pauwels L., eds., *The SAGE Handbook of Visual Research Methods*, Sage, Los Angeles.
- Larco N., Steiner B., Stockard J. e West A. (2012), "Pedestrian-Friendly Environments and Active Travel for Residents of Multifamily Housing: The Role of Preferences and Perceptions", *Environment and Behavior*, 44, 3: 303-333.

- Laurier E., Lorimer H., Brown B., Jones O., Juhlin O., Noble A., Perry M., Pica D., Sormani P., Strebel I., Swan L., Taylor A.S., Watts L. e Weilenmann A. (2008), "Driving and 'Passenger': Notes on the Ordinary Organization of Car Travel", *Mobilities*, 3, 1: 1-23.
- Lee J. e Ingold T. (2006), *Fieldwork on Foot: Perceiving, Routing and Socializing*, in, Coleman S. e Collins P., eds., *Locating the Field: Space, Place and Context in Anthropology*, ASA Monograph, Oxford.
- Lefebvre H. (2014, ed. originale 1967), *Il diritto alla città*, Ombre corte, Verona.
- Leslie E., Coffee N., Frank L., Owen N., Bauman A. e Hugo G. (2007), "Walkability of Local Communities: Using Geographic Information Systems to Objectively Assess Relevant Environmental Attributes", *Health & Place*, 13, 1: 111-122.
- Lindelöw D., Svensson Å., Sternudd C. e Johansson M. (2014), "What Limits the Pedestrian? Exploring Perceptions of Walking in the Built Environment and in the Context of Every-day Life", *Journal of Transport & Health* 1, 4: 223-231.
- Liu L., Biderman A., Ratti C. (2009), "Urban Mobility Landscape: Real Time Monitoring of Urban Mobility Patterns", in *Proceedings of the 11th International Conference on Computers in Urban Planning and Urban Management*, 1-16.
- Lorimer H. (2005), "Cultural Geography: the Busyness of being 'More-than-Representational'", *Progress in Human Geography*, 29, 1: 83-94.
- Lorimer H. (2011), *Walking: New Forms and Spaces for Studies of Pedestrianism*, in, Cresswell T. e Merriman, P., eds., *Geographies of Mobilities Practices, Spaces, Subjects*, Ashgate, Farnham.
- Luginbühl Y. (2009), *Rappresentazioni sociali del paesaggio ed evoluzione della domanda sociale*, in Castiglioni B. e De Marchi M., a cura di, *Di chi è il paesaggio? La partecipazione degli attori nella individuazione, valutazione e pianificazione*, Cleup, Padova.
- Lund K. (2012), "Landscapes and Narratives: Compositions and the Walking Body", *Landscape Research*, 37, 2: 225-237.
- Lynch K. (1960), *The Image of the City*, MIT Press, Cambridge.
- Macauley D. (2000), "Walking the City: an Essay on Peripatetic Practices and Politics", *Capitalism Nature Socialism* 11, 4: 3-43.
- Macpherson H. (2016), "Walking Methods in Landscape Research: Moving Bodies, Spaces of Disclosure and Rapport", *Landscape Research*, 41, 4: 425-432.
- Magnaghi A. (2010), *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Martin F. (2006), "Everyday Geography: Re-visioning Primary Geography for the 21st Century", *Geographical Education*, 19: 31-36.
- Martinotti G. e Boffi M. (2012), "GPS, GIS e la mobilità 'browniana'. Le tecnologie GPS e il GIS per l'analisi della mobilità territoriale", *DDD*, 1, 4: 10-23.
- Matless D. (2005), *Landscape and Englishness*, Reaktion Books, London.
- McCray T. e Brais N. (2007), "Exploring the Role of Transportation in Fostering Social Exclusion: The Use of GIS to Support Qualitative Data", *Networks and Spatial Economics*, 7, 4: 397-412.
- Meinig D.W. e Jackson J.B., eds. (1979), *The Interpretation of Ordinary Landscapes: Geographical Essays*, Oxford University Press, Oxford.

- Merriman P. (2009), *Mobility*, in Kitchin R. e Thrift N., eds., *The International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, Oxford.
- Merriman P. e Pearce L. (2017), "Mobility and the Humanities", *Mobilities*, 12, 4: 493-508.
- Merriman P., Revill G., Cresswell T., Lorimer H., Matless D., Rose G. e Wylie J. (2008), "Landscape, Mobility, Practice", *Social & Cultural Geography*, 9, 2: 191-212.
- Michelin Y., Joliveau T. e Planchat-Héry C. (2011), *Landscape in Participatory Processes: Tools for Stimulating Debate on Landscape Issues?*, in Jones M. e Stenseke M., eds., *The European Landscape Convention, Landscape Series*, Springer, Heidelberg.
- Middleton J. (2010), "Sense and the City: Exploring the Embodied Geographies of Urban Walking", *Social & Cultural Geography*, 11, 6: 575-596.
- Middleton J. (2011), "Walking in the City: The Geographies of Everyday Pedestrian Practices", *Geography Compass*, 5, 2: 90-105.
- Minca C. (2005), "Italian Cultural Geography, or the History of a Prolific Absence", *Social & Cultural Geography* 6, 6: 927-949.
- Miraftab F. (2009), "Insurgent planning: Situating radical planning in the global south", *Planning Theory*, 8: 32-50.
- Mitchell D. (2003), *Dead Labor and the Political Economy of Landscape – California Living, California Dying*, in Anderson K., Domosh M., Pile S. e Thrift N., eds., *Handbook of cultural geography*, Sage, London.
- Mitchell W.J.T. (1994), *Landscape and Power*, University of Chicago Press, Chicago.
- Nassauer J.I. (1995), "Culture and Changing Landscape Structure", *Landscape ecology*, 10, 4: 229-237.
- Nikolaeva A., Adey P., Cresswell T., Lee J.Y., Nóvoa A. e Temenos C. (2019), "Commoning Mobility: Towards a New Politics of Mobility Transitions", *Transactions of the Institute of British Geographers*, 44, 2: 346-360.
- Nuvolati G. (2007), *Mobilità quotidiana e complessità urbana*, Firenze University Press, Firenze.
- Nuvolati G. (2013), *L'interpretazione dei luoghi. Flânerie come esperienza di vita*, Firenze University Press, Firenze.
- Olwig K.R. (1996), "Recovering the Substantive Nature of Landscape", *Annals of the Association of American Geographers*, 86, 4: 630-653.
- Olwig K.R. (2007), "The Practice of Landscape 'Conventions' and the Just Landscape: The Case of the European Landscape Convention", *Landscape Research*, 32, 5: 579-594.
- Olwig K.R. (2008), *Performing on the Landscape versus Doing Landscape: Perambulatory Practice, Sight and the Sense of Belonging*, in Ingold T., ed., *Ways of Walking: Ethnography and Practice on Foot*.
- Pagani L. (2000), *Lineamenti e dinamiche della città*, Bergamo University Press, Edizioni Sestante, Bergamo.
- Paolinelli G. (2011), *Habitare: il paesaggio nei piani territoriali*, FrancoAngeli, Milano.



- Parascandolo F. e Tanca M. (2015), *Is Landscape a Commons? Paths towards a Metabolic Approach*, in, Castiglioni B., Parascandolo F. e Tanca M., a cura di, *Landscape as Mediator; Landscape as Commons: International Perspectives on Landscape Research*, Cleup, Padova.
- Parkes S.D., Marsden G., Shaheen S.A. e Cohen A.P. (2013), “Understanding the Diffusion of Public Bikesystems: Evidence from Europe and North America”, *Journal of Transport Geography*, 31: 94-103.
- Peano A. (2011), *Fare paesaggio. Dalla pianificazione di area vasta all’operatività locale*, Alinea, Firenze.
- Pettenati G. (2019), *I paesaggi culturali Unesco in Italia*, FrancoAngeli, Milano.
- Piórkowski M. (2009), *Sampling Urban Mobility through On-line Repositories of GPS Tracks*, in *Proceedings of the 1st ACM International Workshop on Hot Topics of Planet-Scale Mobility Measurements*, 1-6.
- Pooley C.G. (2009), *Mobility. History of Everyday*, in Kitchin R. e Thrift N., eds., *The International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, Oxford.
- Pooley C.G., Horton D., Scheldeman G., Mullen C., Jones T., Tight M. (2014), “‘You Feel Unusual Walking’: The Invisible Presence of Walking in Four English Cities”, *Journal of Transport & Health*, 1, 4: 260-266.
- Pooley C.G., Horton D., Scheldeman G., Tight M., Jones T., Chisholm A., Harwatt E. e Jopson A. (2011 a), “Household Decision-Making for Everyday Travel: a Case Study of Walking and Cycling in Lancaster (UK)”, *Journal of Transport Geography*, 19, 6: 1601-1607.
- Pooley C.G., Tight M., Jones T., Horton D., Scheldeman G., Jopson A., Mullen C. e Chisholm A. (2011 b), *Understanding Walking and Cycling: Summary of Key Findings and Recommendations*, Lancaster University, testo disponibile al sito: [https://eprints.lancs.ac.uk/id/eprint/50409/1/Understanding\\_Walking\\_Cycling\\_Report.pdf](https://eprints.lancs.ac.uk/id/eprint/50409/1/Understanding_Walking_Cycling_Report.pdf), ultimo accesso: 25/02/2020.
- Porter G., Hampshire K., Abane A., Robson E., Munthali A., Mashiri M., ... e Dube S. (2011), *Perspectives on Young People’s Daily Mobility, Transport and Service Access in Sub-Saharan Africa*, in Grieco M. e Urry J., eds., *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society*, Ashgate, Farnham.
- Ravalet E., Vincent-Geslin S., Kaufmann V. e Leveugle J. (2015), *Slices of (mobile) life*, Loco & Forum Vies Mobiles, Paris.
- Relph E. (1976), *Place and Placelessness*, Pion, London.
- Rérat P. e Lees L. (2011), “Spatial Capital, Gentrification and Mobility: Evidence from Swiss Core Cities”, *Transactions of the Institute of British Geographers*, 36, 1: 126-142.
- Salzano E. (2011), “Dualismo urbano. Città dei cittadini o città della rendita”, *QT2 Quaderni del territorio 2*, testo disponibile al sito: <https://storicamente.org/quadterr2/salzano.htm>, ultimo accesso 25/02/2020.
- Scazzosi L. (2004), “Reading and Assessing the Landscape as Cultural and Historical Heritage”, *Landscape Research*, 29, 4: 335-355.
- Schwanen T. (2009), *Time-Space Diaries*, in, Kitchin R. e Thrift N., eds., *International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, Oxford.

- Schwanen T. (2016), "Geographies of Transport I: Reinventing a Field?", *Progress in Human Geography* 40, 1: 126-137.
- Secchi B. (2011), "La nuova questione urbana: ambiente, mobilità e disuguaglianze sociali", *Crios*, 1: 83-92.
- Sen A. (2013), *Map, Mother and Militant: Visualizing India in Diaspora*, in Sen A. e Johung J., eds., *Landscapes of Mobility: Culture, Politics, and Placemaking*, Ashgate, Farnham.
- Sen A. e Johung J., eds. (2013), *Landscapes of Mobility: Culture, Politics, and Placemaking*, Ashgate, Farnham.
- Senes G. e Toccolini A. (2013), *Greenway urbane per una migliore qualità della vita*, in Breda M.A. e Zerbi M.C., a cura di, *Rinverdiamo la città: parchi, orti e giardini*, Giappichelli, Torino.
- Sestini A. (1947), "Il paesaggio antropogeografico come forma d'equilibrio", *Bollettino della Società geografica italiana*, 12: 1-8.
- Sheller M. (2008), *Mobility, Freedom and Public Space*, in Bergman S. e Sager T., eds., *The Ethics of Mobilities. Rethinking Place, Exclusion, Freedom and Environment*, Ashgate, Farnham.
- Sheller M. (2018), *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*, Verso Books, London.
- Sheller M. e Urry J. (2006), "The New Mobilities Paradigm", *Environment and Planning A*, 38, 2: 207-226.
- Skelton T. (2017), *Everyday Geographies*, in Richardson D., Castree N., Goodchild M.F., Kobayashi A., Liu W., e Marston R.A., eds., *International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment and Technology*, John Wiley & Sons, Oxford.
- Socco C. (2010), *Il piano urbano di mobilità sostenibile*, Alinea Editrice, Firenze.
- Soja E.W. (2007), *Dopo la metropoli. per una critica della geografia urbana e regionale*, Patron, Bologna.
- Solnit R. (2001), *Wanderlust: A History of Walking*, Penguin, London.
- Spinney J. (2009), "Cycling the City: Movement, Meaning and Method", *Geography Compass*, 3, 2: 817-835.
- Staats H. e Hartig T. (2004), "Alone or with a Friend: A Social Context for Psychological Restoration and Environmental Preferences", *Journal of Environmental Psychology*, 24, 2: 199-211.
- Thrift N. (2004), "Driving in the City", *Theory, Culture & Society*, 21, 4-5: 41-59.
- Thrift N. (2008), *Non-Representational Theory: Space, Politics, Affect*, Routledge, London.
- Travlou P., Owens P.E., Thompson C.W. e Maxwell L. (2008), "Place Mapping with Teenagers: Locating their Territories and Documenting their Experience of the Public Realm", *Children's Geographies*, 6, 3: 309-326.
- Trumpeter N.N. e Wilson D.K. (2013), "Positive Action for Today's Health (PATH): Sex Differences in Walking and Perceptions of the Physical and Social Environment", *Environment and Behavior*, 46, 6: 745-767.



- Tuan Y.F. (1974), *Topophilia: A Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values*, Columbia University Press, New York.
- Tuan Y.F. (1977), *Space and Place: The Perspective of Experience*, University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Turco A. (1988), *Verso una teoria geografica della complessità*, Unicopli, Milano.
- Turco A., a cura di (2002), *Paesaggio: Pratiche, Linguaggi e Mondi*, Diabasis, Reggio Emilia.
- Turco A. (2010), *Configurazioni della territorialità*, Franco Angeli, Milano.
- Turri E. (1979), *Semiologia del paesaggio italiano*, Longansi, Milano.
- Turri E. (1998), *Il paesaggio come teatro: dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Marsilio, Venezia.
- Turri E. (2008), *Antropologia del paesaggio*, Marsilio, Venezia.
- van den Berg P., Kemperman A., de Kleijn B. e Borgers A. (2016), "Ageing and Loneliness: the Role of Mobility and the Built Environment", *Travel Behaviour and Society*, 5: 48-55.
- Vanderheyden V., Van der Horst D., Van Rompaey A. e Schmitz S. (2014), "Perceiving the Ordinary: A Study of Everyday Landscapes in Belgium", *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 105, 5: 591-603.
- Visentin F. (2012), "Gli Osservatori del paesaggio tra istituzionalizzazione e azione dal basso", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 13, 5: 823-838.
- Voghera A. e La Riccia L. (2016), "La Convenzione Europea del Paesaggio alla prova dell'operatività locale. Sperimentalismi disciplinari e problemi aperti", *Rivista*, 14: 10-23.
- Voulligny E. (2009), "An Assessment of Ordinary Landscapes by an Expert and by its Residents: Landscape Values in Areas of Intensive Agricultural Use", *Land Use Policy*, 26, 4: 890-900.
- Weston L. e Handy S. (2004), *Mental Maps*, in Hensher D.A., Button K.J., Haynes K.E. e Stopher P.R., eds., *Handbook of Transport Geography and Spatial Systems*, Vol. 5, No. 5, Elsevier, Amsterdam.
- Wylie J. (2005), "A Single Day's Walking: Narrating Self and Landscape on the South West Coast Path", *Transactions of the Institute of British Geographers*, 30, 2: 234-247.
- Wylie J. (2007), *Landscape*, Routledge, London.



# Paesaggi e mobilità

## Strumenti per le geografie del quotidiano

Il movimento nel paesaggio contribuisce a creare il paesaggio stesso, nella sua materialità così come nelle rappresentazioni. Le pratiche di mobilità sono infatti parte di un continuo processo di co-costruzione del paesaggio, che implica non solo la trasformazione delle forme del territorio ma anche aspetti soggettivi, esperienziali, collettivi e politici. Il volume esplora queste articolate dinamiche, adottando la prospettiva del quotidiano e con particolare attenzione alla pratica del cammino in gruppo.

Partendo dall'analisi e dalla decostruzione dell'idea di "paesaggio del quotidiano", l'autrice propone un dialogo tra le scienze del paesaggio e le geografie delle mobilità, introducendo il concetto di "paesaggi in movimento", come sintesi di alcune delle principali correnti presenti in letteratura, dall'approccio *more-than-representational* al *mobility turn*. Nella convinzione che la geografia, ponendo attenzione al rapporto tra luoghi di vita e pratiche quotidiane, possa offrire un contributo operativo alla gestione dei paesaggi contemporanei, il volume presenta anche un quadro di alcuni degli strumenti che è possibile impiegare per analizzare, immaginare e trasformare, in maniera formale o informale, i paesaggi in movimento.

La ricerca approfondisce in particolare il caso dei gruppi di cammino della città di Bergamo. Tramite una tecnica di ricerca multi-metodo, basata su dati quantitativi e qualitativi provenienti da questionari e da interviste in cammino georeferenziate, emerge la complessità del processo di co-costruzione del paesaggio del quotidiano, che prende corpo attraverso la condivisione del cammino.

Incrociando le riflessioni teoriche e quelle tratte dal caso studio, il volume propone quindi alcune stimolanti considerazioni sui paesaggi del quotidiano, sulla dimensione politica del cammino in gruppo e sulla relazione tra paesaggio, mobilità e benessere. Una maggiore consapevolezza delle sinergie esistenti tra paesaggio e mobilità appare dunque necessaria e ricca di prospettive in ambiti diversi: nella ricerca, nella pianificazione del territorio e nelle pratiche di cittadinanza.

**Margherita Cisani** è assegnista di ricerca presso il *Centre for Advanced Studies Mobility & Humanities* – MOHU del Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità dell'Università di Padova. I suoi interessi di ricerca ruotano attorno al concetto di paesaggio, esplorato in relazione alle pratiche di mobilità, al turismo e ai contesti educativi e di cittadinanza attiva.