



Università
Ca' Foscari
Venezia



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA



Università
degli Studi
di Verona

Sede Amministrativa: Università degli Studi di Padova

CORSO DI DOTTORATO IN STUDI STORICI, GEOGRAFICI, ANTROPOLOGICI

Curriculum: GEOGRAFIA

CICLO XXIX

“OUR STREETS! OUR LANDSCAPES?”

PAESAGGI DEL QUOTIDIANO E PRATICHE COLLETTIVE DI MOBILITÀ LENTA

Coordinatrice del Corso: Ch.ma Prof.ssa Maria Cristina La Rocca

Supervisore: Ch.ma Prof.ssa Benedetta Castiglioni

Dottoranda: Margherita Cisani

Ancora una volta e sempre,
a te,
Vale

SOMMARIO

RIASSUNTO DELLA TESI	4
INTRODUZIONE.....	9
1. I PAESAGGI DEL QUOTIDIANO	11
1.1. Il paesaggio: domande sociali e definizioni ufficiali	13
1.1.1. Origine del termine e suo utilizzo nel linguaggio comune	14
1.1.2. La normativa italiana e i paesaggi urbani, ordinari e degradati.....	16
1.1.3. Alcuni approcci internazionali a confronto	18
1.2. Approcci teorici ai paesaggi del quotidiano	22
1.2.1. Forme	22
1.2.2. Rappresentazioni	26
1.2.3. Pratiche	30
1.3. I tre aspetti del paesaggio del quotidiano	33
1.4. La gestione del paesaggio del quotidiano tra pianificazione e riappropriazione.....	37
1.4.1. Il paesaggio quotidiano nella pianificazione regionale	39
1.4.2. Gli altri attori in campo: osservatori, ecomusei e associazioni.....	51
1.4.3. Pratiche 'informali' nei paesaggi del quotidiano	59
2. LE MOBILITÀ	63
2.1. I trasporti: conseguenze ambientali, <i>smartness</i> e <i>slowness</i>	65
2.1.1. Impatti ambientali e mobilità sostenibile	66
2.1.2. Politiche, esempi internazionali e alcune critiche.....	70
2.1.3. Le forme di mobilità lenta	74
2.2. Trasporti e mobilità in geografia e nelle scienze sociali.....	79
2.2.1. La geografia dei trasporti	80
2.2.2. Il mobility turn.....	84
2.2.3. Le mobilità del quotidiano	89
2.3. Strumenti e azioni di pianificazione e partecipazione	94

2.3.1.	La 'lentezza' nei (e dei) piani di mobilità	94
2.3.2.	Partecipazione e mobilità	100
2.3.3.	Mobilità 'insorgenti' a scala urbana	105
3.	PAESAGGI IN MOVIMENTO: SPAZI, PERCEZIONI E DINAMICHE COLLETTIVE	111
3.1.	La mobilità nel rapporto tra popolazione e paesaggio	113
3.1.1.	Il paesaggio come intermediario tra popolazione e territorio	114
3.1.2.	Modelli e comportamenti di mobilità nel paesaggio	116
3.1.3.	Dimensioni della relazione tra paesaggio e mobilità	120
3.1.4.	Le domande di ricerca	122
3.2.	La dimensione spaziale: movimento e impatti territoriali	125
3.2.1.	Trasporti, forme del territorio e accessibilità	125
3.2.2.	Ecologia del paesaggio urbanizzato e mobilità lenta	130
3.2.3.	Paesaggio, mobilità e salute	133
3.3.	La dimensione soggettiva: percezioni, rappresentazioni e pratiche	136
3.3.1.	Prospettive e modelli della percezione in movimento	136
3.3.2.	Geografia culturale: rappresentazioni di paesaggi in movimento	141
3.3.3.	Paesaggi di pratiche – pratiche di mobilità	146
3.4.	La dimensione collettiva: paesaggio democratico e mobilità condivise.....	151
3.4.1.	Paesaggio democratico, beni comuni e cittadinanza attiva	151
3.4.2.	'Movimenti' politici e spazio pubblico	154
3.4.3.	Il cammino in gruppo nel paesaggio.....	157
3.5.	Our streets! Our landscapes?	162
4.	IL CASO STUDIO.....	165
4.1.	Bergamo: paesaggio e mobilità	166
4.1.1.	Inquadramento territoriale	166
4.1.2.	Lo studio paesistico del Comune di Bergamo	168
4.1.3.	La mobilità come fattore di trasformazione del paesaggio di Bergamo	172
4.2.	I Gruppi di Cammino.....	177
4.2.1.	Il cammino in gruppo come caso studio.....	177
4.2.2.	I Gruppi di Cammino a Bergamo	178
4.3.	Questioni metodologiche	181
4.3.1.	Quadro delle metodologie emerse in letteratura	181
4.3.2.	Metodologie e fasi della ricerca sul campo	187
4.3.3.	I dati raccolti	195

4.4.	Il paesaggio del quotidiano dei Gruppi di cammino	200
4.4.1.	Mobilità lenta e forme del territorio.....	200
4.4.2.	L'influenza del cammino in gruppo nella percezione del paesaggio	205
4.4.3.	L'influenza del paesaggio sulle pratiche di mobilità	230
4.4.4.	I Gruppi di Cammino come cittadinanza attiva.....	241
5.	CONCLUSIONI	253
5.1.	Prime riflessioni sulla ricerca nel caso studio.....	254
5.1.1.	Questioni metodologiche.....	254
5.1.2.	Spazi di approfondimento.....	257
5.2.	La relazione tra paesaggio e mobilità	260
5.2.1.	Per una ri-definizione del paesaggio del quotidiano	260
5.2.2.	Towards a politics of 'slow' mobility.....	261
5.2.3.	Pratiche di mobilità collettive, paesaggio e benessere.....	265
5.3.	Il quotidiano nella pianificazione	274
	RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI.....	277
	RINGRAZIAMENTI	295

RIASSUNTO DELLA TESI

La presente ricerca, il cui obiettivo generale è di indagare le relazioni tra i paesaggi del quotidiano e le pratiche di mobilità lenta, si situa al confine tra gli studi sul paesaggio e quelli dedicati alle mobilità, configurandosi come una sorta di cucitura sostenuta da diversi punti teorici al di qua e al di là di esso. Attraverso la costruzione di un quadro teorico unitario, il percorso di riflessione conduce all'analisi di un caso studio specifico, i Gruppi di Cammino della città di Bergamo, il quale permette di elaborare alcune conclusioni utili ad una maggiore comprensione del processo di co-costruzione, attraverso pratiche di mobilità collettive, di un senso condiviso del paesaggio del quotidiano.

I primi due capitoli della tesi presentano i termini chiave che costituiscono le colonne portanti della ricerca: paesaggio e mobilità. Entrambi i concetti sono analizzati partendo dalla descrizione delle tendenze attuali nell'ambito normativo e politico, per poi essere affrontati tramite una rassegna dei principali approcci teorici di riferimento e infine attraverso uno sguardo sugli attori che guidano le trasformazioni messe in atto a livello locale.

Per quanto riguarda il paesaggio, il riferimento alla 'triplice svolta' (Gambino, 2002, p. 56) imposta dalla Convenzione Europea del Paesaggio nella definizione del termine come qualcosa di totale, progettuale e identitario, porta in particolare a cercare di approfondire la definizione del concetto di 'paesaggio del quotidiano'. L'analisi degli approcci teorici legati alle forme (Forman e Godron, 1986; Jackson, 1984; Antrop, 2005; Waldheim, 2006; Naveh e Lieberman, 2013), alle rappresentazioni (Farina, 2006; Cosgrove, 2007; Mitchell, 2003; Turri, 1998; Farinelli, 1992; Meinig e Jackson, 1979; Groth e Bressi, 1997) e alle pratiche (Wylie, 2007; Ingold, 2000; Grasseni e Ronzon, 2001) conduce alla ricostruzione di una definizione del paesaggio del quotidiano basata su tre dimensioni: a) materiale: insieme delle forme del territorio che costituiscono il contesto della vita quotidiana degli individui, indipendentemente dalle contrapposizioni tra paesaggio naturale o antropizzato, paesaggio costruito o spazi aperti e tra paesaggio urbano o rurale; b) soggettiva: risultato di un processo culturale di attribuzione di valore e veicolo di significati e identità collettive; c)

esperienziale: 'abitazione' continua del mondo da parte degli individui, che lo esperiscono e modificano attraverso le pratiche quotidiane, come momento di incontro e di contatto, anche corporeo, tra il soggetto e il mondo esterno.

Nel primo capitolo vengono inoltre considerate le iniziative di gestione e di trasformazione del paesaggio, con un'analisi approfondita dei Piani Paesaggistici regionali ad oggi approvati o adottati e con una riflessione sul ruolo di altri attori della società (Osservatori del paesaggio, Ecomusei, associazioni e popolazione in generale), dalle quali emerge come il paesaggio del quotidiano venga spesso definito in contrapposizione agli aggettivi 'eccezionale', 'rurale' e 'di qualità' e quindi come 'ordinario', 'urbano' e 'degradato'.

Il secondo termine di riferimento del presente lavoro di ricerca è la mobilità, concetto che rimanda ad un universo di discipline, definizioni e teorie quasi altrettanto complesso del precedente (De Vecchis, 2014). Il contesto entro cui si 'muove' questa sezione è in primo luogo quello delle città, o meglio di un ambito urbano che, pur non essendo ovviamente il solo contesto di riferimento per gli studi sulla mobilità, è forse quello che più ne è caratterizzato, influenzato, modificato e allo stesso tempo quello dove i cambiamenti e le innovazioni sono prima visibili.

Il secondo capitolo affronta dunque il tema della mobilità in relazione ai suoi impatti ambientali (Banister, 2008; Cucca, 2009; Socco, 2010; Staricco, 2013) per poi fornire un quadro dei principali approcci scientifici, soprattutto di stampo geografico e sociologico, legati alla mobilità e ai trasporti, ponendo particolare attenzione alle teorie che maggiormente interessano la dimensione quotidiana e 'lenta' della mobilità. Dalla geografia dei trasporti (Hägerstrand 1970; Black, 2003; Keeling, 2007) alla svolta mobile del *New Mobility Paradigm* (Sheller e Urry, 2006) emerge come la geografia abbia sempre avuto, più o meno 'staticamente', le distanze e il movimento al centro delle sue riflessioni. Tra i più recenti approcci risulta di particolare interesse quello di Cresswell e Merriman (2011) i quali 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 riprodotti grazie al continuo sovrapporsi e al passaggio di cose e persone. In tal senso, la ricerca geografica è invitata a 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). La dimensione quotidiana di tali pratiche (de Certeau, 1984) assume quindi un ruolo centrale nelle riflessioni sulla mobilità e sul suo ruolo performativo. Il secondo capitolo si conclude quindi con una analisi, analoga a quella condotta nel primo, delle politiche di pianificazione

e gestione della mobilità e delle pratiche informali, facendo emergere in quest'ultimo caso, la rilevanza della dimensione collettiva di tali esperienze.

La riflessione condotta nei primi due capitoli porta quindi a sottolineare l'importanza di considerare, nell'analisi del rapporto tra individui e ambiente, il ruolo delle pratiche e della dimensione collettiva.

Il terzo capitolo ha dunque l'obiettivo di affrontare e descrivere alcuni possibili 'ponti teorici' in grado di mettere in relazione i concetti precedentemente illustrati. Utilizzando il paesaggio come oggetto e allo stesso tempo come strumento di ricerca (Castiglioni et al., 2015), è possibile riflettere sulle modalità attraverso le quali si esplica la relazione tra paesaggio e forme di mobilità, evidenziando da un lato il processo con cui la popolazione, adottando diverse strategie di mobilità, incide sulle forme del territorio e dall'altro come il paesaggio influenza le pratiche e le esperienze delle persone durante tali spostamenti.

Di conseguenza, le domande di ricerca attorno alle quali ruota la seconda parte della tesi, sviluppate sia da un punto di vista teorico che attraverso il caso studio, sono: 1) Quali impatti ha la mobilità lenta sulle forme del territorio? 2) In che modo il cammino in gruppo influenza le percezioni? 3) In che modo le percezioni influenzano l'esperienza del cammino? 4) È possibile considerare le pratiche collettive di mobilità come forme di cittadinanza attiva?

La risposta alle domande di ricerca viene svolta in un primo momento sul piano teorico, individuando quali sono gli approcci che possono fornire gli strumenti concettuali utili ad analizzare le relazioni geografiche tra mobilità lenta e paesaggio del quotidiano e raggruppandoli all'interno di tre gruppi teorici. 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, permettono di approfondire le caratteristiche territoriali delle mobilità (Forman, 1998; Bryant, 2006; Goetz et al., 2009; Secchi, 2011; Andrews et al. 2012; Aldred, 2013). Il secondo riguarda maggiormente la dimensione 'soggettiva' e racchiude al suo interno sia le riflessioni che si concentrano sugli effetti percettivi e psicologici generati dal movimento nel paesaggio (Lynch, 1960; Bailly, 1974), sia le riflessioni sulle rappresentazioni culturali (Cosgrove, 1998; Matless, 2005; Solnit, 2001) e sulle pratiche in cui si incarna tale relazione (Cresswell, 2003; Olwig, 2008; Lorimer, 2005; Middleton, 2011). Il terzo, infine, raggruppa gli approcci che ne approfondiscono principalmente la dimensione 'politica' o 'collettiva', considerando il paesaggio, le mobilità, oppure entrambi, in quanto risorse o beni comuni (Macauley, 2009; Sheller, 2008; Olwig, 2008; Lee e Ingold, 2006; Castiglioni et al., 2015).

Per approfondire la riflessione anche sul piano empirico, il quarto capitolo della tesi illustra il caso studio, i Gruppi di Cammino della città di Bergamo, presentando innanzitutto le metodologie di ricerca adottate. Tra queste risulta di particolare interesse quella dello *spatial transcript* (Jones e Evans, 2012) che si dimostra essere una delle *mobile methodologies* (Hein et al., 2008) più utili per analizzare le relazioni tra movimento e paesaggio attraversato. I dati raccolti vengono quindi descritti alla luce della riflessione teorica effettuata e delle domande di ricerca, attraverso un percorso che procede dalla presentazione degli impatti della mobilità lenta sulle forme del territorio, passando per la descrizione del paesaggio percepito dai Gruppi e per gli effetti che il paesaggio determina sulla pratica del cammino, sino a giungere alla descrizione della dimensione collettiva dei Gruppi di Cammino, analizzati come pratica di cittadinanza attiva.

Le conclusioni, affrontate nel Capitolo 5, sottolineano come il caso studio confermi lo stretto legame che unisce le mobilità al paesaggio e come l'analisi delle prime possa 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 può inoltre costituire 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' (Cresswell, 2010) che influenzano il movimento e la possibilità di provare senso di appartenenza ai luoghi e benessere nel contesto della vita quotidiana.

In particolare, la condivisione del movimento, di conoscenze ed esperienze, contribuisce anche all'emersione di una consapevolezza dell'importanza sociale e collettiva del paesaggio del quotidiano. Le strade e i percorsi della mobilità lenta, con i soggetti, i valori, le pratiche e le sensazioni che le rendono 'paesaggio', assumono quindi un valore non solo per il benessere individuale, ma anche per quello della comunità, così come inteso dalla Convenzione Europea del Paesaggio. Di conseguenza, pur non essendo direttamente votate alla tutela del bene comune 'paesaggio' ma piuttosto della salute o dell'inclusione sociale, le pratiche collettive di mobilità lenta costituiscono una delle modalità attraverso le quali la popolazione può riappropriarsi delle strade in quanto paesaggio, in termini spaziali, soggettivi e collettivi.

INTRODUZIONE

Mobilità e paesaggio sono due concetti che inizialmente 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 macro-temi sono molteplici e multiformi: il primo permette di attraversare l'altro, di esplorarlo e conoscerlo, mentre il secondo 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.

La ricerca si inserisce in un contesto di diffusa attenzione, accademica e non, verso entrambi i concetti e si propone di indagare le relazioni tra due sotto-temi che appartengono alla vita di ciascun individuo: i paesaggi del quotidiano e le forme di mobilità lenta, in particolare il cammino.

La tesi è frutto quindi di due momenti: uno che potremmo definire 'verticale', di approfondimento e selezione, all'interno di ciascuno dei due macro-temi (contenuto nei primi due capitoli), e uno 'orizzontale', di apertura e di ricostruzione degli intrecci tra i due sotto-temi individuati, attraverso la riflessione teorica e l'osservazione del caso studio (riportate rispettivamente nel terzo e nel quarto capitolo).

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, tuttavia, è stato quello di individuare le numerose connessioni esistenti e di percorrere, all'interno di un quadro teorico multidimensionale, il maggior numero di 'ponti teorici' che collegano i due versanti della ricerca.

I tre livelli su cui si sviluppano i 'ponti teorici' individuati corrispondono a tre chiavi di lettura della relazione tra paesaggio e mobilità, ciascuna delle quali ne evidenzia una dimensione: la dimensione fisica e materiale dei fenomeni, quella soggettiva -ma anche culturale- delle rappresentazioni e infine quella sociale e politica delle pratiche. Il percorso così strutturato mi ha portata ad evidenziare in particolare due aspetti della relazione tra paesaggio e mobilità, ai quali il titolo allude: la dimensione delle pratiche e quella collettiva.

Entrambe sono rintracciabili negli approcci teorici più recenti così come, a livello empirico, nelle pratiche quotidiane che interessano mobilità e paesaggio, che sono state approfondite in particolare attraverso l'osservazione e lo studio del caso dei Gruppi di Cammino.

Mobilità e paesaggio sono anche due termini che riassumono gran parte del mio personale percorso formativo e professionale. Numerosi sono i luoghi che ho attraversato, a cui sento tuttora di appartenere, così come sono diversi i paesaggi su cui ho cercato di concentrare la mia attenzione. Nella ricerca condotta per la tesi di laurea specialistica in Burkina Faso, così come nelle esperienze lavorative nel Parco di Yellowstone e in Abruzzo, i paesaggi sui cui mi sono soffermata erano quelli dell'altrove, *wildscapes*, paesaggi montani e 'naturali'. Il corso degli eventi mi ha portata invece, in concomitanza con l'inizio del percorso di dottorato, a confrontarmi con il paesaggio del quotidiano: un paesaggio che viene generalmente accostato ad aggettivi diversi come urbano o rurale, ordinario o eccezionale, degradato o di qualità.

Lo studio del paesaggio attraverso l'analisi delle pratiche di mobilità e, viceversa, delle mobilità attraverso la lente del paesaggio, ha come scardinato queste categorie aprendomi ad una visione più complessa, nella quale viene impiegata e messa alla prova quella che Farinelli chiama 'arguzia' e Dematteis 'fertile ambiguità' del paesaggio, inteso allo stesso tempo come chiave interpretativa e come oggetto di ricerca.

1. I PAESAGGI DEL QUOTIDIANO

Il primo capitolo è dedicato alla presentazione del concetto che sorregge l'intera impostazione della tesi. Il paesaggio costituisce infatti, come si vedrà nel corso della riflessione del presente capitolo ma anche attraverso il percorso di ricerca illustrato in seguito, non solo uno degli oggetti della ricerca bensì anche lo strumento attraverso il quale interpretare i fenomeni osservati.

Il capitolo mira quindi a presentare in primo luogo le principali definizioni del concetto, con particolare attenzione alla sua recente applicazione ai contesti della vita quotidiana. Negli ultimi decenni si è assistito infatti alla crescita di attenzione nei confronti del paesaggio ordinario (Zerbi e Scazzosi, 2005, p. 22), soprattutto in riferimento alle aree urbane (Gambino, 2003), anche a seguito della Convenzione Europea del Paesaggio (CEP), firmata a Firenze nel 2000. Secondo la Convenzione, il paesaggio non è identificato da un particolare grado di rilevanza estetica, culturale o naturalistica, e arriva quindi a coincidere con tutto il territorio, comprendendo spazi naturali, rurali, urbani e periurbani che possono essere considerati eccezionali, ma anche paesaggi della vita quotidiana e paesaggi degradati (Consiglio d'Europa, 2000, Art. 2). Il paesaggio, oltre ad essere ubiquitario, è anche sempre più inteso come un concetto dinamico, contenente in sé una dimensione progettuale (Luginbühl, 2009, p. 67; Magnaghi, 2010; Lanzani, 2011); è un progetto che tuttavia non è unicamente a carico degli esperti e dei decisori, ma vede al centro anche i cittadini, poiché è anche attraverso le pratiche e le percezioni quotidiane che si modella il paesaggio fisico e sociale (Olwig, 2007). La popolazione è infatti sempre più chiamata a entrare in un processo partecipativo di individuazione, valutazione, definizione e implementazione delle politiche di qualità paesaggistica. Infine, il processo di identificazione del paesaggio, delle sue componenti materiali e immateriali, pone in primo piano la questione dell'identità, ossia di quel rapporto biunivoco che si instaura tra territorio vissuto e paesaggio riconosciuto e 'valorizzato'.

Roberto Gambino riconosce quindi che la CEP abbia portato ad una 'triplice svolta' nei confronti del paesaggio, ossia: a) nel significato complesso del termine; b) nella dimensione

innovativa delle politiche di tutela e progetto; c) nella centralità del governo del territorio a tutte le scale (Gambino, 2002, p. 56). Questa tripartizione potrebbe essere riletta anche in termini di: a) 'totalità', per una pianificazione paesaggistica estesa a tutto il territorio; b) 'progettualità', per una gestione non solo vincolistica del paesaggio; c) 'identità', per un riconoscimento del ruolo delle popolazioni locali nella sua produzione e gestione.

La seconda parte del capitolo affronta i principali approcci teorici che pongono al centro l'interpretazione del paesaggio alla scala del quotidiano, suddividendoli in tre tipologie: gli approcci che considerano il paesaggio in quanto realtà concreta e materiale, quelli che lo interpretano come rappresentazione culturale e infine quelli che ne considerano principalmente la dimensione esperienziale. Alla luce del percorso teorico affrontato, la terza sezione cerca di ricomporre, in un quadro unitario, gli approcci individuati e di delineare le principali caratteristiche del paesaggio del quotidiano che guideranno l'intero percorso di ricerca.

Oltre ad essere oggetto di riflessione teorica, le svolte precedentemente descritte sono state inoltre recepite nella normativa italiana con il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (Codice Urbani); l'ultima parte del capitolo descrive quindi in che modo il paesaggio del quotidiano venga interpretato all'interno delle più recenti iniziative di pianificazione, con particolare attenzione ai Piani Paesaggistici Regionali di recente approvazione o adozione. Accanto al ruolo degli enti territoriali, il capitolo descrive infine anche quello degli altri attori che contribuiscono a trasformare i paesaggi del quotidiano, come gli Osservatori del Paesaggio, gli Ecomusei, numerose Associazioni non governative e i singoli cittadini, i quali incidono sul paesaggio anche attraverso le azioni e le scelte quotidiane.

1.1. IL PAESAGGIO: DOMANDE SOCIALI E DEFINIZIONI UFFICIALI

Come di frequente accade all'interno degli studi che si occupano di paesaggio, ampio spazio viene dedicato alla definizione del termine. Sebbene possa apparire superfluo, si tratta tuttavia di un passaggio utile poiché, a livello accademico come nel linguaggio comune, la parola paesaggio assume significati differenti e a volte contrastanti. Inoltre, considerare in che modo viene interpretata e a quali significati viene associata, in termini diacronici attraverso il lungo processo di cambiamento delle società e sincronici nelle diverse interpretazioni attuali, può essere significativo per coglierne l'importanza, non solo a livello accademico ma anche nella legislazione, nell'insegnamento della scuola primaria e secondaria, nel governo del territorio e infine nella vita quotidiana.

L'utilizzo frequente del termine e la relativa 'domanda di paesaggio' che emerge nella società contemporanea possono essere interpretati in vari modi. Secondo alcuni recenti studi sembra potersi ricondurre ad un ritorno alla dimensione arcadica del paesaggio, caratteristica del periodo Romantico e degli attuali paesaggi del tempo libero (Buijs et al., 2006). Al contrario, secondo Augustin Berque, per il quale esistono civiltà 'paesaggistiche' e civiltà 'non paesaggistiche', si tratta del "segno che l'uomo tende a riallacciare i suoi legami con la terra, che la modernità aveva dissolto" e non deve essere inteso soltanto come una "deriva estetizzante di una società sazia" (Berque, 1993, p. 33). Anche Roberto Gambino segnala che la 'domanda sociale del paesaggio' costituisce il riflesso di un "malessere più profondo, che ha certamente a che vedere con i processi di globalizzazione e coi loro contraddittori effetti di omologazione e modernizzazione da un lato, squilibri e diseguaglianze dall'altro" (Gambino, 2004, p. 1).

In ogni caso, analizzare e ancor prima saper cogliere tale domanda permette di dare valore ad un nuovo paradigma paesistico, quello espresso dalla Convenzione Europea del Paesaggio, che riflette una rinnovata tendenza ad occuparsi di paesaggi non solo in quanto spettatori ma anche come attori (Turri, 1998) e che "mette a nudo le responsabilità del progetto, il dovere di affrontare progettualmente i grandi cambiamenti che la questione paesistica rivela, coniugando l'umiltà della comprensione con il coraggio dell'innovazione" (Gambino, 2003, p. 2).

La definizione contenuta nella Convenzione Europea del Paesaggio, e quindi il riconoscimento delle 'svolte' da essa impresse, risulta essere centrale rispetto a ciascuna delle tre diverse linee di approfondimento che verranno in seguito sviluppate. La CEP infatti costituisce: a) uno stimolo che contribuisce ad un cambiamento del significato che assume

il termine nel linguaggio comune; b) un punto di riferimento per l'evoluzione della normativa nazionale; c) un termine di paragone anche in relazione a simili iniziative internazionali che, a vario titolo, interessano i paesaggi del quotidiano.

La Convenzione, firmata a Firenze nel 2000 e ratificata ad oggi da 38 stati europei, 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 porre attenzione verso la comprensione delle aspirazioni sociali (le 'domande di paesaggio') che emergono anche nei confronti dei paesaggi del quotidiano, essendo la Convenzione applicata esplicitamente a tutto il territorio. Risulta quindi così ulteriormente motivata la necessità di fornire una panoramica relativa all'origine e all'utilizzo del termine paesaggio nel linguaggio non accademico.

In questa prima sezione verranno quindi affrontate in primo luogo l'etimologia del termine e la sua applicazione nel linguaggio comune, in seguito verranno evidenziate le tre diverse accezioni che, all'interno della normativa italiana, vengono comunemente associate al concetto di 'paesaggio del quotidiano' per poi infine ampliare l'analisi al livello internazionale attraverso un confronto tra la CEP e gli approcci di alcune istituzioni internazionali.

1.1.1. Origine del termine e suo utilizzo nel linguaggio comune

Nei principali gruppi delle lingue indeuropee si possono individuare diverse radici che compongono oggi le parole utilizzate per indicare il concetto di paesaggio.

Il termine greco moderno utilizzato per indicare il paesaggio è *τοπία* e deriva dal greco antico *τοπος*, che sta ad indicare il luogo, una località o una regione, e in italiano corrisponde al prefisso *topo-*. Nelle lingue sassoni (inglese *landscape*, tedesco *landschaft*, olandese *landschap*, svedese *landskap*) si ha invece sempre in comune il termine indoeuropeo *londh* (territorio) a cui si aggiunge un suffisso che secondo alcuni deriva dal sassone antico *-schip* che indica la qualità o i caratteri associati alla parola, oppure, secondo altri autori deriva dal greco e assume il significato di dominio o di gestione di un territorio. Anche il termine latino *pagus*, che ha origini nel greco antico e nel sanscrito, sta ad indicare il confine in pietra fissato nel suolo ma poi, nel tardo latino, passa ad indicare più genericamente il territorio rurale contrapposto alla città.

A partire dal XV secolo, quando compare per le prime volte, *lantscap* è utilizzato tuttavia per indicare un dipinto nel quale vi sia uno scenario naturale di terraferma, così come in seguito, il termine *paesaggio*, *paysage*, *paesajo* indica l'oggetto delle pitture agresti. (Olwig, 1996; Ingegnoli, 2013, p. 329).

Nonostante l'accezione visuale/scenica, le radici del termine in entrambi i casi (*land/pays*) richiamano il concetto di regione, luogo abitato e lavorato dall'uomo: si tratta quindi, come sostiene Kenneth Olwig, di un "paesaggio politico e non solo panoramico" (Olwig, 2006, p. 186). Allo stesso modo anche Yves Luginbühl si discosta da quella che è la spiegazione più diffusa, che vede il termine nascere con un'accezione puramente artistica, e sottolinea come sia necessario considerare anche il contesto politico ed economico in cui il termine sorge: dal momento che i dipinti olandesi sono la rappresentazione del progetto politico di costruzione di dighe, canali navigabili e terreni coltivabili, non si può prescindere quindi dal considerare anche questa dimensione meno scenica e più 'laica' (Luginbühl, 2009, pag. 66).

Il quadro etimologico del termine riflette abbastanza bene anche il contesto attuale dei significati associati al paesaggio nel parlato del quotidiano, 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 infatti a non adoperare la nozione di paesaggio nella percezione del loro contesto 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', 'pittorresco' o 'bello' e che esso non viene tendenzialmente utilizzato in riferimento al contesto locale, contrariamente a quanto inteso nella definizione della Convenzione Europea del Paesaggio (Conrad, 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 dis-valori, del luogo considerato. Secondo alcuni ricercatori, questo potrebbe indicare che la partecipazione della popolazione locale nelle decisioni riguardanti il paesaggio, invocata dalla Convenzione, dovrebbe passare per un duplice riconoscimento: da un lato da parte della popolazione, che dovrebbe essere più consapevole della ri-definizione del termine avvenuta

negli ultimi decenni a livello accademico, e dall'altro degli esperti nei confronti dei valori paesaggistici presenti nei paesaggi ordinari, anche se non direttamente associati al termine paesaggio, in una sorta di processo biunivoco *top-down* e *bottom-up* (Butler and Åkerskog, 2014).

Si tratta tuttavia di un processo lento, che spesso è ostacolato dall'inerzia delle interpretazioni normative che, pur recependo l'approccio della CEP, tendono di frequente, come nel caso italiano illustrato nel prossimo paragrafo, a riprodurre la dicotomia tra paesaggio esteticamente o storicamente rilevante e il resto del territorio.

1.1.2. La normativa italiana e i paesaggi urbani, ordinari e degradati

Dalla prima legge in materia di tutela del paesaggio, promulgata per la conservazione della pineta di Ravenna (L. n. 179/1905), sino ad oggi, la normativa italiana ha subito una serie di cambiamenti che riflettono l'evoluzione del concetto stesso di paesaggio descritta in precedenza (Paolinelli, 2011).

Le fasi che si possono individuare sono: a) 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); b) 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); c) una terza fase inaugurata con il Codice Urbani (D. lgs. n. 42/2004), il quale recepisce le indicazioni della Convenzione Europea del Paesaggio, riconosce il paesaggio come un bene da tutelare per garantire ai cittadini luoghi di vita di qualità e amplia l'oggetto della tutela anche ad ambiti territoriali degradati, per i quali si vogliono raggiungere obiettivi di qualità e verso i quali vi può essere un progetto di paesaggio che non coincide unicamente con l'imposizione di vincoli (Breda, 2005).

In quest'ultima fase vengono così introdotti, anche nella normativa, nuovi aggettivi a fianco del termine 'paesaggio', il quale può essere 'urbano', 'quotidiano' oppure anche 'degradato'.

Per quanto riguarda la categoria 'paesaggi urbani' essa sorge in contrapposizione con la visione arcadica del paesaggio, veicolata nella prima fase normativa, e spinge a considerare anche le città, o meglio le aree urbanizzate, come espressione di dinamiche territoriali, ambientali e antropiche e, anche alla luce del fenomeno dell'urbanizzazione diffusa, luogo di vita di una sempre crescente quota di popolazione. Tuttavia, alla scala urbana

l'attenzione viene posta principalmente sulle relazioni visive e sull'impatto scenico prodotto dalle nuove edificazioni o dalle infrastrutture e la qualità del paesaggio viene spesso declinata solo in termini estetici o di identità territoriale (*landmarks* e *skylines* riconoscibili).

Se l'aggettivo 'urbano' è usato principalmente in contrapposizione all'idea, erronea, 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 Paesistici 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.

Nel recepire le indicazioni della Convenzione, il Codice Urbani stabilisce inoltre l'istituzione dell'Osservatorio nazionale per la qualità del paesaggio e di Osservatori regionali, i quali dovrebbero costituirsi quali luoghi di conoscenza, consapevolezza e condivisione dello stato del paesaggio italiano (Castiglioni e Varotto, 2013). Dopo dieci anni dalla sua istituzione, l'Osservatorio nazionale ha iniziato solo di recente a riunirsi con regolarità e a produrre alcune indicazioni in merito alle normative in corso di approvazione. Tra i suoi compiti vi è inoltre il coordinamento con le attività svolte dagli Osservatori regionali, i quali sono stati istituiti, ma non sempre effettivamente avviati, in 13 regioni, con forme, composizione e ruoli molto diversi tra loro¹.

¹ Dati aggiornati al dicembre del 2015, le informazioni sono state tratte dai documenti e dai verbali presenti sul sito: www.beniculturali.it/mibac/export/MiBAC/sito-MiBAC/MenuServizio/Osservatorio-paesaggio/index.html ultima consultazione in data 14/01/2017

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.

1.1.3. Alcuni approcci internazionali a confronto

Nelle legislazioni degli altri stati europei, così come in Italia, nonostante vi siano differenze nell'articolazione delle norme specifiche, sembrano prevalere gli approcci visuali-percettivi e quelli naturalistici-ambientali (Scazzosi 2004, pag. 339). Inoltre, scorrendo i siti istituzionali di Commissione e Unione Europea, i riferimenti al paesaggio si ritrovano principalmente nelle sezioni dedicate all'ambiente, in particolar modo in relazione ai concetti di uso del suolo e di diversità dei mosaici paesaggistici. La Convenzione Europea del Paesaggio, approvata dal Consiglio d'Europa, auspica invece che si ponga attenzione anche agli aspetti identitari racchiusi nella dimensione storica e culturale del paesaggio. Questo approccio si può ritrovare in altre politiche o iniziative internazionali che, a scala europea e sovraeuropea, interessano direttamente o indirettamente il tema del paesaggio.

In particolare, è possibile illustrare i diversi approcci internazionali attraverso gli esempi dell'IUCN e dell'UNESCO i quali, rispetto alla CEP, considerano in maniera differente il tema dei paesaggi del quotidiano.

Sin dalla metà degli anni '90, l'Unione Mondiale per la Conservazione della Natura (IUCN) si è infatti dotata di una categoria di aree protette specificatamente dedicata ai paesaggi (categoria V), definita come area protetta 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 (che 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 strategie 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 di aree conservate attraverso azioni di gestione e tutela portate avanti dalla popolazione locale nel rispetto delle pratiche tradizionali, sembra essere maggiormente

adatto alla conservazione dei paesaggi, poiché essi sono il frutto delle relazioni quotidiane che si sviluppano tra le comunità e i loro territori.²

Se da un lato l'IUCN definisce quindi 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 *bias* costitutivo è insito anche nell'approccio UNESCO, il quale tra i suoi vari obiettivi comprende anche la conservazione dei paesaggi culturali, prevalentemente rurali, definiti come il risultato, di riconosciuto valore internazionale, dell'azione della cultura su di un substrato naturale. Nonostante criticato anche dallo stesso Consiglio d'Europa, questo approccio intende in realtà valorizzare anche i paesaggi che possono sembrare ordinari ma che sono straordinari per il lavoro, inconscio e collettivo, che li ha generati (Fowler, 2003).

Nel 2011 l'UNESCO ha inoltre diffuso una raccomandazione dedicata alla tutela degli *Historic Urban Landscapes*, i quali vengono definiti come l'intera area urbana intesa 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. 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 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:

“in the first case, policy and instruments are oriented towards the conservation and management of landscape considered to be of exceptional value. In the second case, policy and instruments also aim at the renewal of degraded landscapes and the construction of new ones.” (Scazzosi, 2003, p. 60).

Infine, come iniziativa che esemplifica l'approccio della CEP, è possibile analizzare il progetto PAYS.MED.URBAN³. Condotta nell'ambito del programma di cooperazione

² Per una descrizione più dettagliata delle categorie di aree protette e delle tipologie di gestione si rimanda alle informazioni e ai materiali presenti sul sito: www.iucn.org

territoriale transnazionale dell'Unione Europea per lo spazio mediterraneo (Programma Operativo MED 2007-2013), il progetto PAYS.MED.URBAN ha avuto l'obiettivo di concentrarsi sulle questioni legate al paesaggio periurbano e di periferia in ambito Mediterraneo (Italia, Spagna, Grecia e Portogallo), attraverso fasi di raccolta dati, studio, condivisione delle buone pratiche ma anche di sviluppo di iniziative pilota e di progetti sperimentali. Tra gli ambiti tematici individuati, su cui il progetto ha deciso di porre attenzione, vi è la qualità visuale ed ambientale delle fasce esterne degli ambiti urbani. Si evince che, a differenza degli esempi precedenti, oggetto di questa iniziativa sono soprattutto gli ingressi delle città, spesso privi di una struttura urbana formale e che proliferano di viadotti, strade a scorrimento veloce e complessi architettonici dissonanti, i quali sono recentemente oggetto di interventi urbanistici volti al recupero delle aree degradate. Sebbene tale programma di ricerca sia fortemente orientato all'analisi della dimensione visuale del paesaggio, esso riflette tuttavia una maggiore attenzione verso i paesaggi degradati o 'rifiutati'.

PAESAGGIO	IUCN	UNESCO	CEP
Eccezionale	✓	✓	✓
Ordinario	✓	✓	✓
Di qualità	✓	✓	✓
Degradato			✓
Rurale	✓	✓	✓
Urbano		✓	✓

Fig. 1: Approcci internazionali nei confronti delle varie accezioni del termine 'paesaggio'

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: a) dalla dimensione dell'eccezionalità a quella dell'ordinarietà; b) dalla tutela dei paesaggi di qualità al ripristino dei paesaggi degradati; c)

³ www.paysmed.net. Ultima consultazione in data 14/01/2017.

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.

Tra gli approcci e le definizioni internazionali considerate, come illustrato in Fig. 1, 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.

La definizione della Convenzione Europea del Paesaggio 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 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, secondo la Convenzione, comprendere le percezioni e le aspirazioni della popolazione e stabilire il grado di coinvolgimento del pubblico in tale processo.

Il cambiamento di approccio nelle politiche del paesaggio, rappresentato dalla Convenzione e caratterizzato da quella triplice svolta, richiamata nell'introduzione, verso un'interpretazione del paesaggio inteso come ubiquitario, dinamico e identitario, ha inciso notevolmente, come verrà affrontato nel paragrafo seguente, anche sulla ripresa di un acceso dibattito scientifico attorno al concetto di 'paesaggio'.

1.2. APPROCCI TEORICI AI PAESAGGI DEL QUOTIDIANO

Secondo uno studio effettuato a circa dieci anni dalla firma della Convenzione, i numerosi articoli pubblicati sulle principali riviste scientifiche che si occupano di paesaggio riflettono da un lato l'ampliamento del campo di applicazione del concetto di paesaggio (sia in termini di aspetti che di tipologie di paesaggi studiati) ma dall'altro dimostrano una limitata attenzione al possibile contributo che la ricerca può dare proprio per individuare le strategie che meglio possano permettere di considerare e attuare il coinvolgimento e la partecipazione della popolazione (Conrad et al., 2011).⁴

La Convenzione è in realtà frutto di ambiguità preesistenti, etimologiche e culturali ma soprattutto legate all'evoluzione del pensiero scientifico attorno al concetto di paesaggio. La scelta di dedicare questa ricerca al rapporto tra la mobilità e il paesaggio, e non lo spazio, i luoghi, il territorio o l'ambiente è motivata dal fatto che il concetto di paesaggio, nella sua ambiguità definita infatti feconda da molti, tra cui Roberto Gambino (1994) e Giuseppe Dematteis (2008), è in grado, diversamente dagli altri, di 'mobilitare' un numero maggiore di dimensioni e piani di riflessione: il piano degli spazi e delle forme fisiche del territorio, quello delle percezioni e delle rappresentazioni individuali e collettive dei luoghi e infine quello delle pratiche che in essi si manifestano e che contribuiscono a formarli.

Di seguito, si cercherà quindi di fornire un quadro delle principali teorie di riferimento che permettono di mettere in evidenza la multidimensionalità del concetto e il suo ruolo come strumento di interpretazione del rapporto quotidiano tra popolazione e territorio.

1.2.1. Forme

La dimensione materiale ed empirica del paesaggio è costituita dalle forme del territorio, dai quadri ambientali e dalle relazioni ecosistemiche, comprese quelle antropiche, che li determinano.

Nell'ambito della geografia è grazie a von Humboldt che, nel corso dell'Ottocento, il paesaggio acquista un valore scientifico e diventa oggetto della descrizione geografica del mondo intero anziché della contemplazione artistica di panorami sublimi. Lo studio del paesaggio, quale esito delle interazioni tra componenti fisiche, come il clima, la morfologia,

⁴ Il limite di queste revisioni della letteratura scientifica relativa al paesaggio può essere individuato nella difficoltà di stabilire a monte entro quali riviste limitare la ricerca, poiché non sempre il paesaggio può essere confinato entro i cosiddetti *landscape studies*, i quali riflettono una certa propensione verso tematiche ecologiche e ambientali.

l'idrografia e la vegetazione, è stato quindi a lungo oggetto della geografia fisica e spesso nettamente distinto dal paesaggio inteso come ciò che si può percepire con lo sguardo.

“D’ordinario il paesaggio visibile è estremamente angusto o, se più ampio, non mostra con sufficiente nitidezza e precisione i suoi elementi costitutivi, come per es. quelli della vegetazione, che hanno una parte tanto notevole nel fissarne i caratteri”
(Biasutti, 1962, p. 1)

Il paesaggio della geografia naturalistica è quindi paradossalmente astratto, frutto della sintesi operata dallo studioso per permettere la classificazione e la comparazione.

L'azione dell'uomo, praticamente assente in Biasutti, rientra maggiormente nella definizione di paesaggio antropogeografico, operata da Aldo Sestini, come “uno stato o meglio una forma d'equilibrio fra l'opera degli agenti naturali e l'opera dell'uomo” (Sestini, 1947, p.7), anche se nella sua opera descrittiva e divulgativa, egli individua paesaggi per la gran parte riferibili allo spazio rurale escludendo gli ambiti urbani.

Con Biasutti e Sestini, 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 unicamente 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. L'ecologia del paesaggio nasce convenzionalmente nel 1939 grazie a Troll, il quale definisce la materia come “*a marriage between biology and geography*” (Antrop, 2005, p. 30) facendola coincidere quindi con lo studio olistico delle interazioni complesse tra le biocenosi e il loro ambiente, in una determinata porzione di spazio considerata. Grazie alla spinta data da un rinnovato dialogo interdisciplinare e dallo sviluppo di nuove metodologie di analisi, la disciplina ottiene maggiore visibilità nella seconda metà del Novecento. Nel 1984 l'ecologo Naveh definisce il paesaggio come l'integrazione tra geosfera, biosfera e gli artefatti umani (Naveh e Lieberman, 2013), includendo in maniera decisiva la componente antropica nello studio del paesaggio⁵.

L'ecologia del paesaggio, anche tramite l'utilizzo dei sistemi informativi territoriali, ha sviluppato alcuni specifici strumenti di studio e di analisi, definiti in particolare dai professori americani Forman e Godron a metà degli anni '80 (Forman e Godron, 1986). I due ecologi definiscono il paesaggio come un'area territoriale eterogenea composta da sistemi

⁵ Si veda Antrop (2005) per un resoconto maggiormente dettagliato dell'evoluzione della disciplina.

interagenti, quali il substrato fisico, la vegetazione, gli animali e l'uomo con i suoi artefatti; individuano poi al suo interno alcune forme caratteristiche, con le quali costruiscono un quadro interpretativo definito *'patch - corridor - matrix'* che sarà la base per la costruzione del modello delle reti ecologiche. Questo approccio, a differenza di quello che vede le aree naturali da proteggere come isole immerse in un contesto antropizzato privo di tutele, mira ad includere nell'analisi delle forme del paesaggio anche le aree urbanizzate, in quanto parte di un unico sistema.

In seguito, concetti come quelli di *'capitale naturale'* o di *'servizi ecosistemici'* sono stati introdotti per tentare di integrare l'ecologia con le discipline che maggiormente hanno a che fare con la dimensione quotidiana del paesaggio, inteso tuttavia in particolare come risorsa per le attività antropiche. Antrop sottolinea infatti che tali concetti si concentrano quasi esclusivamente sul valore economico delle risorse naturali e che non vi è relazione diretta o esplicita con il paesaggio se non, in una sua interpretazione limitata, in quanto luogo di produzioni agro-forestali sostenibili o destinazione per attività ricreative. Nonostante ciò, il loro utilizzo riflette la progressiva evoluzione del significato di paesaggio, non più riferito unicamente agli ambiti rurali o alla natura spettacolare ma esteso anche alle zone a caratterizzate da intensi processi di impermeabilizzazione e consumo di suolo (Antrop, 2005, p. 41).

L'ecologia del paesaggio ha inoltre influenzato l'architettura e l'urbanistica, spingendole verso una diversa attenzione nei confronti delle componenti naturali attraverso una lettura più complessa del rapporto tra spazi aperti e costruito, attenzione già presente nel modello Ottocentesco delle città giardino, la quale si limitava tuttavia agli aspetti funzionali ed estetici. Tra i recenti sviluppi è possibile citare quello del *Landscape urbanism* (Waldheim, 2006), il quale affonda le sue radici nel tentativo di coniugare il *design* con la natura⁶, progettando la città partendo dalle componenti ecologiche, e che si interessa in particolare di permettere la coesistenza, nello stesso spazio progettato, delle persone con gli elementi naturali (Steiner, 2011). Anche nell'architettura del paesaggio e nelle nuove sue ibridazioni e correnti come quella citata, sembra quindi che le forme del paesaggio considerate siano limitate a quelle degli spazi aperti, della vegetazione e degli altri elementi naturali che vengono più o meno integrati all'interno del costruito.

Un approccio diverso, e forse l'unico che dà esplicito valore alla materialità del paesaggio ordinario, è quello di un geografo americano atipico quale J. B. Jackson, che ha introdotto,

⁶ *Design with nature* è il titolo del testo di Ian McHarg del 1969, che inaugura una nuova fase dell'architettura del paesaggio, maggiormente attenta al ruolo ecologico degli spazi aperti, del verde urbano e in generale alla gestione delle risorse naturali all'interno del progetto urbanistico.

nel dibattito anglosassone della seconda metà del Novecento, il concetto di '*vernacular landscape*'. 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 e dalle istituzioni accademiche. Il suo è un tentativo di dare valore a ciò che veniva ignorato nelle aule e negli studi accademici, 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.

Il riferimento a Jackson, nonostante egli abbia gettato le basi per una successiva interpretazione culturale e poi fenomenologica del paesaggio, è qui incluso nell'elenco degli approcci legati alle forme materiali; poiché il paesaggio vernacolare, nonostante abbia anche il ruolo di simbolo, depositario di miti, immaginazioni, valori e significati culturali, è da Jackson inteso in primo luogo come qualcosa di materiale, esterno ed empirico (Wylie, 2007, p. 43).

Quali sono quindi le forme del paesaggio del quotidiano? Esse comprendono le componenti naturali e le componenti antropiche, il costruito e gli spazi aperti, superando la dicotomia tra urbano e naturale; non si esauriscono nelle forme tipizzate di Biasutti né unicamente in quelle naturali o rurali di Sestini; possono essere studiate attraverso gli strumenti dell'ecologia del paesaggio, in quanto composte da tessere eterogenee, tuttavia non riguardano l'intera superficie terrestre ma includono unicamente i luoghi vissuti e modificati stabilmente dall'uomo. Quest'ultima caratteristica impone di considerare maggiormente il ruolo della popolazione, non solo nel suo ruolo territorializzante nei confronti dell'ambiente, ma anche, in quanto attore-spettatore nel paesaggio della vita quotidiana.

Nel contesto della presente ricerca è importante sottolineare che, nell'ambito della geografia così come nelle altre discipline che hanno al centro lo studio del paesaggio, più o meno attente alla descrizione delle sue forme materiali, alle relazioni ecosistemiche che in esso si esplicano o alla progettazione di nuovi paesaggi, si assiste negli ultimi decenni al tentativo di trovare nuovi strumenti per comprendere, analizzare e pianificare i paesaggi del quotidiano in maniera sostenibile, coniugando la dimensione ambientale non solo con quella economica ma anche con quella culturale e storica (Antrop, 2006). Gli approcci di tipo naturalistico o ecologico, tuttavia, nonostante ricerchino una visione sistemica, riescono raramente ad essere veramente olistici, escludendo buona parte dei fattori umani e gran parte degli aspetti percettivi (Castiglioni, 2007, p. 26).

L'analisi delle forme materiali non è quindi 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, sociologici e culturali del rapporto tra individui e paesaggio.

1.2.2. Rappresentazioni

"Landscape does not only refer to a complex phenomenon that can be described and analysed using objective scientific methods; it also refers to a subjective observation and experience and thus has a perceptive, aesthetical, artistic and existential meaning as well" (Antrop, 2005, p. 33)

Ancor prima di Antrop, già von Uexküll, pioniere dell'ecologia a cavallo tra Ottocento e Novecento, considerava l'*Umwelt* (ambiente) come l'intorno soggettivo di ciascun organismo, l'ambiente con cui l'individuo entra in contatto e che ne costituisce il paesaggio cognitivo, introducendo una variabile percettiva che differenzia il paesaggio a seconda del soggetto che lo percepisce.

A partire da questo concetto, Almo Farina ha sviluppato l'idea di *ecofield*, integrando con il concetto di *Umwelt* le teorie di ecologia del paesaggio e lo studio dei mosaici ambientali, definendo con tale termine le configurazioni spaziali portatrici di significato per ciascun soggetto studiato in un determinato spazio e per una determinata funzione (Farina, 2006). Per l'autore, infatti, il paesaggio di una popolazione animale, e quindi potenzialmente anche di ogni comunità umana, è un'entità complessa costituita dalla somma degli *ecofields* di ciascuno e corrispondenti a ogni funzione possibile. Ogni *ecofield* è specie-specifico e funzione-specifico, varia cioè a seconda dell'organismo ma anche in base alla funzione che in quel momento costituisce l'obiettivo dell'azione. Il paesaggio quindi, secondo Farina, è un'aggregazione di oggetti in vario modo percepiti dagli organismi, è un'interfaccia tra l'organismo e le risorse, un insieme di elementi conosciuti e utilizzabili in vari modi per sopravvivere.

Questi approcci a cavallo tra ecologia e cognitivismo, sebbene applicati principalmente allo studio delle comunità animali, introducono nell'ecologia la dimensione soggettiva, e in un certo senso ordinaria, del paesaggio, poiché la sua percezione è ritenuta variabile a seconda delle funzioni e degli obiettivi delle azioni quotidiane compiute nello spazio. Sebbene l'approccio di Almo Farina colga maggiormente "la dimensione 'ecologica', con

attenzione specifica ai processi di apprendimento, di imitazione e di competizione tra individui, è interessante riflettere su come anche per le comunità umane i diversi livelli di percezione e di consapevolezza del paesaggio nascano da atteggiamenti culturali e da comportamenti imitativi e portino le comunità stesse e i singoli individui a rapportarsi diversamente con l'ambiente di vita." (Castiglioni, 2008, p. 107).

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 ha nel corso della storia, dal Rinascimento italiano in avanti, permesso alle élites borghesi di perpetuare un certo dominio e controllo sullo spazio. È curioso notare come, secondo l'interpretazione di Cosgrove, il concetto di paesaggio emerga come costruzione culturale proprio nel momento in cui la terra - *land* - comincia a non essere più parte del quotidiano per una parte della popolazione e diventa qualcosa da possedere, controllare, dipingere o immaginare a distanza, diventando così paesaggio - *landscape*. Il paesaggio di Cosgrove può quindi difficilmente essere veramente ordinario e 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 quotidiana, 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 dalle forze economiche globali. Rispondendo alla domanda "dove è il paesaggio?" Mitchell sostiene che sia localizzato in un preciso luogo, 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 del luogo di produzione, di scambio, di consumo: *"We need to understand that while the landscape is physically somewhere, it is also socially constituted both there and elsewhere. [...] Instead of seeing landscape as a localized "thing" – the view from a single vantage point – landscape needs to be understood as a complex node or point of passage in a network."* (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 questo 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 ad una interpretazione materialista (non materiale) 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 pratiche 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 geografia 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; 2008) 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 dell'osservazione e dell'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).

Il contributo dell'approccio soggettivo all'interpretazione del paesaggio del quotidiano sta nel passaggio da una dimensione materiale, quindi vincolata ad una perimetrazione e descrizione degli elementi concreti che lo compongono, di valore estetico o naturalistico, al piano delle rappresentazioni. La geografia si è quindi dimostrata innanzitutto utile per svelare il meccanismo delle rappresentazioni del territorio ma anche, con le riflessioni di geografi come Cosgrove, Mitchell e Matless, così come con quelle sviluppate in ambito italiano, per interpretare i processi immateriali che stanno alla base della costruzione e del funzionamento del paesaggio.

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. Fanno eccezione due raccolte di saggi: *The interpretation of ordinary landscapes* (Meinig, 1979) e *Understanding the ordinary landscape* (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, anche per il cittadino qualunque, 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 delle persone ordinarie. 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).

Ad oggi, nonostante siano passati sedici anni dalla firma della Convenzione Europea del Paesaggio, che fa esplicito riferimento alla dimensione della percezione e alla presenza di paesaggi del quotidiano invitando a prenderli in considerazione maggiormente nella pianificazione così come nella ricerca, risulta tuttavia ancora difficile riscontrare in letteratura una sistematizzazione chiara del concetto, soprattutto anche in riferimento alle più recenti evoluzioni del pensiero geografico.

1.2.3. Pratiche

Ciò che accomuna tutti gli approcci affrontati nel paragrafo precedente è il fatto che il paesaggio viene concepito come una rappresentazione, visuale o testuale, che si discosta fortemente dalla materialità delle forme del territorio. Ma l'ambiguità del paesaggio non è solo quella tra forme materiali e rappresentazioni, bensì è anche tra rappresentazioni ed esperienze, così come ben sintetizzato dalla domanda che si pone Wylie: "*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).

Secondo l'interpretazione fenomenologica, che pone le sue basi nel pensiero filosofico di Heidegger e Merleau-Ponty, il paesaggio non è più un modo di vedere il mondo, bensì è esso stesso espressione dell'essere-nel-mondo come definitiva rottura della separazione

cartesiana tra soggetto e oggetto. Lo sguardo 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.

E' l'antropologo Tim Ingold a fornire uno dei più importanti contributi fenomenologici all'interpretazione del paesaggio, criticando l'idea che esso sia una 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-da-sempre imbricato (*embedded*) in modo attivo e operativo in una certa esperienza del proprio ambiente" (Grasseni e Ronzon, 2001, p. 20).

Nel brano citato, estratto dall'introduzione ad una raccolta di saggi di Ingold tradotti in italiano, tuttavia, i curatori Grasseni e Ronzon non utilizzano il termine paesaggio bensì quello di ambiente e più avanti scrivono: "Visto il modo in cui si intendono l'abitare, l'agire e l'abilità, anche il loro contesto non può più essere inteso come un 'paesaggio' (*landscape*) separato, per esempio come un possibile oggetto di contemplazione estetica, bensì come uno 'scenario dei compiti' (*task-skape*) in quanto ambito di pratiche e di abilità sia umane che non umane." (ibid., pag. 28). Nella versione originale in realtà è proprio paesaggio (*landscape*) il termine che Ingold usa accanto al concetto di abitare:

"it is not because of his occupancy of a built environment that the urban dweller feels at home on the streets; it is because they are the streets of his neighbourhood along which he is accustomed to walk or drive in his everyday life, presenting to him familiar faces, sights and sounds. And it is no different, in principle, for the hunter-gatherer, as the inhabitant of an environment unscarred by human engineering. As I have remarked elsewhere, 'it is through dwelling in a landscape, through the incorporation of its features into a pattern of everyday activities, that it becomes home to hunters and gatherers' (Ingold 1996a: 116)" (Ingold, 2000, p. 57).

Probabilmente nel linguaggio italiano il termine 'paesaggio' è ancora fortemente ancorato ad una visione estetica, che si è riflessa poi anche nella normativa nazionale, a partire dalla Costituzione, mentre 'ambiente' risulta forse un termine più neutro e più adatto ad indicare l'intorno e il contesto delle attività quotidiane, in particolare per dei 'non-geografi'. Al di là delle dispute terminologiche, tuttavia, è possibile affermare che per Ingold tutto il paesaggio è paesaggio del quotidiano, in quanto egli stesso scrive: "*Landscape is the world as it is known to those who dwell therein*" (Ingold, 2000, p.193).

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 attraverso meccanismi pre-esistenti. (Wylie, 2007, p. 163).

Ad esempio, Nigel Thrift sostiene che, soprattutto nella città postmoderna, sia importante considerare anche la componente affettiva ed emozionale insita nel paesaggio urbano del quotidiano, si pensi all'importanza che sempre di più ha il *mood*, il carattere o il sentimento evocato da una città, al ruolo della creatività urbana per le nuove professioni o delle emozioni e delle esperienze per il mercato turistico (Thrift, 2008). Considerare azioni e 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 su esso.

1.3. I TRE ASPETTI DEL PAESAGGIO DEL QUOTIDIANO

L'interesse verso le pratiche e le sensazioni corporee (ed emotive) da esse generate, ha suscitato quindi una ancor più marcata attenzione verso gli spazi della vita quotidiana, portando anche il paesaggio in città, cosa prima avvenuta raramente, se non nell'accezione più prettamente architettonica di spazio aperto o verde.

Tuttavia, il rischio dell'approccio fenomenologico è quello di cadere in un empirismo eccessivo e di depoliticizzare il paesaggio, facendolo coincidere con le pratiche e le sensazioni individuali. Esso ha infatti attratto non poche critiche, soprattutto da parte dei geografi radicati maggiormente all'interno della corrente Marxista, per tre ordini di motivi (Wylie, 2007, p. 180-185): a) poiché sembra adottare un punto di vista eccessivamente individualista che non considera il contesto sociale, storico, economico e politico; b) perché rischia di assumere una visione che, nel tentativo di superare la separazione cartesiana tra mente e corpo, soggetto e oggetto, tende a 'romanticizzare' il pre-moderno o le culture non occidentali; c) in quanto presuppone l'esistenza di un soggetto, non culturale ma corporeo, in grado 'naturalmente' di organizzare e selezionare le percezioni.

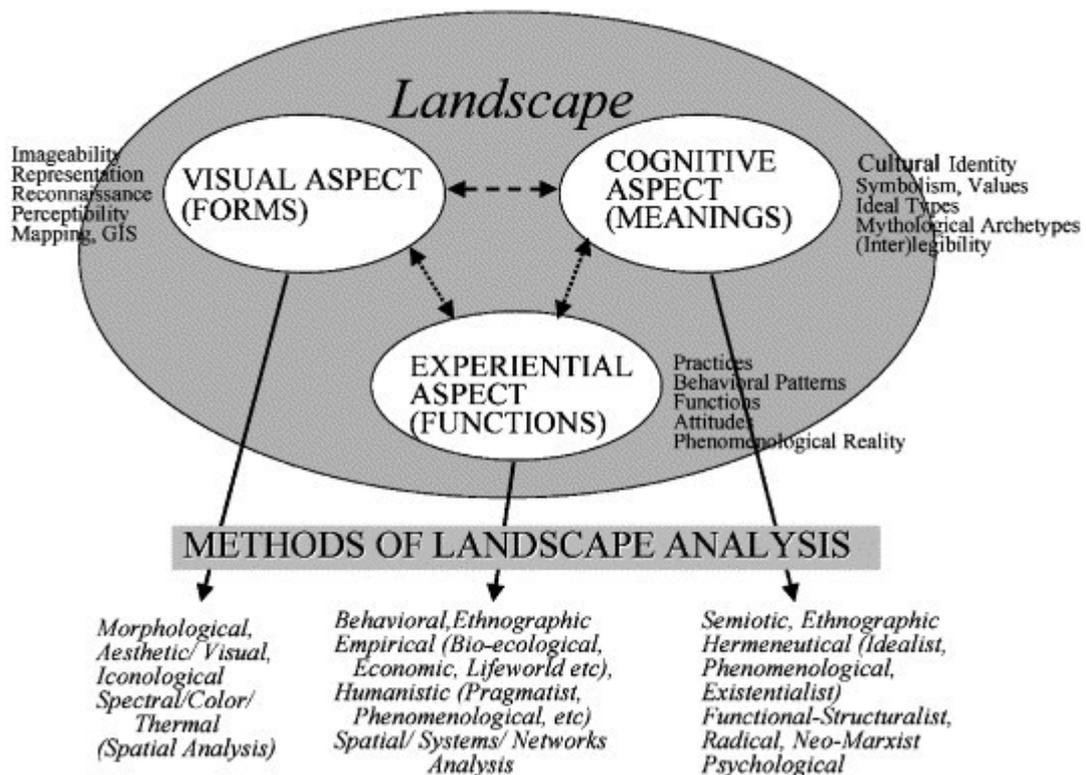


Fig. 2: Gli aspetti del paesaggio e le metodologie di analisi (Terkenli, 2001)

La chiave per sfuggire a tale rischio sembra quindi essere quella di tentare una ricomposizione di ciascuno dei tre approcci illustrati, mantenendo nella definizione di paesaggio del quotidiano tutti e tre gli aspetti, così come effettuato da Terkenli nello schema illustrato in Fig. 2 (Terkenli, 2001, p. 200). Secondo questo schema, i tre aspetti del paesaggio, quello visuale (delle forme) quello dei significati (cognitivo) e quello delle funzioni (esperienze e pratiche) sono altamente interrelati ma danno origine a diverse metodologie di analisi che richiedono un elevato sforzo transdisciplinare per essere coniugate all'interno di un'unica visione.

Ripercorrendo così il percorso fin qui descritto, anche alla luce dell'utilizzo (o non-utilizzo) del termine nel linguaggio istituzionale, è possibile innanzitutto definire il paesaggio del quotidiano come una 'macrocategoria' del paesaggio, non tanto definita in termini spaziali quanto piuttosto dal punto di vista che si adotta.

In questo senso il termine si avvicina molto al concetto di paesaggio 'ordinario'; tuttavia non è possibile sovrapporre completamente i due significati, poiché anche un determinato paesaggio al quale viene istituzionalmente assegnato un valore eccezionale può allo stesso tempo appartenere alla dimensione della vita quotidiana di alcuni individui. Il paesaggio del quotidiano non coincide neanche unicamente con i paesaggi delle città, nonostante la maggior parte della popolazione mondiale viva ormai in ambienti urbani; né tantomeno con i paesaggi degradati, i quali invece, per il fatto che sono considerati de-gradati rispetto ad una situazione antecedente di valore maggiore, sono forse più assimilabili ai paesaggi eccezionali che non a quelli quotidiani e similmente viene infatti affrontata spesso la loro analisi e la loro gestione.

Attraverso la rilettura delle considerazioni teoriche e delle riflessioni contenute nei paragrafi precedenti, cercando di evitare di procedere per negazioni come spesso accade, è possibile quindi definire il paesaggio del quotidiano come:

- a) Forma del territorio e contesto della vita quotidiana degli individui, inteso come esito dell'interazione costante tra il lavoro dell'uomo e il quadro ambientale, con un superamento della divisione tra naturale e antropizzato, costruito e spazi aperti e tra urbano e rurale;
- b) Risultato di un processo culturale di attribuzione di valore e veicolo di significati e identità collettive, così come avviene per i paesaggi considerati eccezionali;
- c) Processo di abitazione continua del mondo da parte degli individui, che lo esperiscono e modificano attraverso le pratiche quotidiane, come momento di incontro e di contatto, anche corporeo, tra il soggetto e il mondo esterno.

Tale triplice descrizione, tuttavia, induce a pensare che si tratti di un ennesimo tentativo di definizione del concetto generale di paesaggio. La differenza tra esso e il paesaggio del quotidiano non sta infatti nelle sue componenti (materiali o immateriali) o nella dimensione spaziale ('dove' è il paesaggio del quotidiano), bensì in quella soggettiva, culturale e soprattutto temporale, poiché il paesaggio del quotidiano, così come lo stesso aggettivo in effetti presuppone, fa riferimento ad una abitazione prolungata (*dwelling*), ad una 'pratica' del paesaggio che si manifesta giorno per giorno, la quale può tradursi in cura o incuria, consapevolezza o assenza di alfabetizzazione, identità o rifiuto.

La riflessione sulla quotidianità del paesaggio porta quindi ad operare una distinzione: tra le dimensioni del paesaggio in generale, illustrate in Fig. 3 sotto forma di un ottaedro, in cui ogni lato rappresenta una possibile tipologia di paesaggio, e il concetto di paesaggio del quotidiano, il quale può essere applicato a ciascuna delle facce del poligono.

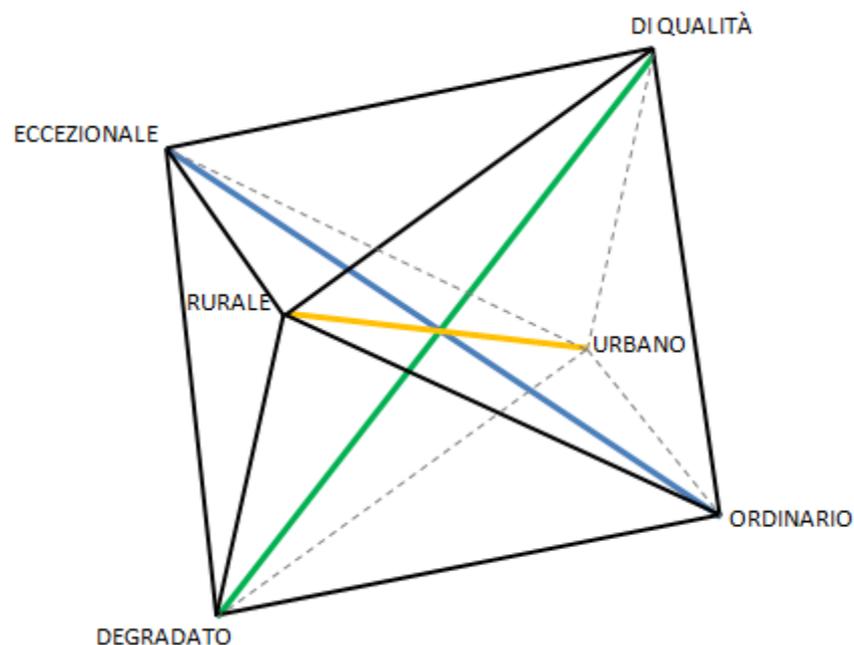


Fig. 3: 'Ottaedro' del paesaggio

Ciascuna faccia dell'ottaedro rappresenta una possibile tipologia di paesaggio, individuata dagli aggettivi posti ai vertici che la compongono (degradato – rurale – ordinario; di qualità – rurale – ordinario; ecc.).

Il paesaggio del quotidiano non può essere definito quindi semplicemente come l'opposto del paesaggio eccezionale. In tal senso, sebbene utilizzi il termine 'ordinario' mentre in questo caso si è preferito distinguere tale aggettivo rispetto al concetto di paesaggio del quotidiano, Schmitz (2005, p. 2) propone, seguendo le indicazioni della Convenzione, di: a) riconoscere l'esistenza dei paesaggi ordinari (o meglio del quotidiano), facendoli in un certo senso nascere come concetto; b) sviluppare una specifica politica di presa di coscienza dei

sistemi di produzione del paesaggio; c) far partecipare il pubblico in questo processo, per permettere un riconoscimento maggiore della dimensione immateriale; d) integrare i paesaggi ordinari (del quotidiano) nelle altre politiche territoriali.

La prossima sezione affronterà quindi l'analisi delle esperienze di pianificazione e di trasformazione (formali e informali) del paesaggio del quotidiano, con l'obiettivo di individuare, soprattutto per quanto riguarda la pianificazione regionale, se e con quali 'sfaccettature' venga riconosciuto il paesaggio nella sua dimensione del quotidiano.

1.4. LA GESTIONE DEL PAESAGGIO DEL QUOTIDIANO TRA PIANIFICAZIONE E RIAPPROPRIAZIONE

L'ultima parte del primo capitolo è dedicata all'analisi delle dinamiche di gestione e trasformazione che interessano i paesaggi del quotidiano alla scala locale: dalle esperienze della pianificazione regionale alle iniziative *bottom-up* che traggono spesso spunto, oltre che dalla letteratura scientifica, da un crescente interesse verso la gestione e co-progettazione dei luoghi della vita pubblica che si manifesta anche per mezzo della stampa, di pubblicazioni divulgative e grazie al lavoro di diverse associazioni.

La Convenzione Europea del Paesaggio, all'Articolo 5c, assegna un ruolo chiave alla partecipazione della popolazione, sia nella fase di identificazione dei valori paesaggistici sia in quella, più operativa, della gestione e trasformazione del paesaggio. Le politiche paesaggistiche, per le quali dovrebbe essere attuata la partecipazione del pubblico, delle autorità locali e regionali e degli altri soggetti interessati, sono: sensibilizzazione, formazione ed educazione, individuazione e valutazione, definizione di obiettivi di qualità e infine applicazione degli strumenti. Le modalità con cui ciò debba avvenire sono tuttavia ancora molto incerte ma il chiaro riferimento alla Convenzione di Aarhus del 1988, la quale è dedicata all'accesso alle informazioni, alla partecipazione e alla giustizia in materia ambientale, definisce il solco entro il quale le metodologie di sensibilizzazione, identificazione e gestione del paesaggio dovrebbero inserirsi (Prieur e Dourousseau, 2006).

Per quanto riguarda il paesaggio del quotidiano, vi è difficoltà nel capire quali strumenti appositi mettere in atto, senza cadere nell'errore di considerarlo unicamente in opposizione rispetto a quello 'straordinario'. Sicuramente la sua gestione dovrà essere in qualche modo differente rispetto a quella dei paesaggi eccezionali, il cui obiettivo è principalmente la tutela, poiché in questo caso la questione non è tanto sulla conservazione quanto sulla costruzione, intesa sia come acquisizione dello 'status' di paesaggio e quindi della possibilità di riconoscerne i valori altrimenti spesso ignorati sia come effettiva progettazione e trasformazione degli ambienti di vita quotidiana.

Come evidenziato nello schema riportato in Fig. 4 è possibile individuare quattro diverse categorie di attori che concorrono alla trasformazione del paesaggio: le prime due, il livello politico e quello degli esperti e dei tecnici, agiscono, come descritto nel prossimo paragrafo, direttamente o indirettamente sul paesaggio attraverso il processo decisionale che porta alla definizione di norme e strumenti di vincolo, gestione o trasformazione.

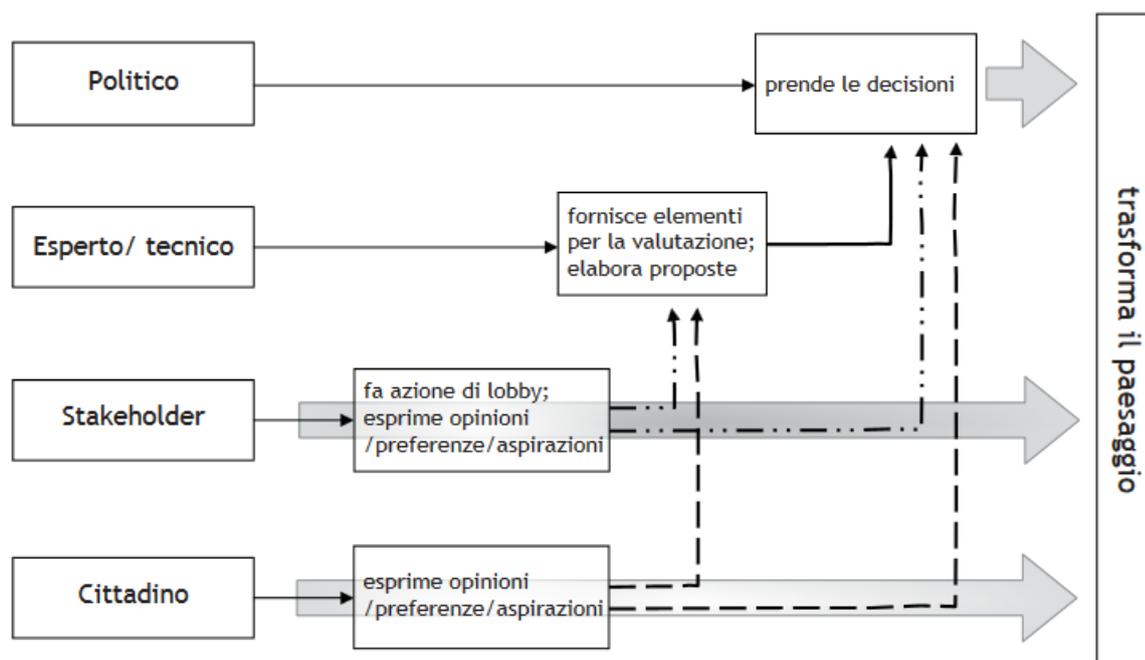


Fig. 4: I ruoli degli attori nei confronti delle trasformazioni del paesaggio (Castiglioni, 2009, p. 80)

A queste prime due categorie individuate si aggiunge quella degli stakeholder, cioè dei portatori di interesse, tra i quali possono essere presenti sia rappresentanti di forze economiche private, come ad esempio *lobby* di settori produttivi o associazioni di categoria, oppure associazioni che si sono costituite per difendere interessi, particolari o generali, dalle associazioni ambientaliste storiche ai comitati di difesa del paesaggio sorti più di recente a livello locale o nazionale. Infine, ciascun rappresentante delle categorie sopra elencate agisce anche come singolo cittadino, esprimendo opinioni, giudizi e pareri sul paesaggio ma anche attraverso azioni quotidiane, poiché “anche azioni apparentemente più neutre, come il modo di spostarsi, il modo di vivere gli spazi pubblici o quello di preferire un luogo piuttosto che un altro – contengono un potenziale di trasformazione paesaggistica” (Castiglioni, 2009, p. 80).

Riconoscimento e integrazione della dimensione quotidiana dei paesaggi nelle politiche e nelle pratiche ordinarie, sensibilizzazione e partecipazione sono quindi i temi che in questa sezione si cercherà di affrontare, facendo in particolar modo riferimento al contesto italiano.

1.4.1. Il paesaggio quotidiano nella pianificazione regionale

Come già sottolineato, il principale riferimento normativo italiano in merito al paesaggio, nonché strumento di attuazione della Convenzione Europea del Paesaggio, è il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio approvato nel 2004.

Esso tuttavia ha suscitato numerose perplessità e critiche soprattutto per i seguenti motivi (Peano, 2011): a) per la persistenza di una separazione non solo tra i beni paesaggistici e i beni culturali, ma anche tra paesaggio delle tutele e paesaggio ordinario, il quale viene inoltre scarsamente considerato se non nel caso in cui si tratti di paesaggi degradati o a rischio, creando un accostamento automatico e rischioso tra ordinario e degradato; b) per la frammentazione delle competenze, che sono statali per quanto riguarda la tutela mentre la sua valorizzazione è definita materia concorrente tra Stato e Regioni; c) per lo scarso valore attribuito al ruolo della popolazione e alla promozione di azioni di sensibilizzazione, di aumento della consapevolezza dei valori del paesaggio e di gestione condivisa.

Il Codice assegna alle Regioni il compito di elaborare i Piani Paesaggistici, i quali hanno il compito di considerare non solo le aree sottoposte a vincolo, bensì, come sancito dalla Convenzione, l'intero territorio (Art. 2 della CEP).

Pur con le dovute critiche e perplessità, si può affermare che, con qualche fisiologico anno di ritardo rispetto a quanto avvenuto in ambito accademico, si stia verificando, anche all'interno del linguaggio della pianificazione, un passaggio da un dibattito fortemente incentrato sul 'descrittivismo', ossia sulla descrizione delle caratteristiche paesaggistiche locali, ad una fase definita 'sperimentale' in cui tuttavia le diverse esperienze di pianificazione:

"... considerano alternativamente il paesaggio come un fenomeno né puramente oggettivo (territorio, ambiente) né puramente soggettivo (paesaggio percepito); e dove le complesse declinazioni concettuali, che hanno di volta in volta assunto la denominazione di 'paesaggio culturale', 'paesaggio ordinario', 'paesaggio a rischio' ancora non stanno producendo nell'operatività risultati chiari e condivisi." (Voghera e La Riccia, 2016, p. 11).

Si tratta di un processo lento e di difficile interpretazione ma, nonostante lo scarso numero di PPR approvati o adottati e le numerose differenze che tra loro intercorrono, è possibile riconoscere in generale "una maggiore attenzione all'integrazione tra la dimensione regolativa e quella di progetto" (Voghera e La Riccia, 2016, p. 18).

Risulta interessante quindi, sulla falsariga dello studio di Voghera e La Riccia (2016), analizzare e confrontare gli approcci dei Piani Paesaggistici Regionali ad oggi approvati (Fig. 5), cercando in particolare di evidenziare, attraverso la lettura dei documenti ufficiali, 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.⁷

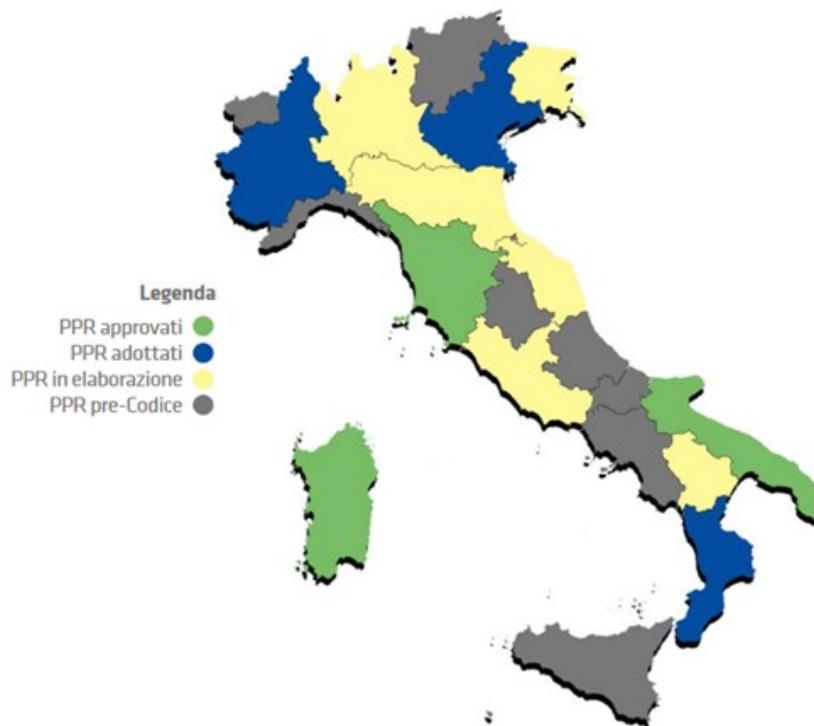


Fig. 5: Stato della pianificazione paesaggistica in Italia - febbraio 2016 (Voghera e La Riccia, 2016)

TOSCANA - Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico

Il PIT (Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano Paesaggistico) della Regione Toscana, approvato nel 2015, richiama nella relazione generale l'approccio della Convenzione Europea del Paesaggio, soprattutto in riferimento al fatto che essa mette al centro "non già il 'bellosguardo dalla villa' o la visione prospettica delle eccellenze paesaggistiche, peraltro già tutelati dai 'vincoli' monumentali e paesaggistici, ma i mondi ordinari di vita delle popolazioni, dunque la qualità dei luoghi dell'abitare, così come percepiti e vissuti dagli abitanti stessi" (Regione Toscana, 2015, p. 4).

L'importanza del riferimento al punto di vista della popolazione viene sancita anche nel terzo 'meta-obiettivo' che si pone il Piano, ovvero il rafforzamento del rapporto tra paesaggio e partecipazione, tra cura del paesaggio e cittadinanza attiva. Inoltre, la volontà di proporre una visione innovativa del ruolo e della portata del Piano è confermata nella

⁷ L'analisi di seguito descritta è stata condotta attraverso la lettura delle Relazioni Generali dei Piani, le schede tecniche e gli allegati tecnici, nonché attraverso la raccolta di informazioni tramite i siti web delle rispettive regioni considerate.

definizione degli obiettivi strategici, tra i quali sono da segnalare il quarto: “promuovere consapevolezza dell’importanza paesaggistica e ambientale delle grandi pianure alluvionali, finora prive di attenzione da parte del PIT e luoghi di massima concentrazione delle urbanizzazioni” e il sesto: “trattare il tema della misura e delle proporzioni degli insediamenti, valorizzando la complessità del sistema policentrico e promuovendo azioni per la riqualificazione delle urbanizzazioni contemporanee” (ivi, p. 12).

Il Piano individua poi le quattro invarianti strutturali del paesaggio toscano, “quali regole che informano ordinariamente la trasformazione del territorio” (ivi, p. 5): i caratteri idrogeomorfologici dei sistemi morfogenetici e dei bacini idrografici; i caratteri ecosistemici del paesaggio; il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, infrastrutturali e urbani; i caratteri identitari dei paesaggi rurali toscani. Si tratta quindi di quattro invarianti del paesaggio che fanno principalmente riferimento alla dimensione fisica del paesaggio, quale esito visibile di un processo di territorializzazione che assume una connotazione identitaria che viene riconosciuta soprattutto negli ambiti rurali della regione.

Oltre alla codificazione, descrizione, interpretazione e disciplina dei beni paesaggistici vincolati, il Piano suddivide il territorio in 20 Ambiti Paesaggistici, per la cui individuazione sono stati valutati i seguenti elementi: i sistemi idro-geomorfologici; i caratteri ecosistemici; la struttura insediativa e infrastrutturale di lunga durata; i caratteri del territorio rurale; i grandi orizzonti percettivi; il senso di appartenenza della società insediata; i sistemi socio-economici locali; le dinamiche insediative e le forme dell’intercomunalità. Per ciascun ambito è presente una scheda dettagliata, all’interno della quale viene data forte attenzione ai valori patrimoniali (storici ed ecologici) del territorio e alle criticità, con una prevalenza di un approccio esperto.

Infine il Piano, per ogni Ambito, contiene una ricca raccolta iconografica dei paesaggi della Toscana “finalizzata a leggerne le tracce storiche, guardarli con gli occhi degli artisti che li hanno riprodotti, riconoscerli come parte di un sistema variato intrecciato di forme e di memoria. Questa ‘conoscenza affettiva’ consente di ragionare al meglio su come, in Toscana, vorremmo rapportarci quotidianamente ai nostri paesaggi.” (ivi, p. 18). Questa innovativa operazione tuttavia, anziché di destrutturare il ruolo del paesaggio come ‘modo di vedere’ il mondo (la Toscana in questo caso) rischia di riprodurre e congelare i significati storicizzati senza indagare come, nel nuovo millennio, gli stessi paesaggi vengano immaginati, riprodotti e narrati, non solo dagli artisti ma anche dalla popolazione in generale.

Ulteriori accenni al valore identitario di luoghi ordinari o degradati sono presenti in tre elaborati del Piano (le Linee guida per la riqualificazione paesaggistica dei tessuti

urbanizzati della città contemporanea, il Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale e infine le Linee guida per la valutazione paesaggistica delle attività estrattive) i quali dimostrano la volontà di intervenire non solo per il mantenimento dei paesaggi di pregio ma anche per la riqualificazione di paesaggi urbanizzati o degradati.

L'implementazione di tali progetti di paesaggio, accanto al ruolo della Commissione Paesaggistica Regionale e dell'Osservatorio del Paesaggio, sarà forse l'occasione per valutare in futuro se il rafforzamento del rapporto tra pianificazione del paesaggio e partecipazione, auspicato dal 'meta-obiettivo' citato, si sarà verificato.

PUGLIA - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale

Anche il PPTR (Piano Paesaggistico Territoriale Regionale) della Regione Puglia, approvato nel 2015, segue le indicazioni del Codice e fa naturalmente riferimento alla Convenzione Europea del Paesaggio, affermando che "la pianificazione paesaggistica ha innanzitutto il compito di tutelare il paesaggio (non soltanto 'il bel paesaggio') quale contesto di vita quotidiana delle popolazioni, e fondamento della loro identità" (Regione Puglia, 2015, p. 5).

Elementi innovativi dichiarati nel Piano rispetto alla normativa precedente sono, tra gli altri: a) la forte componente progettuale, accanto al tradizionale apparato vincolistico; b) l'attenzione alla valorizzazione oltre che alla tutela; c) la ricerca di strumenti di governance e partecipazione per la produzione sociale del paesaggio e la loro messa in atto sperimentale già nella fase di costruzione del Piano e l'istituzione dell'Osservatorio regionale per la qualità del paesaggio.

Il Piano della Regione Puglia fa esplicitamente riferimento a quello toscano, citandolo nella Relazione, nella definizione delle invarianti strutturali quali "caratteri morfotipologici, non in quanto modelli da vincolare e museificare, ma in quanto regole 'autopoietiche' che informano ordinariamente la trasformazione del territorio" (ivi, p. 15). Tra gli obiettivi del Piano vi sono riferimenti quindi alla valorizzazione dei paesaggi e delle 'figure territoriali' di lunga durata, al patrimonio identitario culturale e insediativo ma anche alla riqualificazione dei paesaggi degradati delle urbanizzazioni contemporanee e della produzione delle energie rinnovabili, delle attività produttive e delle infrastrutture e infine alla qualità edilizia, urbana e territoriale degli insediamenti residenziali. In particolare, l'obiettivo 3.4 recita: "favorire processi di autoriconoscimento e riappropriazione identitaria dei mondi di vita locali" (ivi, p. 64).

Gli 11 ambiti di paesaggio in cui è suddivisa la Regione sono stati individuati attraverso la valutazione integrata di una pluralità di fattori: la conformazione storica delle regioni

geografiche; i caratteri dell'assetto idrogeomorfologico; i caratteri ambientali ed ecosistemici; le tipologie insediative (città, reti di città infrastrutture, strutture agrarie); l'insieme delle figure territoriali costitutive dei caratteri morfotipologici dei paesaggi; l'articolazione delle identità percettive dei paesaggi. Ogni ambito di paesaggio contiene figure territoriali e paesaggistiche (unità minime di paesaggio) descritte in maniera molto dettagliata dal punto di vista dei caratteri identitari costituenti (la struttura e il funzionamento nella lunga durata) e delle invarianti strutturali che rappresentano il patrimonio ambientale, rurale, insediativo, infrastrutturale e che persistono nel processo storico di stratificazione di diversi cicli di territorializzazione.

Rispetto a quello della Regione Toscana, in questo piano è molto più evidente l'apporto teorico di Alberto Magnaghi, responsabile scientifico del Piano, nel forte richiamo al paesaggio come bene comune e alla partecipazione come strumento necessario per uno sviluppo locale autosostenibile. L'idea di una 'produzione sociale' del Piano si esplica attraverso l'attivazione di forme di governance allargata e di democrazia partecipativa e con l'avvio di un processo per l'attivazione di un 'patto' tra gli attori della trasformazione (ivi, p. 31). Tra di essi il documento di Piano segnala le aziende agrosilvopastorali, gli operatori turistici, quelli del settore delle costruzioni e delle infrastrutture, quelli industriali e commerciali, del settore energetico e infine il mondo dell'associazionismo.

Come nel Piano toscano, anche in questo sono previsti, oltre ad un insieme di vincoli, anche strumenti di sensibilizzazione, controllo e progettazione attiva di paesaggio, come i progetti integrati, le conferenze d'area, le mappe di comunità ed infine il sito web interattivo (ivi, p. 77).

Il Piano vede infine l'Osservatorio regionale della Puglia per la qualità del paesaggio e per i beni culturali, istituito nel 2009, quale attore principale di coordinamento e promozione di attività di sensibilizzazione e di raccordo tra la società civile e gli attori della pianificazione.

SARDEGNA - Piano Paesaggistico Regionale

Il PPR (Piano Paesaggistico Regionale) della Sardegna risale al 2009 ma è in seguito stato aggiornato con il Repertorio del Mosaico 2014. Tale aggiornamento è avvenuto a seguito della revoca della revisione del 2013, che aveva stravolto gli intenti originari del piano, soprattutto per quanto riguarda i vincoli sull'edificabilità nella fascia costiera e nei centri storici.

Particolarmente critico è l'adattamento al contesto locale delle indicazioni della Convenzione Europea del Paesaggio, alla luce della difficoltà dichiarate nel rintracciare

quella auspicata visione collettiva e condivisa di un paesaggio inteso come ‘bene ambientale di interesse strategico’. Il testo della relazione generale recita addirittura:

“Se si pensa alla definizione della convenzione europea di Firenze sul paesaggio ed alla sua sostanziale riproposizione nella legge 42/2004, viene da chiedersi quando si parla di percezione del paesaggio a quali soggetti occorra dare attenzione e credito. In effetti le comunità locali, soprattutto nelle coste, ma anche nei paesi dell’interno, attraverso i rappresentanti democraticamente eletti, molto spesso si sono fatte interpreti, piuttosto che delle sensibilità profonde e dei valori del paesaggio storicamente configuratosi dall’integrazione tra uomo e ambiente, di gruppi ed interessi che nulla avevano a che fare con la tutela del paesaggio come bene ambientale di interesse strategico collettivo e sovra-comunale.” (Regione Sardegna, 2006, p. 36)

Il tentativo di evitare la prevalenza degli interessi di pochi contro quello generale ha perciò indotto i pianificatori a mettere in evidenza “elementi oggettivi, che richiedono da parte dei responsabili delle amministrazioni pubbliche e di tutti i cittadini una ponderata riflessione, che non può esaurirsi solamente nella considerazione delle esigenze odierne” (ivi, p. 37).

Il Piano ha operato una analisi su tre livelli: assetto ambientale, assetto storico-culturale e assetto insediativo. Attraverso l’incrocio di questi tre piani di lettura sono stati individuati i beni paesaggistici da vincolare, mentre tutto il territorio costiero è stato suddiviso in 27 ambiti dove sono state individuate le specificità paesaggistiche dei singoli contesti.

È importante sottolineare che, mentre la relazione sul paesaggio culturale riguarda 35 regioni storiche, gli ambiti individuati dal Piano non ricoprono tutto il territorio regionale ma riguardano esclusivamente quello costiero, escludendo così l’entroterra dall’individuazione dei caratteri paesaggistici ‘ordinari’, mentre i beni identitari e i beni paesaggistici individuati riguardano l’intera regione. Infine, pur essendo stato istituito nel 2006, l’Osservatorio della pianificazione urbanistica e della qualità del paesaggio, non è citato nel testo del Piano quale strumento di sensibilizzazione e partecipazione.

VENETO - Piano Territoriale di Coordinamento Regionale

In Veneto, nel 2013, è stata adottata la Variante al PTRC (Piano Territoriale di Coordinamento Regionale) già adottato, ma non ancora approvato, nel 2009, con la quale è stata attribuita valenza paesaggistica al PTRC, è stata avviata la Pianificazione Paesaggistica Regionale d’Ambito e sono stati aggiornati i contenuti territoriali del Piano, con particolare riferimento al sistema metropolitano, a quello relazionale della mobilità e della logistica e infine alla difesa del suolo dal rischio idraulico e sismico.

Il testo della Relazione Illustrativa della Variante, oltre a richiamare la Costituzione, il Codice e la CEP, fa riferimento a tre accezioni del termine, per ciascuna delle quali definisce strategie e obiettivi: 'Paesaggio', 'paesaggi' e 'beni paesaggistici'.

Il primo concetto si riferisce ad una accezione ampia e olistica del termine, con il quale si intende quindi tutto il territorio e in particolare la dimensione relazionale con l'uomo che lo abita; "ciò non significa che il piano paesaggistico debba dare indicazioni rigide su tutte le trasformazioni che interessano il territorio oggetto di pianificazione, ma piuttosto deve creare le condizioni affinché tutti i soggetti produttori di paesaggio, dai cittadini agli attori istituzionali, possano attribuire un senso paesaggistico alle piccole e grandi trasformazioni di cui sono protagonisti" (Regione Veneto, 2013, p. 16). Questa prima definizione richiama quindi il concetto teorico di Paesaggio così come definito dalla CEP.

In secondo luogo, i 'paesaggi' sono intesi anche più specificatamente come i singoli contesti reali di vita delle popolazioni locali, per i quali il piano deve evidenziare le caratteristiche e le strategie di tutela, gestione e pianificazione.

I 'beni paesaggistici' rappresentano infine le eccellenze presenti in un'area delimitata di territorio, a cui è stato riconosciuto un notevole interesse pubblico e per le quali sono vigenti vincoli e tutele particolari.

Il Piano, in conformità con le indicazioni del Codice, suddivide l'intero territorio in 14 Ambiti di Paesaggio mentre la ricognizione dei beni paesaggistici e la definizione preliminare degli obiettivi di qualità è stata effettuata tramite 39 schede contenenti la descrizione dei caratteri del paesaggio, delle dinamiche di trasformazione in atto e l'elenco degli obiettivi e indirizzi preliminari da sottoporre alle popolazioni interessate.

Alla luce delle definizioni iniziali, il Piano individua i suoi tre assi principali: tutela dei beni paesaggistici, cura dei paesaggi e integrazione del Paesaggio nelle politiche territoriali. In particolare, il riferimento ai paesaggi ordinari è nella "cura e la valorizzazione dei paesaggi, al cui interno è contenuta tutta la dimensione paesaggistica dei territori non vincolati, siano essi eccezionali oppure ordinari, rurali oppure urbanizzati, degradati, contemporanei e del futuro" (ivi, p. 25) e nel tentativo, attraverso l'Osservatorio del paesaggio, di costruire un dialogo stabile tra gli enti territoriali, le università, le associazioni e la popolazione, per la gestione e la conservazione del paesaggio.

La volontà dichiarata di fare dell'Osservatorio un "centro studi sull'evoluzione del paesaggio" (ivi, p. 41) rischia di far prevalere anche in questo caso una visione esperta e scientifica del paesaggio a scapito delle conoscenze e delle attribuzioni di valore della popolazione locale, la quale tuttavia, attraverso l'azione degli Osservatori Locali (Regione

Veneto, DGR n. 826/2012), dovrebbe riuscire ad essere avvicinata al discorso sul paesaggio, in una logica multiscalare che va dal contesto specifico a quello regionale e sovra-regionale.

CALABRIA - Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico

Nel 2013 è stato adottato anche dalla Regione Calabria il QTRP (Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico), il quale, già nel Manifesto degli Indirizzi, dichiara di considerare il paesaggio e il territorio come un 'unicum', facendo riferimento alla CEP soprattutto per quanto riguarda il principio di integrazione del paesaggio nelle politiche di pianificazione e nell'urbanistica.

Affermando che "il paesaggio costituisce una testimonianza attiva per la pianificazione del territorio: il suo studio contiene un palinsesto di componenti sulla evoluzione dei luoghi, sulle pratiche reali degli abitanti, quindi sulla coerenza o incoerenza che queste ultime hanno nel territorio" (Regione Calabria, 2013, p. 11), il Piano assegna quindi importanza alla considerazione delle pratiche quotidiane che nel paesaggio si svolgono. Il ruolo del paesaggio di 'prossimità', come espressione di identità e di senso collettivo di appartenenza ai luoghi, viene richiamato tuttavia soprattutto in riferimento alla riqualificazione dei paesaggi degradati (ivi, pag. 12).

I tre obiettivi dichiarati nel Manifesto degli Indirizzi del QTRP sono quindi tutti strettamente correlati con questa nuova cultura del paesaggio: 'autoriconoscimento identitario', 'acquisizione di responsabilità' e 'approccio strategico, propositivo e non solo vincolistico, a tutto il paesaggio'.

Il territorio calabrese viene preso in esame su varie scale: dalla macroscale costituita dalle componenti geografiche della costa, della collina-montagna e delle fiumare; alla scala intermedia costituita dai 16 Ambiti Paesaggistici Territoriali Regionali; sino alla microscale delle 39 Unità Paesaggistiche Territoriali che si costituiscono attorno a una specifica polarità o attrattore.

Per ognuna delle 39 Unità Paesaggistiche sono stati avviati 'Forum di partecipazione', i quali hanno contribuito all'emersione di contenuti, scenari e prospettive future per la Regione, con particolare attenzione ai temi della conservazione dinamica, della sostenibilità, della riqualificazione e dell'identificazione di punti di osservazione del paesaggio da tutelare; così come testimoniato dai verbali e dai report degli incontri inseriti all'interno delle schede di ciascuna Unità Paesaggistica contenute nell'Atlante del Piano.

Infine, nel 2010 è stato istituito L'Osservatorio regionale per la qualità del paesaggio della Calabria, con l'obiettivo di realizzare attività inerenti l'identificazione, la valutazione, la pianificazione e il monitoraggio dei paesaggi, nonché attività legate alla partecipazione, alla

sensibilizzazione, l'educazione e la formazione dei cittadini. L'Osservatorio ha inoltre realizzato un'iniziativa, chiamata 'Paesaggi e Identità', per la costruzione di una mappa dei paesaggi calabresi, ponendo particolare attenzione ai paesaggi dell'abusivismo e al fenomeno degli 'ecomostri' e quindi in generale al tema del paesaggio degradato.

PIEMONTE - Piano Paesaggistico Regionale

Il Piemonte ha adottato il nuovo Piano Paesaggistico Regionale nel 2015, come strumento principale per fondare sulla qualità del paesaggio e dell'ambiente lo sviluppo sostenibile dell'intero territorio regionale. Ovviamente, anche questo piano fa riferimento al Codice e alla CEP e intende il paesaggio come "un sistema che si articola in forme diverse, più o meno coerenti e pregevoli, sull'intero territorio regionale; esso è di tutti e di ciascuno, la sua protezione risponde a diritti diffusi che riguardano il quadro di vita di ogni popolazione e non può prescindere dai legami d'appartenenza e identificazione che con essa si stabiliscono" (Regione Piemonte, 2015, p. 5).

Totalità, progettualità e identità sono quindi anche in questo caso i tre assi attorno ai quali si costruisce la definizione del Piano, il quale assume valenza conoscitiva ma anche regolativa e strategica.

Oltre all'analisi degli aspetti naturalistici e storico-culturali, viene dato altrettanto spazio agli aspetti morfologico-insediativi e in particolare a quelli percettivo-identitari, indagati soprattutto dal punto di vista scenico (Cassatella, 2004). Attraverso l'analisi dei precedenti aspetti, il Piano individua una serie di temi chiave che caratterizzano la struttura della regione: il sistema alpino, quello fluviale, il 'pedemonte', il sistema urbano, quello della corona verde attorno all'area metropolitana e infine quello delle infrastrutture.

Vengono individuati poi ben 76 Ambiti di Paesaggio, ulteriormente suddivisi al loro interno in Unità di Paesaggio che tengono maggiormente conto della rilevanza delle percezioni e dei giudizi di valore delle popolazioni interessate e delle particolari relazioni tra elementi eterogenei. Le Unità di Paesaggio, sulla base di valutazioni relative alla rilevanza, all'integrità e alle dinamiche trasformative degli aspetti paesaggistici prevalenti, vengono classificate in 9 tipologie:

1. Naturale integro e rilevante,
2. Naturale/rurale integro,
3. Rurale integro e rilevante,
4. Naturale/rurale alterato episodicamente da insediamenti,
5. Urbano rilevante alterato,
6. Naturale/rurale o rurale a media rilevanza e buona integrità,

7. Naturale/rurale o rurale insediato a media rilevanza e media o bassa integrità,
8. Rurale/insediato non rilevante,
9. Rurale/insediato non rilevante alterato.

Questa suddivisione viene motivata in relazione alla necessità di definire un ordine dimensionale più vicino al riferimento delle comunità locali e quindi per facilitare l'identificazione e la valutazione dei paesaggi così come richiesto dalla CEP (Regione Piemonte, p. 58) ma rischia di riproporre, utilizzando termini come 'integro', 'rilevante' e 'alterato' nella loro categorizzazione, una visione conservativa e patrimoniale del paesaggio. Inoltre, tale rischio è rafforzato anche dal fatto che le componenti percettivo-identitarie delle unità di paesaggio considerate nell'analisi sono: belvedere, bellezze panoramiche, siti di valore scenico ed estetico, relazioni visive tra insediamento e contesto e infine aree rurali di specifico interesse paesaggistico.

Tuttavia nel Piano, soprattutto nella sua sezione strategica e progettuale, sono presenti numerosi riferimenti alla necessità di rafforzare gli elementi identitari del paesaggio come fattore di aggregazione culturale e come risorsa di riferimento per la promozione dei sistemi e della progettualità locale, per potenziare la consapevolezza del patrimonio e per riqualificare i caratteri e l'immagine identitaria del paesaggio, soprattutto nel contesto urbano e periurbano e in riferimento alle aree degradate, abbandonate e dismesse.

Il Piano fa infine riferimento al ruolo degli Osservatori locali, riuniti da circa dieci anni in un Coordinamento regionale autonomo, come strumento chiave per "tenere conto dello 'sguardo attivo' dei diversi portatori di interessi culturali o economici", ritenuti capaci "di valorizzare aspetti caratterizzanti di ciascun luogo molto più di quanto si possa fare alla scala regionale" (ivi, p. 103).

LOMBARDIA - Piano Paesaggistico Regionale

L'ultimo Piano in esame è quello della Lombardia, contesto del caso studio in seguito analizzato. Il Piano Territoriale Paesistico Regionale lombardo, risalente al 2001, è stato aggiornato con l'adozione del Piano Territoriale Regionale e della sezione specifica del Piano Paesaggistico Regionale nel 2010, mentre attualmente sono in corso le procedure di revisione per l'adozione della 'terza generazione' di Piano Paesistico.

Nella Relazione Generale vigente (Regione Lombardia, 2010) viene confermata l'impostazione del Piano del 2001, che viene riconosciuta già conforme alle indicazioni della Convenzione e del Codice, in particolare per quanto riguarda l'estensione della valenza paesaggistica a tutto il territorio regionale, senza tuttavia fare esplicito riferimento al ruolo

dei paesaggi del quotidiano o alla necessità di incrementare i livelli di partecipazione e co-progettazione del paesaggio tra cittadini e istituzioni.

Il Piano suddivide la regione in 23 Ambiti Geografici ed individua inoltre 7 unità tipologiche di paesaggio che corrispondono a 6 macro ambiti definiti su base geografica, a cui si aggiunge l'unità tipologica dei 'paesaggi urbanizzati' che risulta chiaramente avulsa da una delimitazione geografica.

Per ciascun ambito vengono letteralmente elencate, senza una descrizione, le componenti fisiche, naturali, agrarie, storico culturali e quelle percettive, intese queste ultime principalmente dal punto di vista scenico. Tale elenco, contenuto nel PTPR pre-vigente, è stato integrato con due nuovi elaborati: una lettura dei principali fenomeni di degrado in atto o potenziali e quello che viene chiamato, forse impropriamente rispetto alla definizione contenuta nella Convenzione Europea, 'Osservatorio dei paesaggi lombardi'. Quest'ultimo è un documento che mira a fornire "delle chiavi di lettura ad elevato valore iconografico, di supporto e stimolo alle amministrazioni locali, nel confronto con cittadini ed operatori, rispetto al riconoscimento delle diverse connotazioni e degli specifici valori paesaggistici da tutelare e valorizzare, azione preliminare alla definizione di idonee politiche di conservazione, attenta gestione e miglioramento dei propri contesti paesaggistici" (Regione Lombardia, 2010 p. 7).

L'Osservatorio è quindi più che altro un 'atlante' costituito da 35 punti di osservazione del paesaggio (che dovrebbero costituire la rete di monitoraggio di un più ampio Osservatorio permanente, istituito con la l.r. 15/2005), 14 belvedere attrezzati e infine 4 schede esemplificative relative ad altrettanti casi di recupero e valorizzazione di nuclei ed insediamenti storici e tradizionali.

L'Osservatorio Permanente della Programmazione Territoriale a cui il Piano fa riferimento è stato avviato nel 2009 e, a differenza degli Osservatori del Paesaggio descritti in precedenza, si configura unicamente come uno strumento tecnico di conoscenza, di monitoraggio del funzionamento della nuova legge regionale e di verifica del corretto andamento dell'attività di pianificazione in Lombardia, senza previsione di alcuna forma di coinvolgimento del pubblico.

Alla luce di questa ricognizione dei documenti di Piano, in Tab. 1 sono riassunte in maniera sintetica alcune considerazioni che è possibile trarre.

Oltre alla copertura territoriale (dell'intero territorio regionale oppure di una sua parte) viene riportato il grado (elevato, medio o basso) 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; riferimenti alle tipologie di

paesaggio (ordinario, degradato o urbano) che insieme a quelle tradizionalmente considerate (eccezionale, di qualità o rurale) dovrebbero comporre un quadro più completo del paesaggio; strumenti specifici di partecipazione per garantire una maggiore considerazione della percezione ‘quotidiana’ del paesaggio.

Tab. 1: Sintesi degli approcci al paesaggio del quotidiano nei piani paesaggistici adottati a Luglio 2016

REGIONE	Copertura territoriale	Dimensione progettuale	Paesaggi ordinari	Paesaggi degradati	Paesaggi urbani	Strumenti di partecipazione
Toscana	Intera	Elevata	Bassa	Elevata	Elevata	Si
Puglia	Intera	Elevata	Media	Elevata	Elevata	Si
Sardegna	Parziale	Bassa	Bassa	Elevata	Media	No
Veneto	Intera	Elevata	Media	Elevata	Elevata	Si
Calabria	Intera	Media	Media	Elevata	Media	Si
Piemonte	Intera	Elevata	Media	Elevata	Elevata	Si
Lombardia	Intera	Media	Media	Media	Elevata	No

Innanzitutto è possibile affermare che tutte le Regioni che ad oggi hanno approvato o adottato un Piano Paesaggistico contengono un doveroso riferimento alle normative nazionali e alla Convenzione Europea del Paesaggio e, ad esclusione del PPR della Regione Sardegna, hanno di conseguenza esteso la valenza della pianificazione e gestione del paesaggio all’intero territorio.

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.

Accanto al tradizionale apparato vincolistico, sono presenti numerosi contributi a sfondo prettamente progettuale, soprattutto nei Piani di Toscana, Puglia e Veneto, i quali dimostrano la volontà di considerare il paesaggio in chiave dinamica e propositiva.

In quasi tutti i piani vi è una forte attenzione verso 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. Altrettanto elevata è l’attenzione dedicata ai paesaggi urbani e peri-urbani, soprattutto per quanto riguarda le dinamiche insediative caratteristiche dello *sprawl* urbano e delle aree produttive, nonché in relazione alla difesa del suolo.

Infine, le indicazioni della Convenzione Europea del Paesaggio in merito alla partecipazione dei cittadini alle procedure di identificazione, valutazione e gestione del

paesaggio 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 e mappature online o con l'istituzione, con varie modalità operative e tipologie di partecipanti, di Osservatori del Paesaggio.

Sebbene non sia possibile valutare, attraverso la sola analisi dei documenti di Piano, l'effettiva realizzazione e l'efficacia di tali procedure di sensibilizzazione e partecipazione, è possibile tuttavia 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 a scala regionale, se non per quanto riguarda i paesaggi degradati.

1.4.2. Gli altri attori in campo: osservatori, ecomusei e associazioni

La pianificazione territoriale è solo uno dei fattori che concorrono a determinare il continuo processo trasformazione del paesaggio. Come emerso nel paragrafo precedente, l'analisi dedicata agli strumenti di pianificazione regionale, che sono il risultato, oltre che di scelte politiche, anche dall'interazione con la componente esperta che fornisce il contributo scientifico, sembra restituire una visione del paesaggio del quotidiano che, rispetto alle impostazioni precedenti, evolve principalmente in una maggiore attenzione verso i contesti urbani e le '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 nella prima parte del capitolo- e richiedendo inoltre un ruolo decisamente molto più attivo delle comunità locali in quanto depositarie di quel senso di 'ordinarietà' che si dovrebbe far emergere per rendere le descrizioni dei paesaggi maggiormente conformi alle dinamiche e alle esigenze dei territori.

La costruzione condivisa di tali immagini di paesaggio passa quindi attraverso il coinvolgimento delle ultime due tipologie di attori presentate nello schema in Fig. 4, gli stakeholder e i singoli cittadini, cosa che avviene 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).

Osservatori del Paesaggio

Nelle Linee Guida per l'Attuazione della CEP si afferma che la struttura organizzativa degli Osservatori 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, 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., 2015, 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 a 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 istituiti; tuttavia è da sottolineare che, a 7 anni di distanza, non sembra siano sorti ulteriori gruppi a scala sub-regionale che si definiscono come osservatori *locali* del paesaggio, ad eccezione di quelli veneti.

Tab. 2: Presenza di osservatori regionali e locali nelle Regioni italiane – dicembre 2015 (Fonte MiBACT)

REGIONE	OSSERVATORIO REGIONALE	OSSERVATORI LOCALI
Abruzzo	Istituito ma non operativo	-
Basilicata	Si (solo tecnico)	-
Calabria	Si	-
Campania	Si	-
Emilia-Romagna	Previsto ma non istituito	-
Friuli-Venezia Giulia	-	-
Lazio	-	-
Liguria	-	-
Lombardia	Si (solo tecnico)	-
Marche	-	-
Molise	-	-
Piemonte	Si (rete non istituzionale)	8
Puglia	Si	-
Sardegna	Si	-
Sicilia	Si (solo tecnico)	-
Toscana	Si	-
Trentino-Alto Adige	Si (solo provincia di Trento)	-
Umbria	Si	-
Valle d'Aosta	-	-
Veneto	Si	10

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 maggiormente “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).

Ecomusei

Il ruolo attivo della popolazione è spesso veicolato non solo grazie agli Osservatori ma anche attraverso la presenza di stakeholder già costituiti, come gli ecomusei, 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.

Nati all'inizio del XIX secolo come strumento di valorizzazione delle identità locali, spesso con caratteristiche ‘nazionalistiche’, gli ecomusei si sono evoluti nel corso del Novecento, grazie anche al crescente interesse verso l’etnografia locale sull’ambiente rurale, industriale

e urbano, e soprattutto in seguito alle innovazioni nel campo della museologia, che hanno portato a definire nuovi principi per la gestione dei musei in generale: interdisciplinarietà, attenzione alla comunità, interpretazione olistica, valorizzazione in situ, democrazia gestionale (Da Re, 2015, p. 263). Il territorio come oggetto museale aperto è ciò che contraddistingue gli ecomusei, i quali hanno quindi come ambito di riferimento il patrimonio di una comunità o di un territorio. Secondo tali principi gli ecomusei dovrebbero essere il frutto di un processo lungo fatto di partecipazione costante dei membri della comunità, che ne determinano l'esistenza, i contenuti e le funzioni, oltre che essere i destinatari del lavoro di conservazione della memoria e dei saperi locali (ivi, p. 265). In Italia, secondo la ricerca condotta da Da Re, vi sono 173 ecomusei distribuiti in quasi tutte le regioni italiane, in prevalenza nel centro-nord. Inoltre, in dodici regioni o province autonome è stata definita anche una normativa specifica⁸.

La definizione ufficiale italiana di ecomuseo, coniata dagli stessi rappresentanti degli ecomusei italiani nel 2007, è la seguente:

“l'ecomuseo è una pratica partecipata di valorizzazione del patrimonio culturale materiale e immateriale, elaborata e sviluppata da un soggetto organizzato, espressione di una comunità locale, nella prospettiva dello sviluppo sostenibile”

Una simile definizione è stata poi ripresa ed ampliata nel “Manifesto strategico degli ecomusei”¹⁰, adottato nel 2015 da alcuni ecomusei italiani che stanno lavorando per la costruzione di una rete nazionale, nel quale gli ecomusei vengono definiti come:

“processi partecipati di riconoscimento, di gestione e tutela del patrimonio locale ai fini dello sviluppo sociale, ambientale ed economico sostenibile; identità progettuali attraverso le quali riconnettere tecniche, culture, produzioni, aspirazioni di un territorio omogeneo ai suoi beni culturali e alle sue specificità; percorsi creativi e inclusivi fondati sulla partecipazione attiva degli abitanti e la collaborazione di enti e associazioni.”

In questa più recente definizione il termine ‘valorizzazione’ viene sostituito con quelli, più specifici e anche maggiormente riconducibili alle indicazioni della CEP, di ‘riconoscimento’, ‘gestione’ e ‘tutela’, mentre viene anche fatto esplicito riferimento al ruolo di tali enti come strumento per considerare le ‘aspirazioni’ della popolazione locale. Tuttavia il rischio

⁸ Le regioni che hanno istituito una normativa specifica per gli ecomusei sono: Piemonte, Lombardia, Veneto, Trento, Friuli Venezia Giulia, Toscana, Umbria, Molise, Puglia, Calabria, Sicilia e Sardegna (Fonte: Da Re, 2015).

⁹ Convegno «Giornate dell'ecomuseo – Verso una nuova offerta culturale per lo sviluppo sostenibile del territorio», tenutosi a Catania il 12 e 13 ottobre 2007

¹⁰ Agenda Ecomusei 2016. Manifesto strategico degli ecomusei. Poppi, Arezzo (Ecomuseo del Casentino) 8 e 9 Maggio 2015. Disponibile all'indirizzo: <http://www.ecomusei.eu/ecomusei/wp-content/uploads/2016/01/Documento-strategico.pdf> - Ultima consultazione in data 14/01/2017.

sembra essere quello di appiattare il territorio ad un luogo omogeneo o 'omogeneizzato' rispetto alle pratiche tradizionali storiche, senza necessariamente garantire la possibilità che, attraverso pratiche partecipative e di collaborazione, emergano valori e progettualità innovative.

Il concetto di patrimonio materiale e immateriale della comunità locale è strettamente connesso a quello di paesaggio del quotidiano, in quanto è frutto delle relazioni vissute e delle dinamiche che si instaurano tra una comunità e il territorio in cui è insediata. Gli stessi ecomusei riconoscono infatti la centralità del concetto di paesaggio nel loro operato.

Le azioni e gli strumenti messi in campo dagli ecomusei sono multiformi: dalle mappe di comunità e di paesaggio ai contratti di fiume, dagli inventari partecipativi alla definizione di statuti dei luoghi (sul modello proposto da Magnaghi), dall'attivazione di filiere corte produttive alla formazione, dalla creazione di sentieri partecipati alla formazione. Dal 2007 inoltre, su proposta della rete informale nazionale di ecomusei 'Mondi-Locali', vengono organizzate le Giornate del Paesaggio, eventi nati per richiamare l'attenzione dei cittadini sull'importanza del patrimonio paesaggistico collettivo e, con un riferimento esplicito ai paesaggi del quotidiano, "per dare forza alle numerose esperienze messe in pratica dagli ecomusei in varie parti d'Italia e d'Europa, volte alla conoscenza, tutela e valorizzazione del paesaggio quotidiano e per favorire la divulgazione dei principi annunciati dalla Convenzione."¹¹ Infine, nel Manifesto strategico, viene anche indicato il ruolo degli ecomusei come soggetti attivi nella redazione dei Piani Paesaggistici Territoriali Regionali e come "presidi locali degli Osservatori regionali del paesaggio"¹².

Da una ricerca condotta su quattro esempi di ecomusei italiani (Badia e Deodato, 2015), emerge come sia possibile individuare tre diversi paradigmi attraverso i quali gli ecomusei operano nel territorio come attori dello sviluppo locale e quindi anche della riscoperta, costruzione e gestione del paesaggio.

Innanzitutto, l'obiettivo primario e condiviso da tutti gli ecomusei è, oltre alla tutela e conservazione della memoria storica dei luoghi, quello di migliorare la qualità dei territori, soprattutto attraverso la creazione di mappe di comunità, attraverso le quali i residenti "*can expose their own representation of the cultural heritage in its broadest sense, including landscape, knowledge and traditions of the place*" (ivi, p. 35).

In secondo luogo, gli ecomusei hanno spesso un ruolo chiave nella costruzione di un'offerta turistica sostenibile, vista come occasione per valorizzare il territorio in maniera

¹¹ <http://www.ecomusei.trentino.it/2016/05/ix-ed-giornata-del-paesaggio-degli-ecomusei--2016/> - Ultima consultazione in data 14/01/2017.

¹² Manifesto degli ecomusei 2015, p. 6

attenta agli impatti economici, sociali e ambientali, e per fare ciò si attivano nella realizzazione di progetti che coinvolgono non solo gli operatori locali del settore, ma anche gli abitanti in generale, in quanto parte di un sistema di accoglienza diffusa, non solo in termini di alloggio e ristorazione.

Il coinvolgimento della popolazione e la connessione tra il patrimonio storico e quello della vita quotidiana avviene anche attraverso il terzo modello, il quale si ispira più in generale alla promozione di 'distretti culturali' all'interno dei quali le attività economiche e culturali, non necessariamente legate al turismo, riescono, grazie anche alle attività degli ecomusei, a mantenere, recuperare o creare una rete di relazioni virtuose locali e di filiera.

Nonostante gli ecomusei siano per la gran parte legati a piccole realtà in ambito rurale, caratterizzate da marginalità e bassa densità di popolazione, esistono casi di ecomusei legati a realtà urbane metropolitane, quali quelli di Torino (EUT - Ecomuseo Urbano Torino) e di Milano (EUMM - Ecomuseo Urbano Metropolitan Milano Nord e MUMI - Ecomuseo Milanosud). Entrambi lavorano per conservare la memoria collettiva della storia recente delle città, soprattutto relativa al periodo industriale, ma anche per portare alla luce, attraverso la partecipazione attiva degli abitanti e dei lavoratori locali, criticità e opportunità per il futuro.¹³

Associazioni e ONG

Accanto al lavoro degli ecomusei, tra gli stakeholder generalmente non guidati da interessi privati o economici si possono infine citare le numerose associazioni del terzo settore che si occupano, in maniera diretta o indiretta, di paesaggio. Un'esperienza, ormai consolidata da più di dieci anni, che si autodefinisce come una delle prime applicazioni italiane della Convenzione Europea del Paesaggio, è la mappatura spontanea e non scientifica dei 'Luoghi del Cuore' promossa dal Fondo per l'Ambiente Italiano. Dal 2003 infatti, il censimento ha coinvolto oltre un milione e mezzo di cittadini e mappato circa 31.000 luoghi d'arte e natura in Italia, dando vita indirettamente anche ad interventi di restauro di beni a rischio¹⁴. Nel rapporto di analisi dei dati raccolti realizzato in occasione del decennale dell'iniziativa anche in collaborazione con i geografi Sergio Conti e Massimo Quaini, emerge come, tra le tipologie in cui sono stati suddivisi i Luoghi del Cuore (beni ambientali, ecclesiastici, architettonici, urbanistici, archeologici), la tipologia più segnalata sia quella dei beni

¹³ Ad esempio, nelle aree interessate dalla realizzazione della nuova Metropolitana 4 a Milano, il MUMI ha attivato laboratori per coinvolgere le associazioni e i comitati portatori di esperienze del territorio nell'individuazione di strategie per la riqualificazione dei luoghi oggetto dell'intervento. Fonte: <http://www.mumi-ecomuseo.it/content/view/29> - Ultima consultazione in data 14/01/2017

¹⁴ Dati tratti da: <http://iluoghidelcuore.it/rapporto> - Ultima consultazione in data 14/01/2017

ambientali situati in ambito urbano; dato che può essere interpretato quale segno della necessità delle comunità di preservare gli spazi verdi in ambito urbano. Sebbene la lettura del FAI sia principalmente dedicata a beni paesaggistici puntuali e di valore estetico-emozionale, l'iniziativa può essere a tutti gli effetti considerata come un esempio di estensione del concetto di paesaggio da bene di valore eccezionale universalmente riconosciuto a quello di patrimonio del quotidiano, spesso anche in stato di abbandono o degrado.

Un approccio differente è quello invece promosso dal Forum italiano dei movimenti per la terra e il paesaggio 'Salviamo il Paesaggio, Difendiamo i Territori' il quale agisce principalmente per la tutela dal consumo di suolo e a favore del territorio come bene comune, adottando un punto di vista principalmente ecologico per "salvare il paesaggio e il territorio italiano dalla deregulation e dal cemento selvaggio"¹⁵. Le attività messe in campo dal Forum sono la diffusione di informazioni su situazioni critiche o buone pratiche attraverso un sito web, il lavoro di dialogo tra i membri per l'elaborazione di una proposta di legge di iniziativa popolare e infine un censimento capillare degli immobili sfitti o non utilizzati in tutti i Comuni italiani. In questo caso, se da un lato l'attenzione è sì posta sui paesaggi del quotidiano, in particolar modo su quelli urbani e degradati, in realtà emerge una interpretazione non propriamente conforme a quella della Convenzione, alla quale non vi è infatti alcun riferimento. Il termine paesaggio, pur presente nel nome della rete, non è poi richiamato nell'elenco dei temi trattati e sembra infatti voler essere usato quasi per indicare le aree ancora 'intatte', ossia il suolo libero non cementificato o antropizzato.

Gli esempi riportati costituiscono i due estremi delle diverse interpretazioni del paesaggio ordinario che è possibile ritrovare all'interno delle associazioni non governative italiane che operano nel settore. Oltre a quelle citate vi sono infatti numerose altre ONG o Associazioni che a vario titolo si costituiscono spesso come stakeholders del paesaggio, come ad esempio Italia Nostra, Legambiente, WWF o Slow Food, ciascuna delle quali adotta un particolare approccio, esplicito o meno, al paesaggio del quotidiano.

In sintesi, in questo panorama articolato, a seconda dell'interpretazione data al termine e alla sua localizzazione, sembrano emergere quindi quattro approcci diversi al paesaggio del quotidiano, così come illustrato nello schema in Fig. 6.

Nel primo quadrante, in alto a sinistra, si trovano le iniziative volte alla tutela del valore culturale, emozionale ed estetico del paesaggio, che tuttavia tendono a riproporre la separazione tra beni puntuali da tutelare o riqualificare e il paesaggio ordinario, come nel

¹⁵ http://www.salviamoilpaesaggio.it/blog/info_sul_forum/forum/ - Ultima consultazione in data 14/01/2017.

caso dell'approccio scenico-emozionale del FAI o eno-gastronomico dei presidi Slow Food, anche se questi sottendono comunque l'attenzione alle dinamiche di un intero territorio e non unicamente ad una particolare tecnica o luogo di produzione. Nel secondo quadrante si trovano gli approcci più aderenti al concetto di paesaggio voluto dalla CEP, definito come espressione delle percezioni locali, quindi elemento di origine fortemente culturale ma anche come bene diffuso su tutto il territorio; in questo quadrante è possibile inserire gli Osservatori e gli Ecomusei.

La terza tipologia di approcci, nel quadrante in basso a destra, è rappresentata dal Forum 'Salviamo il Paesaggio', in quanto si tratta di un approccio che vede sì il paesaggio come qualcosa di diffuso ma ne valorizza unicamente le caratteristiche ecologico-ambientali.

Infine, nell'ultimo quadrante è possibile inserire, sebbene non siano stati trattati in precedenza, gli approcci esemplificati dall'azione di alcune delle principali associazioni ambientaliste italiane, quali WWF e Legambiente, che nella maggior parte dei casi operano per la tutela e la salvaguardia ambientale di 'oasi' di paesaggio puntuali, spesso, ma non sempre, localizzate in ambiti non urbani.

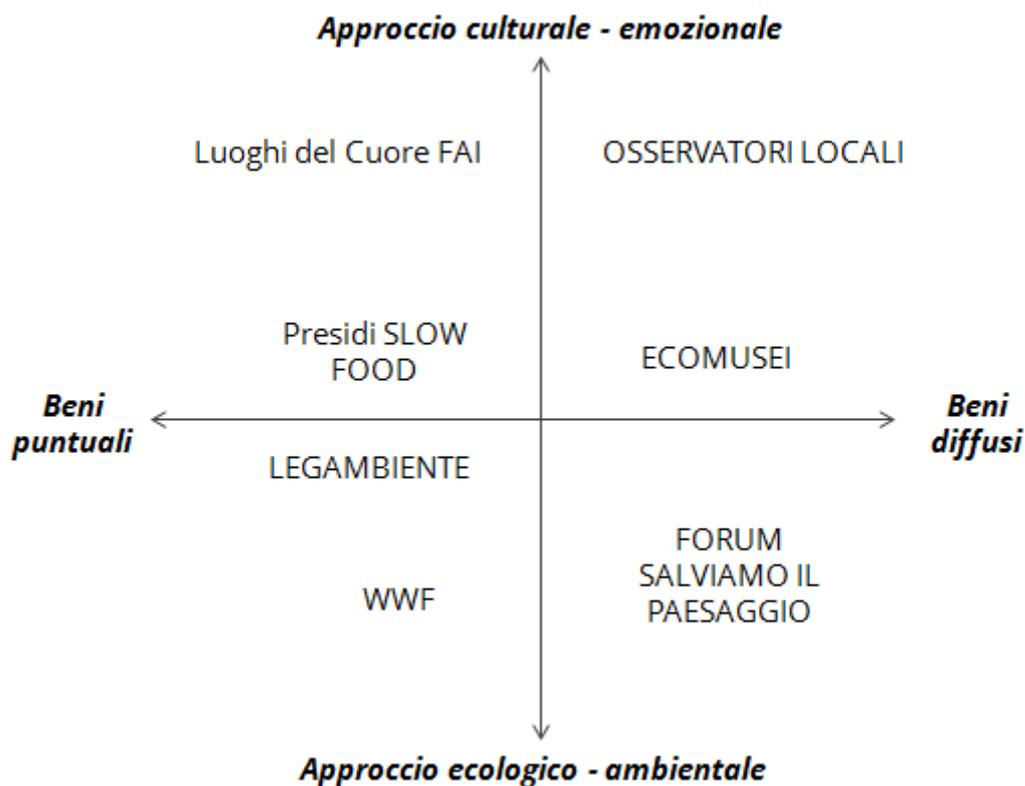


Fig. 6: Quadro degli approcci ai paesaggi del quotidiano tra gli attori non istituzionali

1.4.3. Pratiche 'informali' nei paesaggi del quotidiano

L'ultima sezione di questo capitolo è dedicata alle pratiche locali di auto-organizzazione e rigenerazione dei paesaggi del quotidiano. Come già affermato, le scelte e le azioni dei cittadini contribuiscono infatti anche direttamente, come nello schema presentato in Fig. 4, a determinare le trasformazioni del paesaggio del quotidiano, non solo da un punto di vista immateriale, attraverso la diffusione 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 organized grassroots mobilizations and in everyday practices that, in different ways, empower, parody, derail or subvert state agendas*” (Holston, 1998, p. 47), quindi nelle mobilitazioni organizzate 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).

“Instead of being the outcome of parliamentary activity based on antagonism, politics has been transformed by the emerging effects of negotiations by much larger networks of actors upon common matters of concern (Sassen 2007)” (Certomà e Tornaghi, 2015, p. 1124).

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. 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 inquadrare all'interno del controverso fenomeno delle *smart city* (Neirotti et. al., 2014; Papa, 2014; Vanolo, 2014), 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 chilometro 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 luogo 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, donandogli nuove funzioni e di conseguenza nuovi significati.



Fig. 7: Recupero di terreno agricolo abbandonato a Bergamo (Fonte *Orti Storti*)



Fig. 8: Riappropriazione temporanea di un sottopasso a Bergamo (Fonte *urbanlives.it*)

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 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.

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.

Tra le azioni che contribuiscono a modificare le percezioni e le forme dei paesaggi del quotidiano, non sono stati fino ad ora menzionati né luoghi, ad eccezione del sottopasso presente in Fig. 8, né pratiche di mobilità. 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, ma, essendo questo il cuore di questa ricerca, è necessario sospendere il ragionamento sul ruolo delle pratiche quotidiane di mobilità nella costruzione dei paesaggi del quotidiano e affrontare, con il prossimo capitolo, l’analisi del secondo pilastro teorico della tesi.

2. LE MOBILITÀ

Il presente capitolo è dedicato alla descrizione del secondo termine di riferimento della tesi: le mobilità. Si tratta di un termine al centro di una recente riscoperta, sia sul fronte della pianificazione e gestione del territorio sia su quello teorico.

In primo luogo il capitolo affronta l'analisi da un punto di vista ambientale, riconoscendo come a livello internazionale vi sia la presa di coscienza sempre più diffusa degli impatti generati da un modello di mobilità incentrato sull'automobile privata. A scala europea, il settore dei trasporti contribuisce infatti per quasi il 20% alle emissioni di gas serra e sino al 50% nell'emissione di altri inquinanti (Staricco, 2013, p. 153). Inoltre, il settore dei trasporti incide notevolmente anche sul consumo di suolo: l'utilizzo dell'automobile come mezzo di trasporto primario è stato uno dei fattori principali alla base del processo di *sprawl* urbano. In Europa si moltiplicano ogni anno le iniziative dedicate alla promozione di una mobilità meno inquinante¹⁶ e in particolar modo alla diffusione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (Wefering et al., 2013), i quali mirano ad una pianificazione più partecipata e maggiormente attenta agli impatti ambientali e sociali della mobilità urbana. A scala nazionale, dal 2012, le autovetture meno inquinanti in circolazione (euro 4 o superiori) hanno superato quelle più inquinanti¹⁷ e si diffondono inoltre altre iniziative a favore della mobilità sostenibile, come ad esempio l'offerta di mezzi di trasporto in condivisione. Secondo la Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, a settembre 2015 erano presenti, in Italia, più di 100 iniziative di *bike sharing*, con più di 10.000 bici disponibili, e circa 6000 auto in *car sharing* a fronte delle 700 presenti nel 2011.¹⁸ Se i tassi di motorizzazione sono in calo, è da segnalare tuttavia anche una riduzione della domanda di trasporto pubblico locale; ciò rende evidente la necessità di implementare misure più incisive per una effettiva riduzione del trasporto privato.

¹⁶ Si vedano i portali www.civitas.eu e www.eltis.org, i quali raggruppano numerose iniziative di mobilità sostenibile promosse in Europa.

¹⁷ Dati tratti dai report ISTAT sulla qualità dell'ambiente urbano degli anni 2012 e 2013, disponibili all'indirizzo: www.istat.it/it/archivio/ambiente+urbano – Ultima consultazione in data 14/01/2017.

¹⁸ Dati tratti dal sito dell'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility promosso dal Ministero dell'Ambiente e dalla Fondazione Sviluppo Sostenibile: <http://osservatoriosharingmobility.it> – Ultima consultazione in data 14/01/2017.

La seconda parte del capitolo mira invece a descrivere le principali linee lungo le quali si è sviluppato il dibattito scientifico, con particolare attenzione alle riflessioni incentrate sulle mobilità del quotidiano. Di particolare interesse risultano i più recenti approcci della geografia dei trasporti, ma anche e soprattutto quelli che si riferiscono al cosiddetto 'nuovo paradigma della mobilità' (Sheller e Urry, 2006).

L'ultima sezione del capitolo torna invece ad affrontare, alla luce degli approcci teorici, la dimensione quotidiana delle mobilità ed evidenzia come, accanto ad un generale tentativo di riorientare il paradigma di mobilità urbana verso una migliore offerta di servizi pubblici standard che sia caratterizzata da maggiore intermodalità e infomobilità, si assista ad un proliferare di iniziative che è possibile ricondurre sotto due categorie: lo *sharing*, con i dati descritti in precedenza, e la cosiddetta 'mobilità dolce'. Quest'ultima riguarda l'uso di mezzi di trasporto non motorizzati ed è al centro di numerose iniziative che, nonostante spesso riguardino la funzione turistica o ricreativa, promuovono in alcuni casi anche forme di mobilità ordinaria alternative all'automobile, spesso praticate in gruppo: si pensi ai raduni in bicicletta delle *Critical Mass*, ai bambini accompagnati a scuola con i 'Piedibus' o ai Gruppi di Cammino.

Sia la condivisione del mezzo sia il recupero della mobilità non motorizzata impongono un radicale ripensamento dei tempi di attesa e spostamento, del grado e del tipo di libertà di movimento espressa, dei benefici e più in generale della figura del cittadino in movimento. Tali questioni, pertinenti alle pratiche, si riverberano nel dibattito scientifico, stimolano la riflessione sulle nuove fenomenologie che si affiancano a quella dell'*automobility* (Thrift, 2004) ed evidenziano in particolar modo il ruolo centrale della dimensione collettiva all'interno delle pratiche di mobilità lenta.

2.1. I TRASPORTI: CONSEGUENZE AMBIENTALI, SMARTNESS E SLOWNESS

Il secondo termine di riferimento del presente lavoro di ricerca, dopo il paesaggio, è la mobilità, concetto che rimanda ad un universo di discipline, definizioni e teorie quasi altrettanto complesso del precedente. Il movimento di oggetti, elementi fisici, animali, persone e persino di entità immateriali (si pensi alle transazioni finanziarie o alle scienze dell'informazione) interessa pressoché tutte le discipline. Le scienze 'dure', la fisica in primo luogo, ma anche la biologia, la geologia, l'ecologia e la geografia fisica, si occupano dei cicli naturali delle risorse, i quali implicano lo spostamento nello spazio di elementi come l'acqua, nei suoi diversi stati, o migrazioni di esseri viventi tra i continenti o negli ecosistemi; l'archeologia, la storia, l'antropologia si occupano, da diversi punti di vista, degli spostamenti degli esseri umani nel corso del tempo; la medicina studia la diffusione nello spazio delle epidemie; l'ingegneria, l'urbanistica, la logistica e l'architettura studiano le infrastrutture necessarie agli spostamenti di persone e merci e infine le scienze sociali, dalla sociologia alla geografia umana, passando anche per l'economia, si occupano degli innumerevoli aspetti culturali, ambientali e sociali che caratterizzano la mobilità delle società contemporanee.

È evidente quindi come sia possibile approcciarsi allo studio della mobilità da vari punti di vista, ma quelli che qui più interessano riguardano la mobilità delle persone e fanno riferimento alle scienze sociali, in particolare agli studi geografici. Il presente capitolo quindi, così come fatto per il paesaggio, descriverà in primo luogo il contesto sociale, politico e normativo internazionale, per poi affrontare il dibattito accademico ed infine offrire uno sguardo sulle strategie di pianificazione e sulle pratiche emergenti a livello locale.

Il contesto entro cui si 'muove' questa sezione è in primo luogo quello delle città, o meglio di un ambito urbano e peri-urbano che, pur non essendo ovviamente il solo ambito di riferimento per gli studi sulla mobilità, è forse quello che più ne è caratterizzato, influenzato, modificato e allo stesso tempo quello dove i cambiamenti e le innovazioni sono prima visibili. All'interno dell'Antropocene (Crutzen e Stoermer, 2000), termine che recentemente si è diffuso anche in geografia e che fa riferimento al ruolo divenuto preponderante della specie umana nel determinare cambiamenti epocali all'intera conformazione ambientale e sociale del globo (Castree, 2014), il XXI secolo viene da più parti definito come il 'secolo urbano', soprattutto in ragione del fatto che, tra il 2007 e il 2008, la popolazione definita come 'urbana' ha superato quella residente in zone rurali (UN,

2007). Pur essendo complessa la definizione di cosa si intenda ormai per ‘urbano’ e non essendo irrilevanti le questioni legate agli spostamenti interurbani o nelle aree rurali e montane, che a maggior ragione necessitano di una rinnovata attenzione da parte dei ricercatori, è innegabile il fatto che siano le città i motori del cambiamento nelle politiche e nelle pratiche di mobilità contemporanee.

2.1.1. Impatti ambientali e mobilità sostenibile

Per inquadrare il tema del presente capitolo è utile affrontare in primo luogo le ragioni che rendono le mobilità contemporanee un fenomeno di particolare interesse nell’ambito degli studi, geografici e non solo, sull’Antropocene. Tali ragioni sono legate soprattutto alla consapevolezza degli impatti ambientali, in seguito descritti, determinati dalle varie forme di spostamento di oggetti e persone sulla terra. Tale presa di coscienza, avvenuta in particolar modo da parte delle istituzioni internazionali, ha portato alla diffusione di nuovi paradigmi o approcci alle mobilità che guidano e indirizzano lo sviluppo delle politiche internazionali e locali.

Sin dalle origini della questione ambientale, che convenzionalmente si può dire essere sorta con le prime critiche di stampo ambientalista emerse nella seconda metà del Novecento, l’attenzione è stata posta sugli impatti ecologici di alcune attività umane, in particolare sugli effetti dell’agricoltura di tipo industriale (Carson, 1962) e delle attività produttive inquinanti (Meadows et al., 1972). Con la definizione ufficiale di sviluppo sostenibile del Rapporto Brundtland, il tentativo è stato quello di integrare la dimensione ambientale all’interno delle politiche di sviluppo, cercando di garantire, come recita la nota definizione, la possibilità di soddisfare “i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri” (WCED, 1987, p. 8). A seguito della Conferenza di Rio del 1992 sono stati presi i primi provvedimenti, alla luce dei dati sempre più allarmanti forniti dall’IPCC, relativi all’incremento di gas serra in atmosfera, i quali hanno condotto alla firma del Protocollo di Kyoto nel 1997 e alla messa in atto di specifiche politiche di riduzione delle emissioni di anidride carbonica e di altri gas climalteranti.

Nonostante i ciclici allarmismi relativi al picco della produzione del petrolio, su cui ancora si basa gran parte del settore dei trasporti, la mobilità non sembra essere tra i temi principali che riescono ad essere discussi e soprattutto affrontati in maniera decisiva dagli istituti di ricerca, come l’IPCC, ma soprattutto dai governi riuniti nella Conferenza delle Parti della Convenzione sui Cambiamenti Climatici (Hickman and Banister, 2014, p. 15).

Questa tendenza è purtroppo confermata anche dal fatto che, nell'Accordo di Parigi di fine 2015, firmato ufficialmente da 175 paesi ad aprile 2016, non siano stati inseriti obiettivi specifici per il settore dei trasporti internazionali per via aerea e marittima. Eppure, i trasporti incidono per il 26% sulle emissioni globali di CO₂ e sono uno dei pochi settori dove esse continuano a seguire un trend di crescita (Chapman, 2007); tale trend si accompagna inoltre alla parallela crescita del numero di veicoli a motore presenti al mondo, attualmente più di un miliardo, i quali, secondo alcuni studi, entro il 2020 potrebbero già raggiungere quota due miliardi (Hickman and Banister, 2014, p. 5). Si tratta di pochi numeri che tuttavia rendono l'idea dell'importanza del settore dei trasporti e dell'impatto che esso determina sull'ambiente. Tale impatto non riguarda unicamente l'inquinamento atmosferico che si manifesta a scala globale, ma interessa anche la scala locale, in particolar modo quella delle aree urbane, dove all'impatto sulla qualità dell'aria in termini di CO₂ e di particolato in sospensione, si aggiungono ulteriori conseguenze negative.

“If we consider all the consequences of the contemporary mobility patterns of people and merchandise, we find that transportation and mobility at global scale are the most polluting human activities and produce the most detrimental impact on earth. If we limit our attention to urban mobility, the environmental impact produced by frantic, senseless mobility becomes the major issue in urban environmental policy. These environmental issues not only include air pollution from gas exhaust, but also the need to build extensive highways, railroads, parking garages, and to produce, and subsequently to dispose of, an incredible amount of transportation components. This is why transportation and mobility policy is such a significant part of overall environmental policy. Yet it is not the only reason: contemporary insane mobility patterns are the consequence of an inefficient organization of urban life” (Poli, 2011, p. 5).

Per come sono configurati attualmente, i trasporti a scala urbana impattano quindi non solo sulla quantità di sostanze inquinanti presenti in atmosfera e sul generale consumo di risorse energetiche, ma soprattutto anche sul consumo di suolo, sui livelli di inquinamento acustico e, infine, sulla salute dei cittadini, anche in relazione alla gestione dei tempi delle attività quotidiane, spesso influenzati negativamente dagli effetti della congestione dei centri urbani e delle arterie stradali.

Per quanto riguarda gli effetti sulle dinamiche di espansione urbana non si può ignorare l'effetto trainante che ha avuto il diffondersi dell'automobile come mezzo di trasporto privato nella crescita delle periferie urbane e quindi nel consumo di suolo e nell'effetto di *sprawl* incontrollato che caratterizza le valli e le pianure urbanizzate di numerose regioni europee e extraeuropee (Glaeser and Kahn, 2004). L'espansione urbana, sebbene sia in fase calante, continua a registrare casi emblematici di consumo di suolo generato

dall'incremento delle infrastrutture di mobilità, dovuti all'errata convinzione, purtroppo ancora molto diffusa, che la soluzione per ridurre la congestione e il traffico sia l'aumento o l'ampliamento della capacità portante delle infrastrutture stradali (Cucca, 2009, p. 26). Il caso dell'autostrada lombarda Bre-Be-Mi (A35) è paradigmatico: inaugurata nel 2014 dopo un processo di costruzione controverso, ha portato al consumo di 356 ettari di terreno per un'infrastruttura attualmente sottoutilizzata e la cui gestione è in perdita, ai quali si aggiungono quelli, realizzati o previsti, per ulteriori infrastrutture di mobilità (Pedemontana, TEEM, SS 33) che porterebbero la cifra a superare quota 1.600 ha (CRCS, 2013; Adobati e Debernardi, 2012).

Mobilità e gestione sostenibile dell'ambiente urbano sono quindi temi strettamente correlati, così come illustrato in Fig. 9, nella quale sono elencati i dieci principali effetti negativi dell'incremento del traffico e della gestione a scala urbana (European Commission, 2004, p. 11):

1. Equità: l'effetto negativo del traffico viene pagato da tutti i cittadini, indipendentemente dal loro essere o meno proprietari di un'automobile.
2. Efficienza economica: le conseguenze del traffico urbano hanno ricadute negative anche a livello economico in termini di costi per l'energia, per la sanità, ecc.
3. Perdita di spazi urbani vivibili: le infrastrutture necessarie al trasporto motorizzato, come strade e parcheggi, occupano spazio urbano pubblico.
4. Inquinamento dell'aria: cambiamenti climatici, problemi di salute e degrado degli edifici sono tra i molteplici effetti delle emissioni causate dai mezzi motorizzati.
5. Incidentalità: gran parte dei ricoveri ospedalieri e dei decessi che avvengono in città sono causati da incidenti stradali.
6. Intrusione visiva: le infrastrutture e i mezzi motorizzati costituiscono un elemento di degrado visuale nell'ambiente urbano.
7. Rumori e vibrazioni: i trasporti sono una delle principali cause di inquinamento acustico in ambito urbano.
8. Consumo energetico: il consumo di energia dovuto ai trasporti è in continuo aumento (4% annuo).
9. Separazioni: le infrastrutture di trasporto ad alto scorrimento spesso costituiscono barriere e fratture all'interno degli insediamenti urbani e nelle comunità.
10. Competitività: i centri urbani trafficati soffrono per la competizione con i centri commerciali localizzati nelle aree periferiche meno congestionate.



Fig. 9: Principali problemi associati all'aumento del traffico e della congestione urbana (European Commission, 2004, p. 11)

In risposta a queste problematiche è possibile individuare, nel dibattito generale sulla sostenibilità ambientale, la presenza di due approcci differenti al tema: una mobilità sostenibile 'debole' e una 'forte' o, seguendo l'analisi effettuata da Cucca, una 'iper-mobilità sostenibile' in contrapposizione ad una mobilità sostenibile 'radicale' (Cucca, 2009, p. 44), le quali assegnano diversi pesi alle dimensioni illustrate in Fig. 10.

L'approccio dell'iper-mobilità sostenibile considera maggiormente le dimensioni miste dell'accessibilità e dell'eco-efficienza, assegnando allo sviluppo tecnologico il ruolo di rendere gli spostamenti individuali più ecologici ma allo stesso tempo anche più veloci e pervasivi.

L'approccio della mobilità sostenibile radicale, al contrario, è più orientato alla riduzione degli spostamenti di persone e merci, attraverso la promozione di processi di produzione e consumo locali e un recupero della lentezza come valore per la qualità della vita, prediligendo quindi la dimensione sociale della vivibilità accanto a quella ambientale.

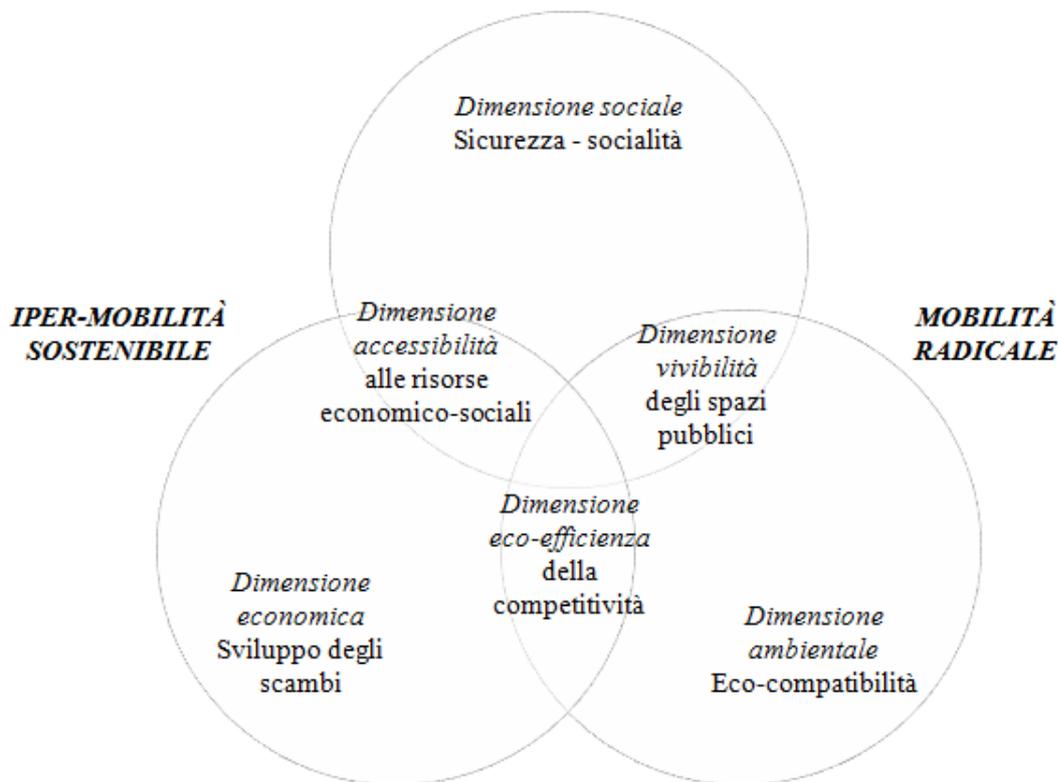


Fig. 10: Dimensioni della mobilità sostenibile (Cucca, 2009, p. 36 - modificato)

2.1.2. Politiche, esempi internazionali e alcune critiche

Osservando le politiche e le strategie promosse a livello internazionale, è possibile affermare che l'approccio principalmente adottato sia quello dell'iper-mobilità sostenibile, in quanto prevale la fiducia nello sviluppo delle tecnologie, così come nell'incremento della libertà e della facilità di spostamento delle persone anche su grandi distanze.

Nonostante ciò, nelle definizioni e nelle raccomandazioni ufficiali le indicazioni sono spesso sufficientemente generiche da poter essere interpretate in maniera molteplice. A complicare il quadro, alle definizioni maggiormente incentrate sulla mobilità sostenibile di seguito illustrate si è inoltre aggiunto di recente il concetto di *smart city*, il quale, pur riferendosi all'insieme delle dimensioni e delle caratteristiche delle città moderne in generale, ha strettamente a che vedere anche con il modello di mobilità che si vuole sviluppare.

L'OECD ha definito la mobilità sostenibile come quella "che non mette in pericolo la salute della popolazione o degli ecosistemi e concilia la soddisfazione del bisogno di accessibilità con: l'uso di risorse rinnovabili in un tempo uguale o inferiore a quello che esse

impiegano per riformarsi; l'uso di risorse non rinnovabili in misura uguale o inferiore al tasso di sviluppo di risorse alternative che siano rinnovabili"¹⁹, riprendendo in maniera abbastanza pedissequa la definizione generale di sviluppo sostenibile.

A livello europeo, attraverso l'analisi dei documenti ufficiali prodotti nel corso degli ultimi decenni, quali programmi di azione, libri verdi e libri bianchi (Socco, 2010; Alberti, 2015), è possibile rilevare la presenza di un 'paradigma della mobilità sostenibile' (Banister, 2008) promosso dalle istituzioni comunitarie, il quale è caratterizzato da:

- il passaggio dall'incremento delle infrastrutture al quello dell'accessibilità;
- una attenzione orientata alla multi-modalità piuttosto che incentrata unicamente sullo sviluppo delle infrastrutture automobilistiche;
- una pianificazione del traffico maggiormente integrata con la pianificazione urbana;
- la ricerca di fonti rinnovabili alternative ai combustibili fossili;
- l'utilizzo di tecnologie digitali più vicine ai cittadini.

Secondo la Commissione Europea un sistema urbano di mobilità sostenibile dovrebbe avere quindi le seguenti caratteristiche (Commissione Europea, 2014):

- è accessibile e soddisfa le esigenze basilari di mobilità di tutti gli utenti;
- risponde in modo equilibrato alle diverse richieste di mobilità e trasporto dei cittadini, delle imprese e dell'industria;
- fornisce un orientamento per sviluppare in modo equilibrato e integrare meglio i differenti modi di trasporto;
- soddisfa i requisiti di sostenibilità, con un equilibrio tra le esigenze di redditività economica, equità sociale, salute e qualità dell'ambiente;
- ottimizza l'efficienza e il rapporto costi-efficacia;
- utilizza meglio gli spazi urbani e le infrastrutture e i servizi di trasporto esistenti.

Questo paradigma della mobilità sostenibile si è manifestato in maniera empirica trasformando i paesaggi di numerose città europee, le quali hanno negli ultimi anni introdotto cambiamenti nelle infrastrutture e nella gestione della mobilità urbana (Fig. 11).

Ad esempio, molte città stanno sperimentando l'utilizzo delle nuove tecnologie legate al cosiddetto *Internet of Things*: con progetti a scala locale, come il *boulevard* interconnesso di

¹⁹ Definizione tratta dal sito dell'Osservatorio Città Sostenibili del Politecnico di Torino:
<http://www.ocs.polito.it/mobilitatrasporti/finalita.htm> – Ultima consultazione in data 14/01/2017.

Nizza, o, in maniera estesa alla città intera, come i progetti di *smart parking* e *city sensing* di Barcellona e Santander, i quali utilizzano sensori *wireless* posizionati all'interno dell'arredo urbano oppure sui mezzi di trasporto per monitorare il traffico e fornire informazioni in tempo reale. Altre città, come Copenaghen, Parigi e Londra, si sono indirizzate verso la promozione e l'innovazione della mobilità alternativa, con progetti di condivisione dei mezzi di trasporto o con tessere multifunzionali (*smart card*) per l'utilizzo di biciclette o veicoli elettrici. Copenaghen e Londra, così come Helsinki, Glasgow e Bordeaux, puntano invece maggiormente su servizi di trasporto multimodale affiancati a sistemi innovativi di infomobilità.



Fig. 11: Esempi di strategie urbane di mobilità sostenibile (Adobati et al., 2014)

Ogni città affronta condizioni differenti, ma vi sono temi e tendenze di sviluppo comuni; non mancano quindi anche progetti che puntano sulla condivisione e la messa in rete delle esperienze, come ad esempio il progetto europeo PUMAS (*Planning Sustainable Regional/Urban Mobility in the Alpine Space*) finanziato dal programma UE Spazio Alpino e realizzato dal 2012 al 2015. Il progetto ha promosso ricerche e sperimentazioni sulla mobilità sostenibile in sei città europee (Venezia, Torino, Monaco di Baviera, Nova Gorica, Vienna, Lione) e una regione (Rhone Alpes), promuovendo in particolar modo Piani Urbani di

Mobilità Sostenibile (PUMS) basati sulla partecipazione, l'integrazione, la valutazione e l'internalizzazione dei costi, con particolare attenzione alle possibili caratteristiche e soluzioni comuni in aree che condividono situazioni geografiche simili: la vicinanza con aree montane, l'assenza di grandi metropoli e la presenza di corridoi di transito rilevanti (soprattutto in direzione est-ovest), in un contesto di urbanizzazione diffusa.

Come già evidenziato e come emerge anche dagli esempi riportati, accanto alle strategie di pianificazione della mobilità a scala urbana, le quali verranno affrontate maggiormente nella terza sezione di questo capitolo, il tema della mobilità sostenibile è sempre più affiancato, se non sovrapposto a quello della mobilità *smart*, intesa come una delle componenti della 'città intelligente e tecnologica'.

Definire il termine *smart city* è un compito difficile. Molti progetti di ricerca hanno cercato di mettere in evidenza le sue funzioni e gli obiettivi, di elaborare una tassonomia delle sue dimensioni (Neirotti et al, 2014), trovare gli indici appropriati (Lazaroiu e Roscia, 2012) o componenti misurabili (Nam e Pardo, 2011); altri progetti di ricerca hanno elaborato ranking o elenchi (Giffinger et al., 2007) oppure focalizzato l'attenzione su elementi di criticità e sulle conseguenze impreviste dei progetti di *smart city* realizzati (Shelton et al., 2015).

In generale si può affermare che il concetto di *smart city*, nato inizialmente come sinonimo di città digitale e tecnologicamente monitorata, si stia ampliando, indicando in generale una città con un alto livello di qualità della vita e di inclusione sociale (De Santis et al., 2013). Tuttavia, è difficile identificare o descrivere precisamente una città che risponda a tutti i requisiti della definizione e, come sottolinea Vanolo, la maggior parte delle rappresentazioni visive della *smart city* sono in effetti "immagini stereotipate di città con una miriade di simboli *hi-tech*, ma senza alcuna presenza umana visibile"(Vanolo, 2014, p. 10).

Da un lato è quindi necessario tenere presente, anche nel considerare gli impatti delle mobilità contemporanee, le ragioni della critica alla 'filosofia' della *smart city*, considerata, come sostiene Vanolo, come una *smartmentality*, ossia un immaginario, un discorso che si configura molto spesso come uno strumento per legittimare pratiche e giustificare determinate scelte economiche e politiche:

"The smart city is an urban imaginary combining the concept of 'green cities' with technological futurism and giving a name to techno-centric visions of the city of tomorrow. At the same time, smart city is a framework for policies supporting technological and ecological urban transitions, a political technology that is currently spreading across Europe and fertilising national and local political agendas" (Vanolo, 2014, p. 12).

Dall'altro, sono presenti contraddizioni anche nello stesso concetto di mobilità sostenibile, considerata anch'essa come un una sorta di mito "*which consists of not one, but two seemingly contradictory stories which have merged into one – the myth of growing mobility as development and the discourse of sustainability*" (Essebo e Baeten, 2012, p. 556).

In particolare, il modello dell'iper-mobilità sostenibile basata sulla velocità, sull'efficienza dei trasporti e sul massiccio uso delle tecnologie, rischia di avere effetti limitati in termini di miglioramento della sostenibilità, soprattutto se non tiene conto delle dinamiche individuali e sociali attraverso cui tali tecnologie vengono integrate nei comportamenti quotidiani di mobilità dei cittadini (Staricco, 2013, p. 345) o se ignora l'importanza delle altre forme di mobilità che non sono orientate alla massimizzazione della velocità e che non prevedono l'utilizzo di tecnologie innovative.

2.1.3. Le forme di mobilità lenta

“Sebbene la velocità domini e la lentezza e la scarsa mobilità spesso siano accusate di produrre danno allo sviluppo e alla crescita economica, non mancano i fautori della cosiddetta mobilità dolce o lenta, da coltivare non soltanto per il tempo libero, ma da assumere come stile di vita, quasi una resistenza, più o meno passiva, al movimento frenetico, che coinvolge tutto e tutti” (De Vecchis, 2014, p. 138).

Così Gino De Vecchis introduce, nell'analisi dei modi e delle forme di mobilità, la dimensione della lentezza, considerata come caratteristica che permette di instaurare un rapporto “intenso e significativo con il territorio” (ibidem, p. 153), soprattutto in riferimento ai viaggi, all'esplorazione e alla conoscenza del mondo. L'attenzione ad una mobilità lenta, tuttavia, non riguarda unicamente le pratiche del *loisir*, ma anche e soprattutto la mobilità quotidiana che si verifica in ambito urbano, dove si concentra la maggior parte degli spostamenti umani. Questi spostamenti riguardano spesso corte distanze, le quali potrebbero facilmente essere percorse utilizzando mezzi pubblici anziché privati e soprattutto senza l'utilizzo di mezzi motorizzati inquinanti. Il 50% degli spostamenti effettuati dai cittadini europei coprono infatti distanze inferiori ai 5 chilometri, per le quali gli spostamenti a piedi o in bicicletta sono spesso più competitivi dell'automobile (Staricco, 2013, p. 351).

Gli spostamenti non motorizzati sono quindi una delle forme di mobilità che caratterizza non soltanto il tempo libero ma anche le mobilità del quotidiano e che si configura come una alternativa, o una 'resistenza', all'iper-velocità delle mobilità immaginate e proposte nelle strategie di sviluppo delle *smart city*.

In generale è possibile definire la mobilità lenta come un sottoinsieme della mobilità sostenibile, all'interno del quale sono comprese solo le forme di mobilità che non richiedono l'uso di un motore (a combustione o elettrico) e implicano solo la capacità fisica dell'uomo.

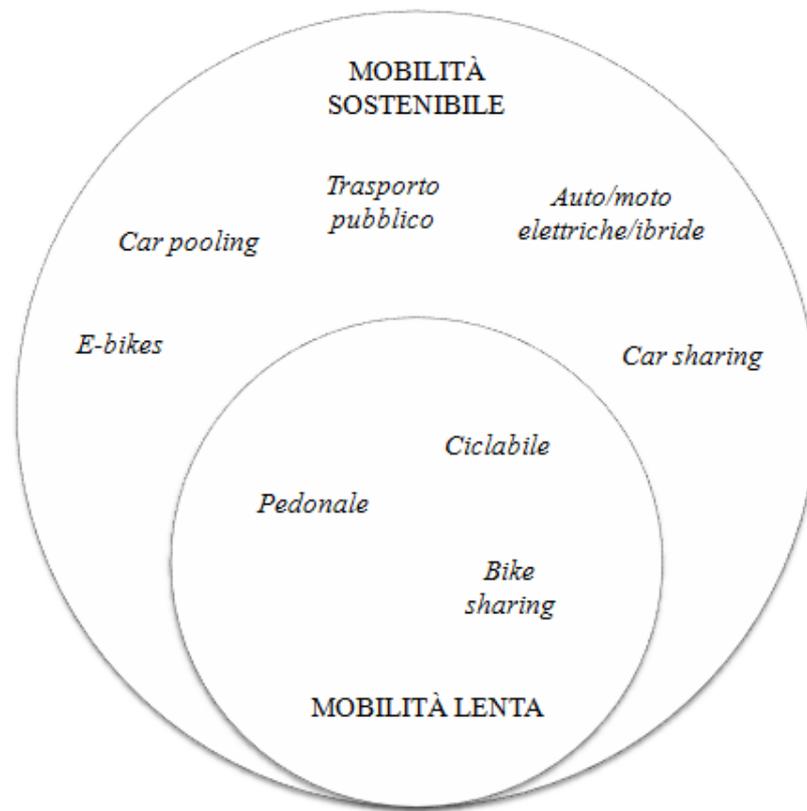


Fig. 12: Mobilità lenta come sottoinsieme della mobilità sostenibile

La mobilità 'dolce', altro aggettivo utilizzato frequentemente come sinonimo di 'lenta', fa riferimento quindi agli spostamenti pedonali, in bicicletta, su pattini a rotelle, con skateboard o con monopattini e rappresenta l'unica forma di mobilità sostenibile effettivamente a zero emissioni e praticamente priva di impatti negativi sull'ambiente (La Rocca, 2008, p. 57). In tale elenco vengono a volte inclusi anche gli spostamenti a dorso di animale (principalmente a cavallo), i quali tuttavia richiedono lo sfruttamento di energia animale.

Sebbene la 'mobilità lenta' sia la forma di spostamento maggiormente diffusa e storicamente più consolidata, in quanto il cammino appartiene alle facoltà principali che connotano la nostra specie e la bicicletta, inventata nei primi decenni del XIX Secolo, è il più semplice mezzo di trasporto individuale che non necessita della trazione animale, la diffusione del trasporto pubblico prima e dell'automobile privata poi hanno portato ad un

declino della quota di spostamenti non motorizzati, solo recentemente riscoperti e rilanciati, anche grazie a politiche internazionali.

Nella prima metà degli anni Novanta, a seguito della conferenza di Rio de Janeiro e della firma di Agenda21, le città europee si sono infatti impegnate, sottoscrivendo la Carta di Aalborg nel 1994 e rinnovandone poi gli obiettivi nel 2004 con gli *Aalborg Commitments*, a migliorare la mobilità urbana privilegiando le forme di mobilità sostenibile e in particolar modo gli spostamenti pedonali e ciclabili (Galderisi e Ceudech, 2008). Nel 2014, con la Strategia di finanziamento di progetti *Horizon 2020*, l'Unione Europea si è posta inoltre l'ambizioso obiettivo di dimezzare, entro il 2030, il numero di auto ad alimentazione convenzionale nel trasporto urbano e addirittura di escluderle gradualmente dalle città entro il 2050 (Commissione Europea, 2014).

Tali obiettivi richiedono la messa in campo di numerose strategie e interventi a favore delle forme di mobilità lenta, soprattutto in Italia, dove le ricerche sulle diverse modalità di spostamento forniscono dati poco rassicuranti: dal 2000 al 2013 la percentuale di spostamenti a piedi o in bicicletta è scesa dal 26% al 17% e, come mostrato dal grafico in Fig. 13, solo recentemente sta dando segni di ripresa²⁰.

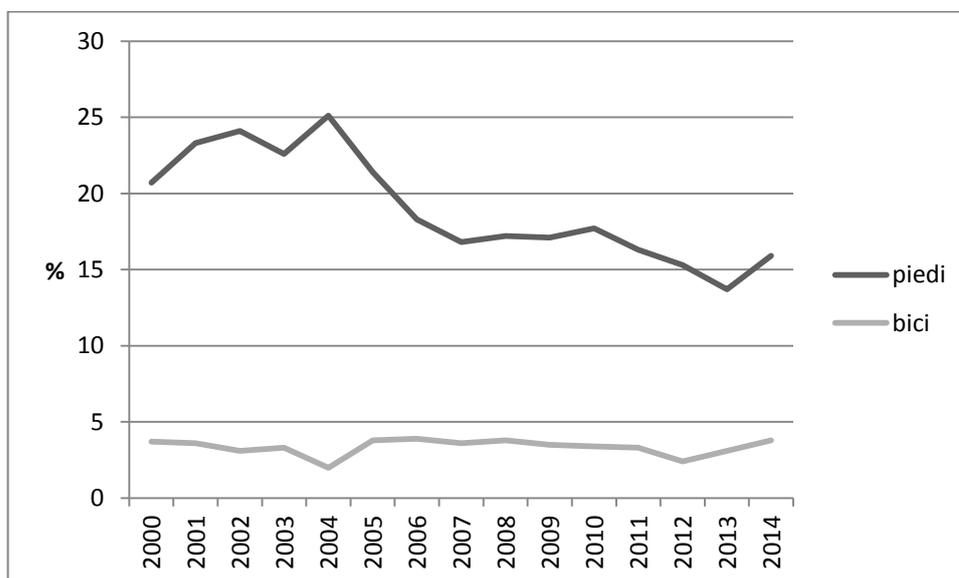


Fig. 13: Evoluzione della percentuale di spostamenti a piedi e in bicicletta dal 2000 al 2014 (Fonte ISFORT)

²⁰ Dati tratti dall'indagine "la domanda di mobilità degli italiani", ISFORT - Istituto Superiore per la Formazione e la Ricerca sui Trasporti, 2011 e 2014.

Al centro delle politiche europee dei trasporti vi sono quindi iniziative di rafforzamento del trasporto pubblico locale, per la costruzione di sistemi veloci di trasporto pubblico, come le tramvie, le piattaforme di condivisione dei mezzi (*car o bike sharing*) e infine gli interventi di promozione e difesa della mobilità non motorizzata, come la realizzazione di piste ciclabili in sedi sicure, separate rispetto al traffico automobilistico, oppure la diffusione di aree pedonali o di zone a velocità e traffico limitati.

Le tipologie di interventi più diffuse²¹, spesso realizzate anche grazie a progetti di finanziamento comunitari, sono: reti di piste ciclabili e zone pedonali sicure e interconnesse; parcheggi sicuri per le biciclette; informazione dedicata via totem informativi o applicazioni; trasporti verticali per superare dislivelli elevati. In particolare, la realizzazione di piste ciclabili avviene spesso anche attraverso la pianificazione delle cosiddette *greenways* o 'strade verdi'.

L'idea di *greenway* si fa risalire alla seconda metà del XIX secolo quando Olmsted progettò un sistema di *parkways* per la città di Boston, noto come *Emerald Necklace*, il quale serviva a connettere con 4 percorsi, come con una collana di smeraldi, i 5 parchi e le aree fluviali più importanti della prima periferia di Boston. In seguito numerose città hanno realizzato progetti simili, e oggi, secondo l'articolo 1 dello statuto dell'Associazione Italiana Greenways, "il termine *greenways* può essere interpretato come un sistema di territori lineari tra loro connessi che sono protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ricreativo, ecologico e storico-culturale". In un'ottica di mobilità, "le *greenways* possono costituire un sistema di percorsi dedicati a una circolazione non motorizzata in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i 'centri di vita' degli insediamenti urbanistici, sia nelle città sia nelle aree rurali."²² Gli obiettivi di tali infrastrutture sono quindi: permettere alle persone di spostarsi in maniera 'lenta'; rinsaldare il legame tra gli abitanti e i luoghi promuovendo anche aree di interesse storico-culturale; connettere a livello ecologico i parchi e le aree verdi tra loro. Generalmente le *greenways* si caratterizzano per essere separate dalla rete stradale ordinaria, per un elevato grado di accessibilità per tutti gli utenti e quindi per bassi gradi di pendenza e infine per iniziative di recupero di infrastrutture e strutture esistenti quali le ferrovie in disuso.

²¹ CIVITAS project - Sustainable Mobility Highlights 2002-2012. Disponibile all'indirizzo: http://www.civitas.eu/sites/default/files/documents/file/2013_demand-management_walking-cycling.pdf - Ultima consultazione in data 14/01/2017.

²² Art. 2 del regolamento dell'Associazione Italiana Greenways, approvato il 17.12.1999 dall'Assemblea Nazionale dei soci dell'AIG in Milano

Le *greenways* sono quindi occasioni per promuovere la mobilità sostenibile in ambito urbano e periurbano, per favorire la diffusione delle attività all'aria aperta, con effetti benefici sulla salute dei cittadini, e per contribuire allo sviluppo locale delle aree attraversate grazie alla loro capacità di mettere in rete le risorse (Valentini, 2005).

Il concetto di 'strade verdi' è quindi interessante per la presente ricerca, poiché spesso le *greenways* integrano la riqualificazione di zone abbandonate (ferrovie, tramvie, aree industriali dismesse) e la realizzazione di reti ecologiche verdi all'interno del tessuto urbano con la costruzione di percorsi ciclabili destinati soprattutto alla mobilità, ciclabile e non, del tempo libero, ponendo strettamente in relazione le mobilità con il paesaggio del quotidiano.

Questo quadro multiforme e multiscalare, fatto di diversi approcci e tendenze globali (mobilità *smart*, sostenibile o lenta) e di altrettante ricadute a livello locale, di evidenti interrelazioni tra comportamenti di mobilità, ambiente, economia e equità, interroga le scienze sociali e in primo luogo la geografia; la mobilità costituisce infatti, come dimostrato anche nei paragrafi precedenti, uno dei fattori, delle cause e delle finalità, che maggiormente porta l'uomo a modificare il territorio e si configura come uno dei principali oggetti di studio della geografia, soprattutto in epoca più recente.

2.2. TRASPORTI E MOBILITÀ IN GEOGRAFIA E NELLE SCIENZE SOCIALI

L'obiettivo di questa sezione è fornire un quadro dei principali approcci scientifici alla mobilità e ai trasporti, soprattutto di stampo geografico e sociologico, ponendo particolare attenzione alle teorie che maggiormente interessano la dimensione quotidiana e 'lenta' della mobilità, individuata come quella che permette di evidenziare al meglio i legami tra il movimento e i luoghi attraversati.

Storicamente, la geografia si è occupata relativamente poco del movimento delle cose e delle persone nello spazio, concentrandosi maggiormente sulla loro localizzazione, descrizione e analisi, attività che molto più facilmente si coniugava con la definizione stessa del termine geografia, come scrittura, mappatura del mondo; cartografare i movimenti e i flussi è infatti un compito assai più complesso rispetto all'indicazione della localizzazione di un oggetto o di un fenomeno in un dato momento storico, in quanto il movimento interessa oltre alla dimensione spaziale anche quella temporale.

Tuttavia, come ricorda De Vecchis, è possibile individuare riferimenti alla mobilità anche nella tradizione geografica a cavallo tra Ottocento e Novecento, in particolare nell'invito di Ratzel a far diventare la geografia una 'scienza delle distanze' (De Vecchis, 2014, p. 131). Ratzel infatti considera la vita stessa un movimento e un'espansione e come nel mondo naturale qualsiasi organismo si muove e si accresce espandendo i suoi confini così anche per l'uomo la mobilità è espressione principale del suo essere in vita e del suo relazionarsi con l'ambiente circostante. Stabilendo un nesso diretto tra mondo naturale e società umane, Ratzel individua la capacità di movimento degli uomini e delle società come uno dei fattori che determinano l'estensione delle aree occupate dai differenti gruppi umani e dagli Stati. Inoltre, in una prospettiva determinista e tesa a giustificare i rapporti di dominazione tra i popoli, secondo Ratzel il progresso tecnico delle società è anche risultato dal suo grado di mobilità (ivi, p. 25). Al di là delle derive deterministe e colonialiste di tali affermazioni, è possibile, come sottolinea ancora De Vecchis, affermare che Ratzel ha in ogni caso posto con "forza - e con lungimirante acume - i problemi della distanza e della mobilità, che, infatti, pur con valutazioni diverse, rimangono di straordinaria attualità" (ivi, p. 27). Vi sono infatti nelle riflessioni di Ratzel i temi delle distanze, dei confini e delle frontiere e, in particolare, è presente una definizione del termine mobilità che non fa riferimento solo allo spostamento di luogo dell'individuo ma a "tutte le sue capacità e inclinazioni, fisiche come

psichiche, le quali crescendo sempre di più fanno delle comunicazioni nel senso più largo della parola una delle maggiori forze della civiltà”²³.

Le considerazioni di Ratzel sulla mobilità non ebbero quasi nessuna eco nelle teorie successive, le quali si concentrarono in prevalenza sull’analisi delle forme ‘immobili’ sino alla rivoluzione quantitativa del dopoguerra, durante la quale la geografia tornò, seppur in maniera differente, ad occuparsi di movimento e flussi.

2.2.1. La geografia dei trasporti

Prima di affrontare la ‘svolta mobile’, ossia il momento in cui, attorno agli anni ’90, la gran parte delle scienze sociali inizia a considerare l’importanza centrale delle mobilità e del movimento per gli individui e per le società, è necessario e utile, seppur brevemente, fornire un quadro dei principali approcci teorici allo studio degli spostamenti di beni e persone sulla superficie terrestre che hanno caratterizzato la geografia anche prima della fine del XX Secolo.

La definizione più ampia vede il trasporto come il movimento di beni o persone da un luogo a un altro. Più nello specifico, è possibile distinguere il termine ‘trasporti’ dalla ‘mobilità’ comprendendo, nel primo, solo gli spostamenti che investono i beni al di fuori della loro località di produzione e le persone tra diversi luoghi geografici, escludendo in questo modo i movimenti dei prodotti all’interno dei siti di produzione e quelli delle persone nei singoli edifici, così come, all’opposto, le migrazioni internazionali, oggetto di altre discipline piuttosto che della geografia dei trasporti (Black, 2003).

L’interesse della geografia dei trasporti è focalizzato sulle localizzazioni dei punti di origine e destinazione, sui *pattern* dei sistemi di trasporto di merci e di persone, sull’ampiezza ed entità di tali fenomeni e sulle interazioni spaziali all’interno di tali sistemi, senza tuttavia approfondire, secondo le critiche provenienti da chi si occupa di trasporti da un punto di vista più umanistico, le ragioni e le conseguenze sociali di tali sistemi di trasporto e spostamento (Keeling, 2007, p. 219). Alla luce della definizione fornita, risulta comprensibile come, persino all’interno di manuali di geografia dei trasporti piuttosto recenti, come quello di Black, le infrastrutture e i luoghi dedicati agli spostamenti pedonali e ciclabili abbiano ottenuto scarso spazio, in quanto di estensione e capacità produttiva limitate, in termini di possibilità di trasporto di merci o persone. Negli ultimi anni, tuttavia,

²³ Ratzel, 1907, *La Terra e la vita. Geografia comparativa* (I-II voll.) trad. it. M. Lessona e A. Cingolini, UTET, Torino, p. 764.

si assiste ad una crescita di attenzione verso l'utilizzo delle biciclette, anche se spesso elettriche, ad esempio come strategia per una logistica urbana sostenibile oppure come mezzo di trasporto per sistemi pubblici di condivisione dei mezzi (*bike-sharing systems*), così come illustrato nei paragrafi precedenti.

Uno dei principali precursori della geografia dei trasporti è il geografo ed economista tedesco Christaller, il quale nella prima metà del Novecento propone la teoria delle località centrali che, adottando un approccio funzionalista, spiega la distribuzione nello spazio degli insediamenti, soprattutto di tipo produttivo, dando una forte attenzione al tema dell'accessibilità di beni e servizi, al loro grado di importanza o rarità e al ruolo dei costi temporali e monetari da sostenere quale fattore decisivo nella decisione di effettuare o meno il tragitto. A Christaller va il merito di aver introdotto il concetto di accessibilità dei luoghi, dei servizi o dei beni in essi presenti, distinguendola dalla mera distanza lineare tra due luoghi. La scuola tedesca dell'economia spaziale è stata infatti la base di partenza per molte riflessioni successive, anche se la rigidità dello schema sviluppato da Christaller e il fatto che consideri solo principi economici, di trasporto e amministrativi ha sollevato in seguito numerose critiche. Inoltre, Christaller non poteva prevedere l'enorme sviluppo delle comunicazioni e delle tecnologie dei mezzi di trasporto che in seguito avrebbe rivoluzionato le relazioni tra i luoghi di produzione e consumo (Castrignanò et. Al, 2012, p. 21).

A metà Novecento vi è una delle prime definizioni della disciplina ad opera dei geografi americani Ullmann e Mayer, i quali elencano i campi tematici propri della geografia dei trasporti (mappatura delle rotte, studio dei porti e dei sistemi di trasporto, analisi di pattern e stime dei flussi di trasporti), tra i quali tuttavia non vi è molto spazio per la dimensione urbana degli spostamenti (Black, 2003, p. 5).

Gli anni Sessanta danno avvio alla cosiddetta 'rivoluzione quantitativa', con l'adozione di approcci di stampo neopositivista che considerano possibile interpretare la realtà oggettiva attraverso metodi deduttivi e con la quale viene introdotto in geografia l'utilizzo dei computer e delle modellazioni statistiche. In questo periodo, l'obiettivo della ricerca è di individuare modelli, leggi ed equazioni alla base del movimento e dei flussi, utili soprattutto nella pianificazione del traffico, dei trasporti e soprattutto delle reti da essi create, con l'obiettivo di renderli più efficienti o, in anni più recenti, maggiormente sostenibili (De Vecchis, 2014, p. 41). Tuttavia, le ricerche dei principali esponenti di questa corrente spesso sono orientate principalmente a trovare modelli e leggi matematiche generali, le quali risultano poi difficilmente applicabili o adattabili a situazioni specifiche.

Se i primi modelli quantitativi sono basati principalmente sulla localizzazione e sui vincoli spaziali legati alla presenza o meno di prodotti o servizi e al costo del tragitto, negli anni '70 si sviluppa un secondo approccio, chiamato *time geography* o *time-space geography*, poiché, nell'analisi dei fattori che determinano la localizzazione dei trasporti e degli spostamenti, ai vincoli di tipo spaziale aggiunge anche quelli di tipo temporale. Inoltre, tale approccio ha il merito di dedicare maggiore attenzione all'aspetto sociale della mobilità, considerando maggiormente il ruolo e le caratteristiche degli spostamenti delle persone, come nel titolo del saggio di Hägerstrand (1970) che inaugura questa corrente: "*What about people in regional science?*". Nello specifico Hägerstrand propone l'utilizzo di particolari schemi, definiti 'quadri spazio-tempo', nei quali sulle ascisse è rappresentata la distanza percorsa e sulle ordinate il tempo trascorso.

La dimensione dei prismi che si vengono così a creare (Fig. 14), rappresentando gli spostamenti quotidiani delle persone, dipende da una serie di fattori, classificati da Hägerstrand in tre tipologie: vincoli di capacità (ad esempio il possesso o meno di un'automobile), vincoli di attività (come la necessità di svolgere una determinata attività in uno specifico luogo) e vincoli di regolamento (come gli orari per accedere a determinati servizi).

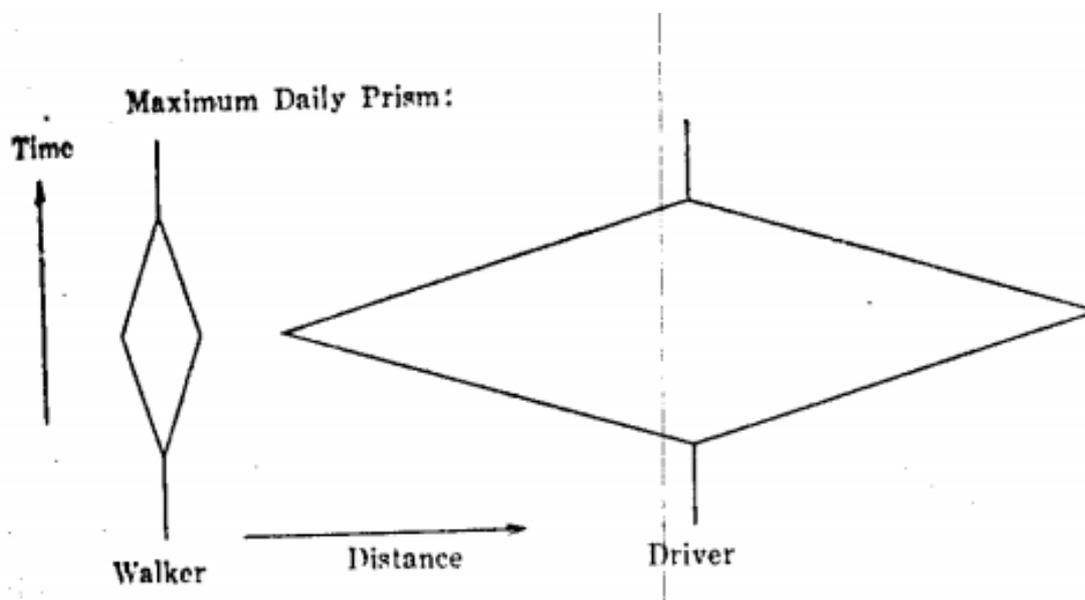


Fig. 14: Differenti estensioni dei prismi spazio-tempo di pedone e autista (Hägerstrand, 1970, p. 13)

In seguito, l'utilizzo di queste tecniche di indagine è stato ripreso soprattutto come tecnica di raccolta e rappresentazione di dati, ottenuti grazie all'utilizzo di diari degli spostamenti giornalieri come metodologia di ricerca. L'importanza delle relazioni tra spazio e tempo è stata inoltre al centro dei primi lavori di Nigel Thrift (1977) e delle sue successive

riflessioni intorno alle pratiche del quotidiano (Latham, 2003), così come nell'esempio in Fig. 15, nel quale sono illustrati gli spostamenti ordinari di una famiglia o degli alunni di una scuola.

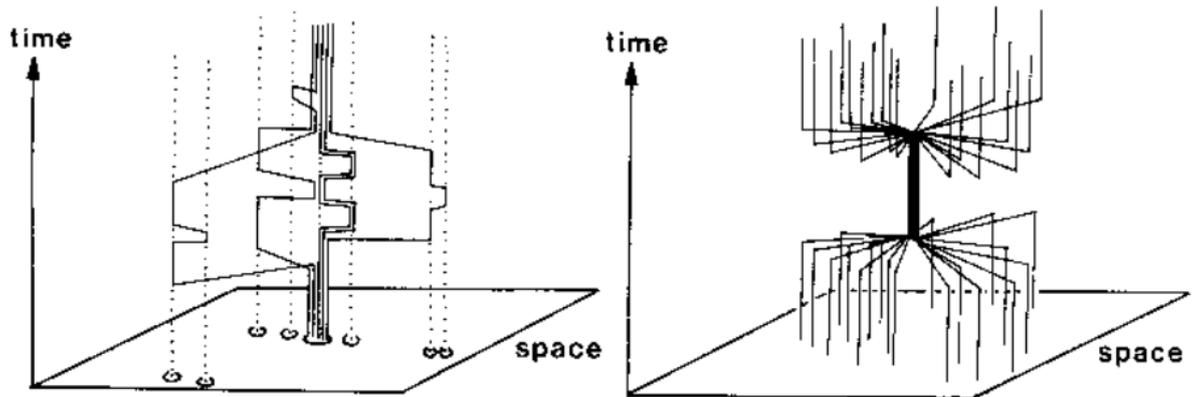


Fig. 15: Esempi di quadri spazio-tempo, in cui ogni linea rappresenta un individuo. Sulla sinistra gli spostamenti di una famiglia, sulla destra quelli caratteristici di una scuola. (Thrift, 1977, p. 12)

Durante gli anni Settanta e Ottanta si amplificano le critiche al pensiero neopositivista, in particolare per le sue pretese di obiettività, la sua enfasi sulle geometrie astratte e sui modelli teorici, la sua mancanza di attenzione per le differenze nei comportamenti umani e la sua incapacità di identificare le cause dei fenomeni che tentava di modellizzare (Goetz et al., 2009, p. 325). Il panorama della geografia internazionale si è così suddiviso tra una branca di studi che ha proseguito e approfondito le analisi quantitative, anche attraverso l'utilizzo di sistemi informativi geografici, e la geografia qualitativa, suddivisa in differenti correnti (umanista, radicale, marxista, femminista, etc.) che poco hanno approfondito la tematica dei trasporti. La geografia dei trasporti, pur essendo rimasta fortemente legata ai suoi paradigmi fondativi, ha subito un'evoluzione dallo studio basilare di modelli di interazione spazio-temporale verso più sofisticati approcci basati su modelli reticolari, sino all'inclusione di analisi di tipo sociale e comportamentale (Keeling, 2007, p. 218).

Alla luce del ruolo sempre più pervasivo delle mobilità all'interno delle società contemporanee e del progressivo aumento di considerazione da parte della geografia qualitativa verso le dinamiche di mobilità, che verrà affrontato nella sezione successiva, anche i geografi quantitativi hanno recentemente riconosciuto la necessità di ricomporre la frattura tra ricerche qualitative e analisi quantitative (ivi, p. 327), puntando verso una maggiore integrazione delle metodologie, nella convinzione che su alcuni fronti, quali la congestione del traffico o l'inquinamento, le analisi quantitative possano fornire dati,

informazioni e spunti di riflessione utili anche per approcci di stampo maggiormente critico, tradizionalmente basati su approcci qualitativi, poiché:

“Even though almost all critical work in geography has been qualitative in approach, using quantitative methods toward the goal of addressing critical issues has tremendous potential. Given transport’s strong background in quantitative approaches, and increasing interest in critical geography issues, transport geography represents a fertile subfield in which the qualitative–quantitative divide can be effectively bridged.” (ivi, p. 331)

2.2.2. Il mobility turn

La ‘svolta mobile’ nelle scienze sociali avviene in particolar modo grazie al contributo della sociologia. Già Simmel, uno dei suoi padri fondatori, 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, l’iperstimolazione dei sensi e l’ipermobilità che caratterizza la vita nelle grandi città riduce e rende 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, 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 (tecnologici o meno) in movimento, né 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, travelling, 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 inoltre considerando il tempo speso durante il viaggio come tempo morto e quindi unicamente come una voce di costo.

Infine, Sheller e Urry mettono in dubbio anche la classica 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: *“places are presumed to be relatively fixed, given, and separate from those visiting”* (ibidem).

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 interessa quindi anche, e forse in particolar modo, su ciò che avviene durante gli spostamenti e su come i luoghi stessi vengano creati dalla presenza di movimenti di diverso tipo. Rispetto agli studi sui trasporti, il termine mobilità viene qui inteso nel suo senso più ampio, come affermano ancora gli autori:

“mobilities in this paradigm is thus used in a broad-ranging generic sense, embracing physical movement such as walking and climbing to movement enhanced by technologies, bikes and buses, cars and trains, ships and planes” (Sheller e Urry, 2006, p. 212).

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:

“the forms of detachment or ‘deterritorialisation’ associated with ‘liquid modernity’ (Bauman 2000) are accompanied by attachments and reterritorialisations of various kinds (Sheller, 2004a)” (ivi, p. 210)

Secondo Sheller e Urry, accanto all'eredità di Simmel, vi sono altri cinque corpus teorici che devono invece essere considerati come contributi positivi per la ricerca nell'ambito delle mobilità: le 'geografie ibride' tra individui e oggetti tecnologici; lo *spatial turn* e le relazioni transcolari tra i luoghi, il tema delle esperienze, del corpo e delle performance, le ricerche sulle molteplici connessioni e sulle reti sociali generate dalle mobilità e infine le teorie dei sistemi dinamici.

'Cosa può offrire la geografia a questo nuovo paradigma?' È questa la domanda che introduce il volume scritto dai geografi Cresswell e 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 che essa 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 almeno sei ragioni: 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 a 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 in prima persona 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 innanzitutto 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. Nel suo articolo, Cresswell fornisce alcuni esempi:

“Mobility has been figured as adventure, as tedium, as education, as freedom, as modern, as threatening. Think of the contemporary links made between immigrant mobilities and notions of threat reflected in metaphors of flooding and swamping used by journalists and politicians (Tuitt, 1996; White, 2002). Or, alternatively, the idea of the right to mobility as fundamental to modern Western citizenship which is expressed in legal and governmental documents (Blomley, 1994a). Consider all the meanings wrapped up in car advertisements or mobile phones. To take just one kind of mobile practice, the simple act of walking has been invested with a profound array of meanings from conformity to rebellion in literature, film, philosophy, and the arts (Solnit, 2000). Geographers, social theorists, and others have been complicit in the weaving of narratives around mobility. We have alternately coded mobility as dysfunctional, as inauthentic and rootless and, more recently as liberating, antifoundational, and transgressive in our own forms of representation” (ibidem).

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 sarà possibile articolare le diverse possibili connessioni tra il tema della mobilità e quello del paesaggio, poiché riflette le tre dimensioni già utilizzate nel capitolo precedente nella trattazione teorica dei paesaggi del quotidiano, ossia la dimensione materiale, quella culturale e infine quella legata alle esperienze e alle pratiche.

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, and friction*. Le domande da porsi per scomporre e analizzare le dimensioni delle mobilità sono quindi:

1. *Motive force*: come mai una persona, o un oggetto, si sposta?
2. *Velocity*: a quale velocità?
3. *Rhythm*: con quale ritmo e con quali misure viene regolato il suo spostamento?
4. *Route*: quale percorso segue?
5. *Experience*: quali sensazioni prova?
6. *Friction*: 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.

Mobility is a resource that is differentially accessed. One person's speed is another person's slowness. Some move in such a way that others get fixed in place. Examples of this abound. Consider the school run that allows women (for the most part) to enact an efficient form of mobility so often denied them. At the same time it impacts on the ability of children to walk to school and makes the streets less safe for pedestrians. There is little that is straightforward about such an entanglement of gender, age, and mobility. Consider the opening up of borders in the European Union to enable the enactment of the EU mantra of free mobility. This in turn depends on the closing down of mobilities at the borders (often airports) of the new Europe (Balibar, 2004; Verstraete, 2001). Speeds, slownesses, and immobilities are all related in ways that are thoroughly infused with power and its distribution. (ivi, p. 21)

L'esempio dei bambini accompagnati a scuola in macchina dai genitori e quello dell'apertura dei confini interni europei alla libera circolazione, tema quest'ultimo oggi ancora più controverso rispetto al 2011, dimostrano come ogni scelta e azione di mobilità implichi l'esercizio di un potere e produca degli impatti politici ad ogni scala. Accanto alla strada di chi si sposta liberamente e velocemente pare essercene sempre una di immobilità, lentezza o impossibilità a superare un confine.

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, 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 consapevolezza 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), poiché 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 'nonluoghi' della mobilità postmoderna (Augé, 2009), i due geografi inglesi 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 riprodotti 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, 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 urbani.

2.2.3. Le mobilità del quotidiano

"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)

Proprio in ragione del fatto che gli spostamenti fanno parte della vita di ciascuno, come afferma Pooley, storicamente la scala locale e l'ordinarietà sono aspetti che sono stati messi in secondo piano, dati per scontati o tralasciati. Secondo Pooley, tra le ragioni per cui la mobilità ordinaria è centrale nello studio delle società, vi è il fatto che essa sia all'origine di un insieme piuttosto ampio di costi sociali: dalla scala individuale a quella ambientale, culturale, economica e politica (Fig. 16), ai quali si potrebbero aggiungere anche numerosi ulteriori costi ambientali indiretti, quali quelli descritti nella prima parte del capitolo.

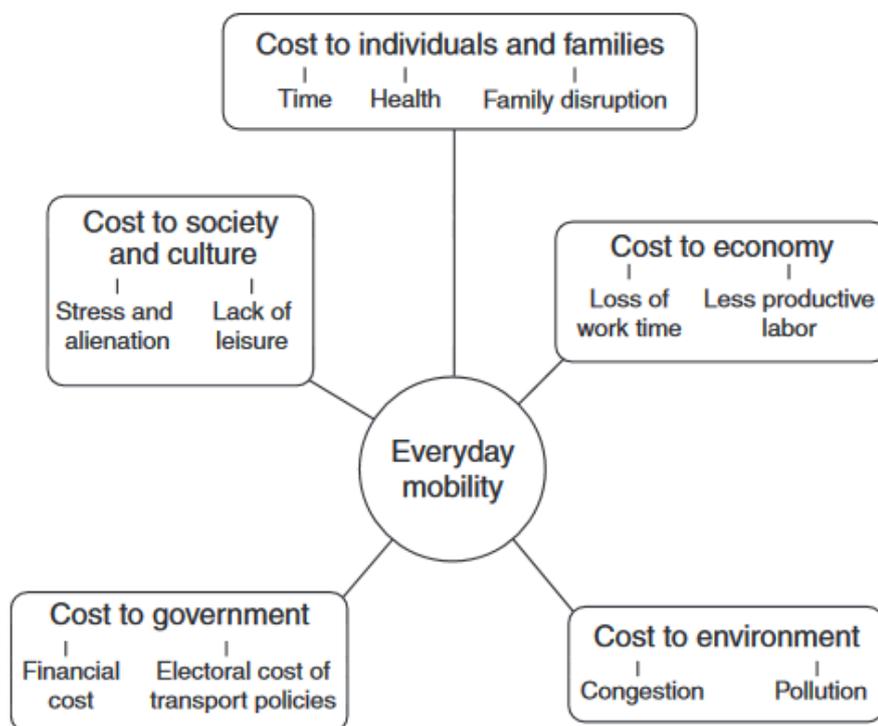


Fig. 16: I costi della mobilità del quotidiano (Pooley, 2009, p. 145)

Questo approccio, pur essendo utile per condurre analisi incentrate sugli impatti degli spostamenti ordinari e per mettere in discussione la validità dei sistemi di mobilità urbana attualmente vigenti, adotta tuttavia un punto di vista principalmente economico e, così come nei prismi spazio-tempo di Hägerstrand illustrati in precedenza, vengono messi in evidenza solo i vincoli e le conseguenze negative sul funzionamento della società, senza mettere veramente in discussione la natura degli spostamenti, la loro funzione e utilità, anche in termini positivi, come componente fondamentale delle azioni quotidiane.

In generale, 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 principalmente quattro: il camminare, l'andare in bicicletta, l'utilizzo dell'automobile privata e infine l'uso dei trasporti pubblici. 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), nel suo saggio contenuto nel volume curato da Cresswell e Merriman, è possibile ricondurre le riflessioni sul cammino e sulla figura del camminatore all'interno di quattro differenti interpretazioni:

- a) il cammino come espressione di un legame particolare, spirituale o meno, con determinati luoghi, come ad esempio i pellegrinaggi o le escursioni in montagna;
- b) gli spostamenti a piedi come una caratteristica della vita quotidiana, dai movimenti all'interno dei luoghi di lavoro al pendolarismo;
- c) il cammino come occasione di riflessione, di ricerca interiore ed esperienza di sé stessi nel mondo;
- d) il cammino come esperienza artistica o espressione politica, come nella *land art*²⁴ oppure 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 sé stessi oppure sul ruolo che le proprie espressioni di mobilità possono avere in un'ottica artistica o politica, anche se svolto in una dimensione ordinaria.²⁵

In questo panorama piuttosto articolato e complesso di tipologie, è forse utile suddividere gli approcci al cammino nella vita quotidiana in quattro gruppi di teorie:

²⁴ Ne è un esempio la 'camminata sull'acqua' (*Floating Piers*) resa possibile dalla recente passerella galleggiante realizzata dall'artista Christo sul Lago d'Iseo.

²⁵ Un esempio può essere la partecipazione ai sempre più frequenti *flash-mob*, ossia quei momenti dimostrativi che si inseriscono deliberatamente all'interno delle attività quotidiane e ne interrompono brevemente il flusso per attirare l'attenzione dei passanti e comunicare messaggi di tipo politico, artistico o commerciale.

- a) gli approcci culturali legati al concetto di *flâneur*,
- b) le ricerche dedicate allo studio della percezione e dell'uso dello spazio e delle forme urbane,
- c) gli approcci maggiormente interessati a predire ed analizzare le conseguenze delle politiche dei trasporti sulla mobilità,
- d) gli studi che si concentrano sugli impatti del cammino sulla salute psico-fisica degli individui.

Considerando lo stesso ipotetico pedone in cammino attraverso la città, ciascuno degli approcci sopra elencati concentra l'attenzione su di un particolare differente della scena (e fa 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, simboleggia il 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. Esso è stato più volte utilizzato come simbolo dell'esperienza quotidiana 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 (1960), la quale ha sostenuto con forza l'importanza di strade, piazze e marciapiedi, in quanto elementi urbani fondamentali per garantire l'interazione tra i cittadini e la costruzione di senso civico; oppure negli studi di 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, 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 maggiormente 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 and Piombini, 2007). Anche la quasi totalità di queste ricerche vengono motivate dalla volontà di informare e indirizzare più consapevolmente i decisori, e quindi il mondo della pianificazione urbana e dell'architettura, ma in particolare il concetto di *walkability* viene impiegato soprattutto come chiave per favorire la diffusione di stili di vita sani che contribuiscano a contrastare il fenomeno dell'obesità, dando per implicito in alcuni casi, come verrà affrontato in seguito, una sorta di neo-determinismo ambientale (Andrews et al., 2012, p. 1926).

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*" (ivi, p. 583).

Prima di affrontare quindi l'analisi di tali pratiche attraverso la 'lente' del paesaggio, l'ultima sezione del presente capitolo cercherà di dare conto, così come effettuato per il paesaggio del quotidiano, delle esperienze di pianificazione locale che si stanno diffondendo nelle città e che tentano di portare al centro le figure del pedone e del ciclista, non solo in quanto destinatari delle politiche di mobilità ma anche come attori all'interno di processi di partecipazione.

2.3. STRUMENTI E AZIONI DI PIANIFICAZIONE E PARTECIPAZIONE

2.3.1. La 'lentezza' nei (e dei) piani di mobilità

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 comunale o provinciale. 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 di seguito verranno descritte, ponendo particolare attenzione al ruolo della mobilità non motorizzata e alla partecipazione dei cittadini.

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.

Il principale riferimento normativo italiano è il Nuovo Codice della Strada, approvato con il d.lgs. 285/1992 e modificato più volte con decreti successivi, sino al più recente che risale alla legge del 23 marzo del 2016 n. 41. Gli strumenti di piano, previsti dalle leggi nazionali e di competenza comunale o provinciale, sono:

- a) *Il piano urbano del traffico (PUT)*: previsto dall'articolo 36 del Nuovo Codice della Strada, è un piano di gestione di breve periodo (due anni) obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti o interessati da particolari problemi di congestione dati da flussi turistici o da fenomeni di pendolarismo. Le Direttive per la redazione del PUT individuano questo come un insieme coordinato di interventi di miglioramento della circolazione stradale in ambito urbano. Si tratta di un Piano di immediata realizzabilità che propone interventi di modesta entità economica e con infrastrutture e offerta di trasporti invariata. Il PUT è composto da tre parti: il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), i Piani Particolareggiati (PPTU) intesi per ambiti territoriali più ristretti e infine i Piani Esecutivi (PETU) che definiscono completamente quanto stabilito nei piani particolareggiati. Ai PPTU e ai PETU vengono ad aggiungersi i piani

di settore relativi ai temi della sicurezza, della fluidificazione del traffico, della ciclabilità e dei parcheggi, i quali contribuiscono a creare un quadro notevolmente articolato ma allo stesso tempo incompleto, oltre che sproporzionatamente complesso nella redazione a fronte di un periodo di validità limitato.

- b) *Il piano urbano della mobilità (PUM)*: Istituito dalla legge n. 340 del 2000 (art. 22), si tratta di un piano strutturale, per i comuni o le aggregazioni di comuni con più di 100.000 abitanti ma in questo caso non obbligatorio, con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (dieci anni), definito come “progetto del sistema della mobilità”. Alla gestione razionale dell’esistente (sosta, accessibilità, flussi pendolari, logistica, protezione dagli impatti del traffico) il PUM affianca una strategia d’intervento più ampia, con investimenti e innovazioni di servizio, attuabile in un periodo più lungo. Come strumento strategico, consente di prendere in considerazione non solo le politiche di offerta (servizi e infrastrutture di mobilità) ma anche politiche di domanda (assetto del territorio e distribuzione degli insediamenti, abitudini e stili di vita, bisogni) e dunque si tratta di uno strumento da integrare con la pianificazione urbanistica e da attuare secondo una logica di area vasta.
- c) *Il piano dei trasporti*: anch’esso proiettato sul decennio, si riferisce ad un’area comprensoriale relativa al bacino di traffico ed è stato istituito con la stessa circolare istitutiva del PUT, cioè la n. 2575 del 1986.
- d) *I Piani del Traffico della Viabilità Extraurbana* di competenza provinciale (quindi con una evidente forte sovrapposizione con i piani dei trasporti), i quali, però, non avendo direttive di attuazione, non hanno ancora trovato applicazione.

L’unico piano che è stato effettivamente sperimentato in forma diffusa è il PUT, essendo l’unico strumento reso obbligatorio per legge (Socco, 2010). Nel corso del tempo i piani sono sempre più stati orientati verso obiettivi di sostenibilità, quali la riduzione degli inquinanti e dei consumi energetici, i quali si affiancano ai consueti obiettivi di sicurezza, accessibilità ed efficienza della rete stradale. Un ulteriore cambiamento riguarda il principio di sussidiarietà, secondo cui la legge riconosce autonomia alle amministrazioni locali sul tipo di intervento da attuare, affermando la priorità degli obiettivi rispetto alle singole opere.

Per quanto riguarda invece i PUM, diverse città si sono dotate in maniera volontaria di strumenti di programmazione integrata, anche perché sono divenuti requisito obbligatorio per l’ottenimento di finanziamenti nazionali.

Nel 2006 il Ministero dei Trasporti ha infine avviato un percorso finalizzato alla revisione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001, da cui sono scaturite le Linee Guida del Piano Generale della Mobilità (2007) per una mobilità efficiente, sicura e

sostenibile, che sviluppano contenuti metodologici ai quali non ha però fatto seguito l'elaborazione di alcun documento di piano.

A più di vent'anni dal Nuovo Codice della Strada e dall'istituzione dei Piani Urbani del Traffico, la situazione nelle città italiane non pare migliorata di molto; nonostante non vi siano valutazioni nazionali o regionali sull'efficacia dei PUT è abbastanza evidente come la congestione non sia calata, l'inquinamento atmosferico ed acustico superi ampiamente i valori di ammissibilità, l'incidentalità continui ad essere elevata e infine il trasporto pubblico non riesca ad essere competitivo con quello privato (Socco, 2010, p. 13).

A livello regionale il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) è stato istituito dalla legge 151 del 1981 "Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali", che "stabilisce i principi fondamentali cui le Regioni a statuto ordinario devono attenersi nell'esercizio delle potestà legislative e di programmazione, in materia di trasporti pubblici locali" (art. 1). Secondo tale legge, "le Regioni, nell'ambito delle loro competenze:

- a) definiscono la politica regionale dei trasporti in armonia con gli obiettivi del piano generale nazionale dei trasporti e delle sue articolazioni settoriali;
- b) predispongono piani regionali dei trasporti in connessione con le previsioni di assetto territoriale e dello sviluppo economico, anche al fine di realizzare l'integrazione e il coordinamento con i servizi ferroviari ed evitare aspetti concorrenziali con gli stessi;
- c) adottano programmi pluriennali o annuali di intervento, sia per gli investimenti sia per l'esercizio dei trasporti pubblici locali."

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001 ha definito inoltre le Linee guida per la redazione e la gestione dei PRT "al fine di promuovere un effettivo rinnovamento nelle modalità di predisposizione dei Piani Regionali dei Trasporti (PRT), di assicurare il massimo di coordinamento con le scelte del PGT, di consentire una chiara confrontabilità tra le proposte dei vari PRT". Il PGT, indicando obiettivi, vincoli, metodologie e strategie per la pianificazione dei trasporti a livello regionale, in particolare individuando nel concetto di "bacino di traffico" lo strumento più idoneo per suddividere il territorio in aree omogenee e coerenti dal punto di vista della mobilità, sottolinea la necessità che i PRT "non vengano più intesi come mera sommatoria di interventi infrastrutturali, ma si configurino come 'progetti di sistema' con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale".

All'interno di tale visione di sistema i riferimenti principali riguardano la gestione delle infrastrutture legate al trasporto su gomma e su ferro a scala regionale, ma non mancano, soprattutto all'interno dei piani regionali di mobilità approvati più di recente o in fase di

revisione (come ad esempio quelli di Lombardia, Puglia o Emilia Romagna), riferimenti all'accessibilità ciclo-pedonale, all'intermodalità e alla partecipazione dei cittadini nell'individuazione delle strategie e delle modalità di attuazione.

Come accennato in precedenza, è a livello comunale che vengono affidati i principali interventi in materia di gestione del traffico e della mobilità quotidiana, ma è soprattutto grazie alle riflessioni in ambito comunitario che si sono sviluppate le principali innovazioni per la pianificazione locale, soprattutto grazie al dialogo e al confronto tra amministrazioni locali portatrici di buone pratiche. I Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile, intesi come un nuovo approccio alla pianificazione della mobilità e non come un ulteriore livello di pianificazione, sono esplicitamente richiamati da diversi documenti europei:

- il Piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009, nel quale la commissione indica, tra le azioni prioritarie, la sottoscrizione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile;
- il Libro Bianco 2011 - Tabella di marcia verso lo spazio unico europeo dei trasporti per una politica competitiva e sostenibile, il quale tra le iniziative riferite alla mobilità urbana specifica il ruolo strategico assegnato ai PUMS;
- l'Urban Mobility Package del 2013 che rappresenta il documento più recente e specifico in materia di mobilità urbana il quale, nell'allegato "Il quadro di riferimento metodologico per i PUMS", ribadisce la rilevanza del PUMS come strumento di pianificazione e ne indica i principali requisiti.

La rilevanza dei PUMS nell'ambito della strategia europea è confermata inoltre dal riferimento a questi piani nei documenti di impostazione della programmazione strutturale 2014-2020 e all'interno di specifici bandi di finanziamento, per esempio il bando CIVITAS 2011, che indica esplicitamente la preferenza nei finanziamenti per le città dotate di PUMS.

Come illustrato in Fig. 17, le principali differenze tra la pianificazione tradizionale e quella che si ispira al concetto di sostenibilità ambientale, economica e sociale sono:

- a) l'attenzione principalmente rivolta all'accessibilità piuttosto che all'incremento delle infrastrutture e della velocità;
- b) l'integrazione della pianificazione dei trasporti con quella urbanistica e ambientale (integrazione orizzontale) e con i livelli sovraordinati (integrazione verticale);
- c) una valutazione attenta della sostenibilità e dell'efficacia delle soluzioni individuate;
- d) l'inclusione dei cittadini all'interno dei procedimenti di piano.

Piani Urbani della Mobilità (PUM)	⇔	Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)
Focus sul traffico veicolare	⇔	Focus sulle persone/cittadini/attività
Obiettivo principale: ridurre la congestione/aumentare la velocità veicolare	⇔	Obiettivo principale Accessibilità, vivibilità e qualità dello spazio pubblico
Mandato politico e ruolo della componente tecnica	⇔	Importanza del processo di partecipazione (ruolo degli stakeholders e della collettività)
Priorità agli aspetti tecnici e di ingegneria del traffico	⇔	Percorso integrato di pianificazione: territorio - trasporti - ambiente
Tema dominante: infrastrutture	⇔	Combinazione di politiche e misure di gestione della domanda di mobilità coerenti con gli obiettivi
Focus su progetti che richiedono ingenti risorse	⇔	Introduzione del concetto di limite nell'uso delle risorse (suolo, energetiche, economiche, fisiche, ecc.)
Valutazioni limitate ad aspetti di tipo tecnico	⇔	Valutazione estensiva di efficacia/sostenibilità: tecnica – ambientale - economica - sociale

Fig. 17: Differenze di impostazione tra PUM e PUMS (PUMS Comune di Milano, 2015, p. 24)

In Europa, secondo il database Eltis²⁶, sono 99 le città ad oggi impegnate in processi volti alla predisposizione di un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile. In Italia ve ne sono 24, localizzate principalmente nelle regioni del centro-nord e in particolare in Emilia-Romagna (Fig. 18).

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 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.

²⁶ Consultato in data 9/08/2016 e disponibile all'indirizzo: <http://eltis.org/mobility-plans/city-database>

Ad esempio, nella proposta di PUMS della città di Milano 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 (Comune di Milano, 2015, p. 13).

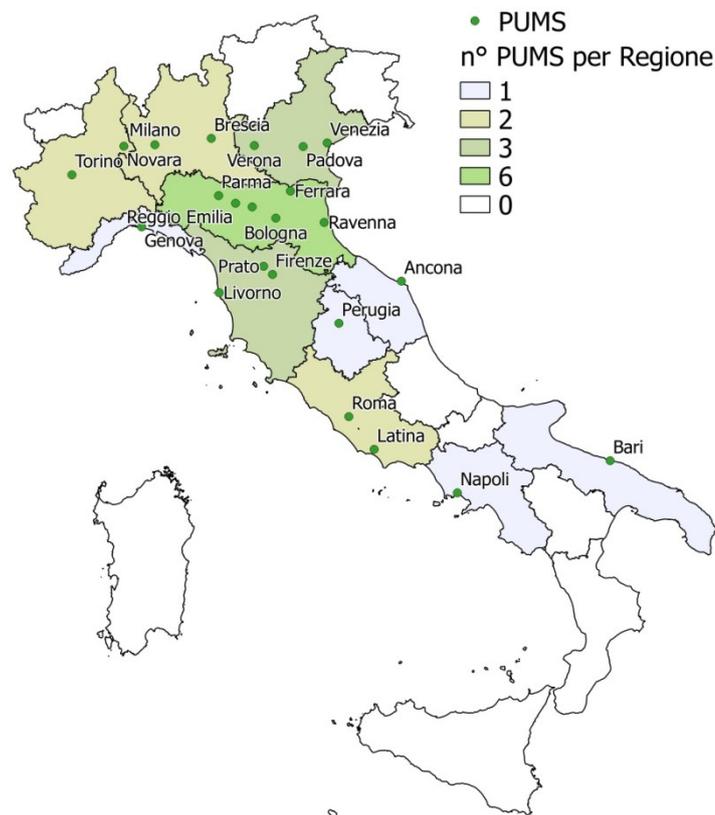


Fig. 18: Città italiane con progetti dedicati ai Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (Fonte Database ELTIS)

Per quanto riguarda la seconda categoria, il comune di Venezia ha invece adottato una strategia che unisce le attività di partecipazione e a quelle di educazione per la definizione di piani di mobilità sostenibile coinvolgendo le comunità scolastiche. L’iniziativa è stata realizzata all’interno del già citato progetto transfrontaliero PUMAS 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 scolastici²⁷.

²⁷ Maggiori informazioni sul progetto sono disponibili all’indirizzo: <http://www.scuolainclassea.eu/pumas-a-venezia-approfondimento/> - Ultima consultazione in data 14/01/2017.

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 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 unicamente 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.

Alla luce degli esempi riportati, è possibile quindi affermare che il quadro degli strumenti a disposizione della pianificazione locale della mobilità sia ancora piuttosto 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.

2.3.2. Partecipazione e mobilità

Così come per il paesaggio, anche per le mobilità del quotidiano è possibile individuare quali sono le categorie di attori che, con modalità e strategie differenti, trasformano in continuazione le modalità con cui gli spostamenti del quotidiano si manifestano o con cui acquisiscono determinati significati culturali.

In Fig. 19 si ripropone quindi lo stesso schema illustrato nel capitolo precedente, nel quale tuttavia l'esito in questo caso considerato è rappresentato dai cambiamenti relativi alle forme e alle pratiche di mobilità.

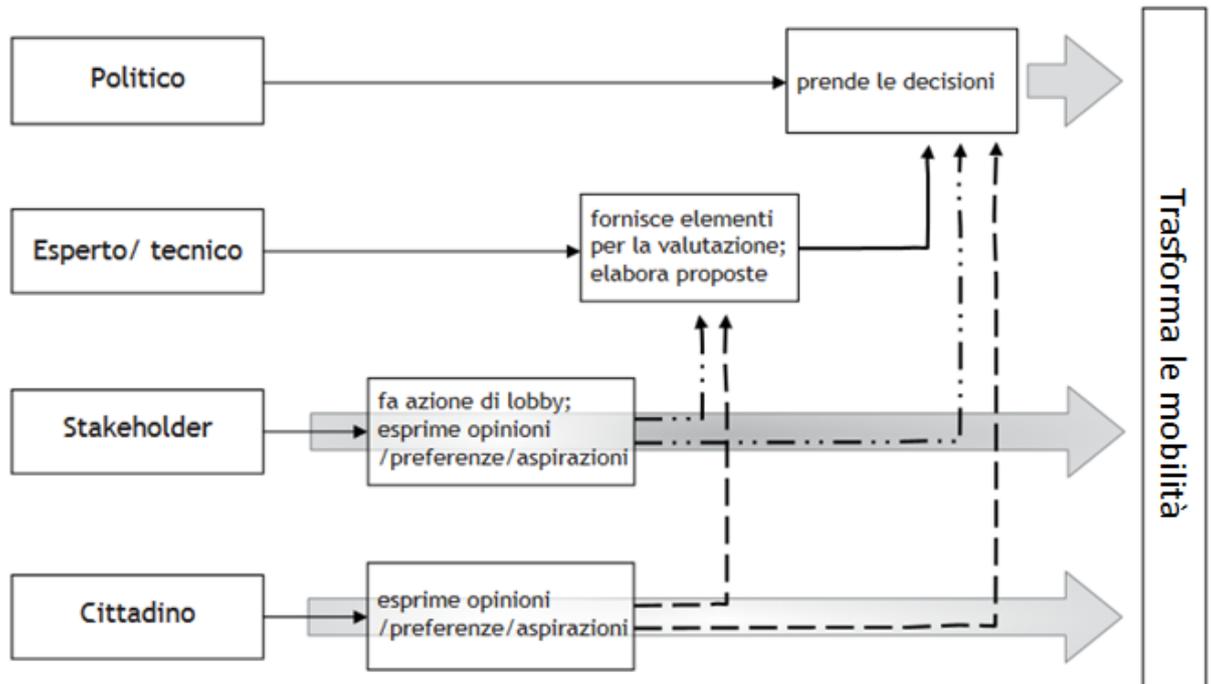


Fig. 19: Attori e trasformazioni delle mobilità (modificato da Castiglioni, 2009)

Nelle prime due sezioni sono stati illustrati i punti di vista espressi dalla sfera politica, con particolare attenzione alle indicazioni fornite dalla Comunità Europea, e in seguito quelli emersi dal dibattito accademico. Tuttavia, nel campo dei trasporti e delle mobilità, gli stakeholder hanno un peso notevole, soprattutto se si considerano tutti gli operatori privati che si occupano dei servizi di trasporto e delle tecnologie dei mezzi di trasporto.

In Tab. 3 è riportato un elenco esemplificativo, ma piuttosto esaustivo, di tutte le figure che dovrebbero essere coinvolte all'interno di un processo di pianificazione della mobilità partecipato.

Le linee guida per la realizzazione di un Piano Urbano di Mobilità Sostenibile individuano inoltre tre tipologie di stakeholder: stakeholder primari, attori chiave e intermediari.

Gli stakeholder primari sono coloro che verranno influenzati, positivamente o negativamente dalle scelte di pianificazione ed includono i cittadini in generale, i gruppi sociali e professionali e le aziende. Gli attori chiave sono coloro i quali hanno la responsabilità politica, ma anche i detentori delle risorse finanziarie necessarie per realizzare i progetti e i portatori delle competenze tecniche per realizzare il piano. Infine gli

intermediari sono coloro i quali attuano le politiche di mobilità, dalle compagnie di trasporto, pubbliche o private, alle rappresentanze sindacali, sino agli operatori del mondo della comunicazione e dell'informazione, i quali giocano un ruolo chiave nell'influenzare, o sensibilizzare, i cittadini all'uso di un particolare mezzo di trasporto.

Tab. 3: Categorie di portatori di interesse nella pianificazione dei trasporti (Wefering et al., 2014, p. 29)

Istituzioni ed enti	Attività e operatori	Comunità e quartieri	Altri
Enti locali	Operatori dei servizi di trasporto	Associazioni ambientaliste nazionali	Enti di ricerca
Città vicine	Consulenti dei trasporti	Associazioni di automobilisti	Università
Enti preposti ai trasporti	Aziende di car-sharing	Sindacati	Enti di formazione
Corpi di polizia	Operatori di noleggio biciclette	Media	Esperti provenienti da altre città
Altri enti di gestione del TPL	Altri operatori nel settore della mobilità	Forum per la PA	Fondazioni
Altre istituzioni locali e regionali	Associazioni di categoria a livello nazionale	Organizzazioni locali per la comunità	
Altri decisori	Grandi datori di lavoro	Gruppi di interesse locali	
Organizzazioni partner	Enti finanziari privati	Gruppi a sostegno della mobilità ciclo-pedonale	
Project manager	Imprese nazionali ed internazionali	Gruppi di utenti del TPL	
Professionisti	Imprese regionali e locali	Utenti dei trasporti	
Servizi di emergenza	Associazioni di categoria locali	Cittadini	
Responsabili sicurezza	Piccole imprese	Visitatori	
Unione Europea	Attività di commercio al dettaglio	Cittadini di città vicine	
Ministero dei Trasporti	Aziende di pubblico servizio	Disabili	
Altri ministeri	Appaltatori	Proprietari di lotti terrieri	
Governo regionale		Personale impiegato nei trasporti	
		Genitori/figli	
		Anziani	

La necessità di adempiere ad obblighi normativi, come le convenzioni europee sulla partecipazione e sull'accesso alle informazioni richiamate già nel primo capitolo, e l'effetto delle politiche di incentivi comunitarie spiegano solo in parte la diffusa attenzione verso il principio di inclusione nei processi decisionali relativi alla mobilità. Nelle istituzioni, come evidenzia Cucca in uno dei rari volumi dedicati interamente alla partecipazione nell'ambito della mobilità sostenibile, si è affiancata, accanto alla 'razionalità formale', ossia all'insieme delle ragioni istituzionali che determinano una particolare scelta, una "razionalità alternativa, orientata al *problem solving* e, in tempi più recenti, anche una razionalità di tipo negoziale" (Cucca, 2009, p. 51).

La razionalità orientata al *problem solving* vede nella partecipazione uno strumento chiave per portare ad esiti decisionali migliori in quanto basati sull'incontro tra saperi esperti e saperi profani, per ridurre le conflittualità nella gestione delle risorse e infine per

promuovere la diffusione di sensibilità ambientale tra i cittadini. Secondo l'autrice, nelle questioni legate alla mobilità, così come più in generale per quelle che riguardano temi ambientali, gli approcci esclusivamente tecnologici non sono sufficienti e, implicando decisioni valoriali, necessitano della partecipazione dei cittadini. La razionalità orientata al *problem solving* sarebbe quindi, almeno nella retorica che la accompagna, maggiormente incline ad avviare processi inclusivi per la gestione della mobilità. In particolare, la mobilità viene considerata dall'autrice come un 'bene comune', poiché "è chiaro come la disponibilità e la possibilità di accesso agli spazi di movimento rappresenti un'importante risorsa comune, in quanto sfruttata collettivamente (si pensi alle infrastrutture, ma anche ai servizi di trasporto collettivo), altamente sottraibile e la cui disponibilità appare, in alcuni contesti, sempre più limitata" (ivi, p. 55).

Un altro importante valore aggiunto che spinge le istituzioni ad adottare processi partecipativi è l'idea che attraverso di essi sia possibile promuovere comportamenti virtuosi nella popolazione. Infine, l'orientamento alla ricerca della soluzione ottimale ad un problema si sovrappone di frequente alla necessità di adottare strategie negoziali per la gestione o prevenzione di conflitti che, nel campo della mobilità possono riguardare i processi di pianificazione, le scelte decisionali ad ampio livello come ad esempio quelle riguardanti la riorganizzazione della viabilità urbana, oppure le regole di gestione degli spazi pubblici e comuni, come quelli della sosta, o infine si tratta di conflitti allocativi, generati dalla scelta di costruire un'infrastruttura di viabilità su un determinato territorio.

A seconda del grado di coinvolgimento e della tipologia di attori coinvolti si possono distinguere due forme differenti di processi partecipativi, le forme strategico-negoziali e quelle dialogico-partecipative. Le prime vedono la partecipazione di portatori di interessi forti e sono, nel caso della mobilità, spesso volte alla produzione di servizi di mobilità, alla costruzione di infrastrutture o alla definizione di nuove strategie di mobilità urbane. Esse sono caratterizzate dalla partecipazione di Stato, rappresentanze degli imprenditori, dei sindacati, ma anche di associazioni ambientaliste e di professionisti del settore. Le seconde vedono invece il coinvolgimento anche di semplici cittadini e di associazioni e gruppi informali, con un livello di istituzionalizzazione basso; mirano principalmente a raggiungere decisioni condivise e non semplicemente concertate e generalmente riguardano progetti che implicano scelte valoriali e che spesso presentano un alto grado di conflittualità.

Se per quanto riguarda il paesaggio l'azione di stakeholder e cittadini si esprime attraverso le forme associative, con gli osservatori del paesaggio e gli ecomusei, per quanto riguarda la mobilità vi sono esperienze diversificate, in particolare all'interno delle Agende 21 locali,

dove la mobilità sostenibile è uno dei temi maggiormente trattati (ivi, p.71). 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.

Proseguendo con il parallelismo, come per il paesaggio, anche per la mobilità sostenibile è possibile fornire un quadro interpretativo di alcuni approcci che è possibile individuare all'interno di associazioni del terzo settore che a vario titolo e con diverse modalità entrano a far parte dei processi di pianificazione della mobilità (Fig. 20).

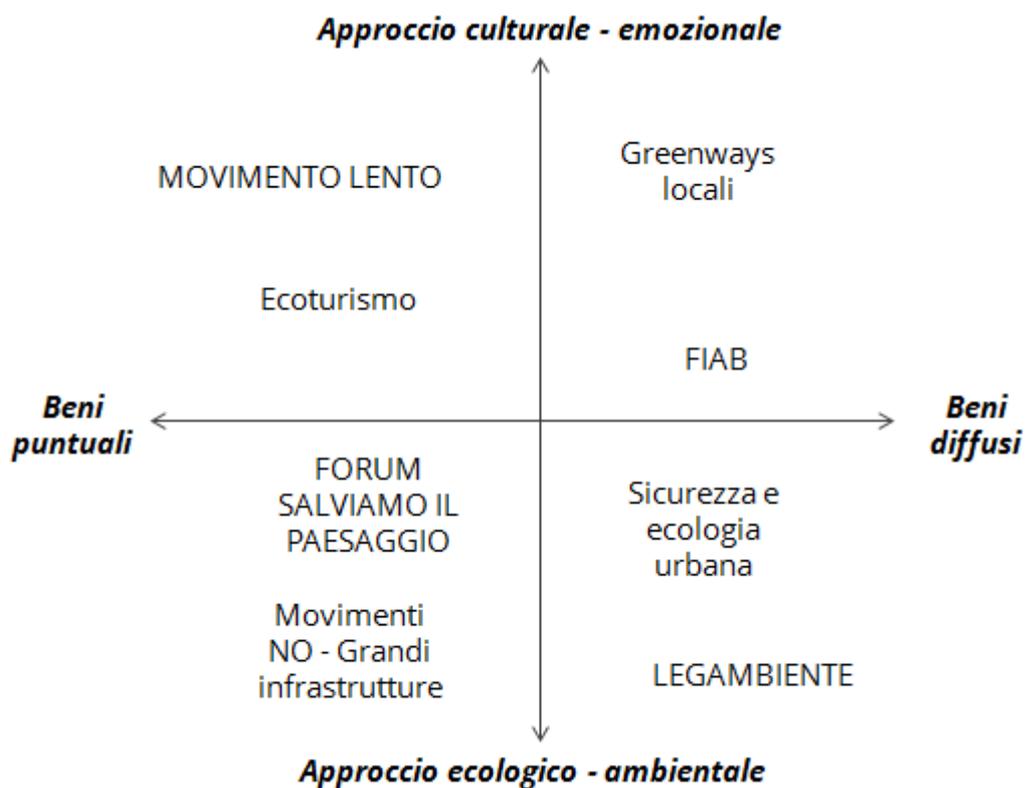


Fig. 20: Quadro degli approcci alla mobilità sostenibile tra gli attori non istituzionali

Se si considera la mobilità come un bene, intesa come insieme di possibilità di spostamento attraverso dei luoghi, è possibile utilizzare lo stesso schema presentato nel capitolo precedente ed inserire al suo interno alcuni esempi derivanti dal contesto associativo italiano. Gli esempi forniti, individuati in base alla ricerca di informazioni pubblicate *online*, non intendono essere esaustivi e inoltre molto spesso le stesse associazioni adottano approcci multipli, posizionandosi in realtà all'interno di più di un

riquadro, poiché molto spesso si occupano di numerose declinazioni diverse della mobilità sostenibile.

In primo luogo, nel riquadro in alto a sinistra, vi sono le associazioni che si occupano principalmente di sostenere forme di mobilità turistica sostenibile (ecoturismo, turismo lento, ecc.), le quali sono chiaramente orientate alla promozione di itinerari turistici puntuali, particolarmente interessanti per le tipologie di percorso e per i luoghi attraversati, e considerati rilevanti da un punto di vista culturale o estetico. Vi sono poi associazioni che non si occupano in primo luogo di turismo ma che nascono con l'intento di diffondere la cultura della bicicletta (come ad esempio la Federazione Italiana Amici della Bicicletta) come mezzo di trasporto quotidiano, ma pur sempre orientato alla valorizzazione culturale del territorio attraversato, come nel caso delle piste ciclabili realizzate recuperando i sedimi dei tracciati ferroviari storici. Nella parte inferiore dello schema sono riportati invece gli approcci maggiormente attenti alla dimensione ambientale della mobilità, rappresentati a destra dalle associazioni che si occupano di promuovere la mobilità sostenibile come mezzo per ridurre l'inquinamento atmosferico urbano e per tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini in maniera diffusa, a sinistra da quelle che invece sono maggiormente attente agli impatti di grandi infrastrutture di mobilità puntuali.

2.3.3. Mobilità 'insorgenti' a scala urbana

Accanto alle forme di partecipazione e impegno associativo tradizionale, descritte brevemente nel paragrafo precedente, sono sorte, nel corso degli ultimi decenni, anche altre forme di rivendicazione, di 'mobilitazione attiva' così come forme di 'consumerismo politico' (ivi, p. 80), 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.

La 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!*" (Fig. 21).

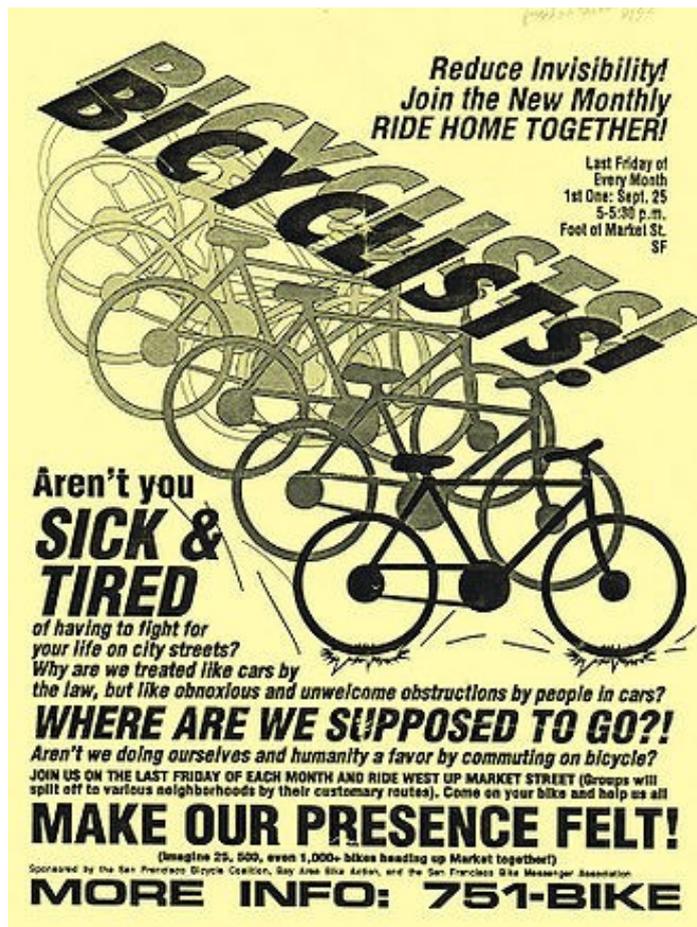


Fig. 21: Volantino della prima Critical Mass di San Francisco nel 1992

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 and Hanson, 2001).

“With the possible exception of long distance touring, bicycling is an inherently local act. Yet Critical Mass’ function as an embodiment of alternative transportation is simultaneously local, regional and global” (ivi, p. 357).

Così 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*”, 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, solitamente dominate dalle automobili.

La seconda categoria di forme ‘insorgenti’ di mobilità urbana è costituita dalle iniziative che non si limitano a manifestare una particolare esigenza di mobilità ma che 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.



Fig. 22: la “Ciclostazione dei Colli” nella ex-stazione ferroviaria di Ponteranica, lungo la pista ciclabile del Parco Regionale dei Colli di Bergamo (Fonte *Pedalopolis*)

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 forte 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.



Fig. 23: Piedibus a Bergamo e in provincia. (Fonti Wikipedia - Atb Bergamo – Associazione Genitori Mazzi)

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.

L'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 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, Grasseni, Signori, 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.

Tab. 4: Target, servizi e modalità di svolgimento delle mobilità insorgenti

Iniziativa	Target	Obiettivo	Modalità di svolgimento
CRITICAL MASS	Ciclisti	Aumento visibilità	In gruppo
CICLOFFICINE	Ciclisti	Riparazione, custodia, noleggio	-
PIEDIBUS	Genitori e figli	Accompagnamento casa-scuola	In gruppo
GRUPPI DI CAMMINO	Tutti (anziani in particolare)	Esercizio fisico, contrasto alla sedentarietà	In gruppo
BIKE-CAR SHARING	Tutti	Trasporto	-
CAR POOLING	Tutti	Trasporto	In gruppo
GAS – KM 0	Tutti	Acquisto beni di consumo	In gruppo

Le caratteristiche principali delle iniziative di mobilità insorgenti illustrate sono sintetizzate in Tab. 4, nella quale sono elencati i loro destinatari principali, gli obiettivi e le modalità di svolgimento. Osservando in particolare l'ultima colonna è possibile affermare che, ad esclusione dell'attività delle ciclofficine, le quali richiedono comunque la presenza di un gruppo di volontari per l'organizzazione e la gestione dell'officina, e del fenomeno del *car/bike sharing*, si tratta per la maggior parte di pratiche che vengono svolte in gruppo

La dimensione collettiva e plurale di tali esperienze sembra quindi essere un fattore importante all'interno di alcune pratiche di mobilità sostenibile e, così come per quelle riguardanti il paesaggio urbano descritte nel capitolo precedente, 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 della comunità. Il tema della cosiddetta 'cittadinanza attiva' assume così un ruolo chiave all'interno di questo percorso di riflessione e la dimensione politica e collettiva delle pratiche sarà uno degli aspetti che verranno analizzati nel capitolo successivo, come una delle chiavi di lettura del rapporto tra paesaggio e mobilità.

3. PAESAGGI IN MOVIMENTO:

SPAZI, PERCEZIONI E DINAMICHE COLLETTIVE

I primi due capitoli hanno permesso di porre le basi dell'architettura della tesi, dando corpo e solidità ai due principali pilastri teorici della ricerca. Il presente capitolo mira invece a sviluppare l'orizzontalità della struttura, ossia ad individuare quali 'ponti teorici' è possibile percorrere per poter mettere in luce maggiormente le relazioni esistenti tra paesaggi del quotidiano e pratiche di mobilità lenta.

La prima sezione sarà innanzitutto dedicata alla descrizione di alcuni schemi di riferimento, mutuati da approcci teorici preesistenti e rielaborati alla luce degli obiettivi della ricerca. Il quadro di riferimento permette così di individuare tre 'ponti teorici' i quali, seguendo tre direzioni parallele, mettono in relazione i paesaggi con le mobilità. Sulla base dello schema e delle dimensioni individuate (spaziale, soggettiva e collettiva), la prima parte del capitolo introduce anche le quattro principali domande teoriche che permettono di specificare meglio gli obiettivi della ricerca.

Il cuore del capitolo (dal secondo al quarto sotto-capitolo) è invece dedicato all'analisi approfondita degli approcci teorici che, all'interno delle dimensioni individuate, permettono di arricchire la ricerca di strumenti, sia teorici che metodologici, utili ad elaborare alcune prime riflessioni. Ciascuna parte presenta infatti una rassegna di alcuni dei principali contributi scientifici che, dalla geografia dei trasporti alla psicologia ambientale, dalla geografia culturale agli approcci fenomenologici, caratterizzano le riflessioni accademiche degli ultimi anni, le quali sono sempre più orientate verso l'esplorazione di connessioni tra discipline settoriali e quindi sono particolarmente interessate anche alle interazioni tra ambiti tradizionalmente separati come gli studi sul paesaggio e quelli sulle mobilità.

L'ultima sezione vuole infine dare spazio ad alcune prime riflessioni teoriche, evidenziando maggiormente le ragioni e le finalità della ricerca, nonché il 'taglio' che verrà dato all'interpretazione dei dati del caso studio, alla luce degli approcci rielaborati nei sottocapitoli precedenti.

3.1. LA MOBILITÀ NEL RAPPORTO TRA POPOLAZIONE E PAESAGGIO

Nel capitolo introduttivo è stata messa in evidenza la multidimensionalità del paesaggio, il quale è costituito da aspetti materiali e immateriali, da forme, rappresentazioni e pratiche. Questa sua caratteristica intrinseca permette al paesaggio di funzionare come un'interfaccia tra le dinamiche territoriali profonde e la loro 'manifestazione', materiale e immateriale. Nello schema proposto da Castiglioni (Fig. 24) il paesaggio si colloca infatti su di un piano parallelo rispetto alle dinamiche territoriali, le quali sono di tipo ambientale, sociale oppure sono generate dall'interazione tra i due sistemi di fattori.

“L'ambiente costituisce la materia prima sulla quale lavoro l'uomo, cioè la società, per produrre il territorio che diventa, eventualmente più tardi, per effetto dello sguardo, o di uno sguardo peculiare, 'il o un paesaggio'.” (Raffestin, 2005, p. 29)

Così Raffestin descrive in poche righe ciò che sta alla base del complesso processo di formazione 'del o di un paesaggio' e lo distingue nettamente dal territorio e dall'ambiente.

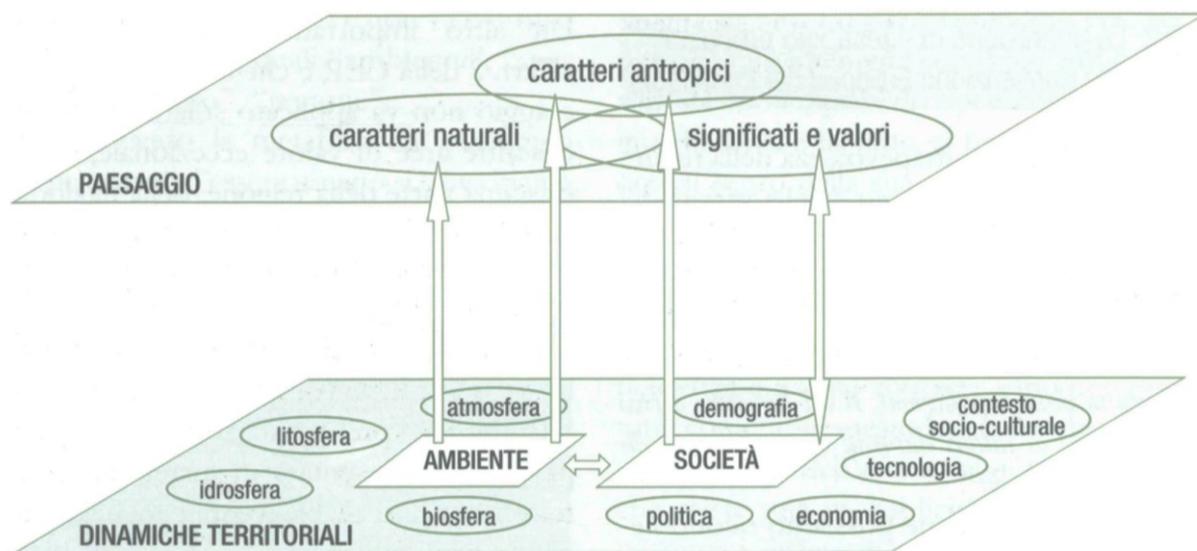


Fig. 24: Schema esplicativo del paesaggio (Fonte: Castiglioni, 2009)

Nella parte inferiore dello schema in Fig. 24 le dinamiche territoriali sono illustrate come frutto di processi tipicamente naturali, antropici, oppure più spesso pertinenti alle relazioni che si instaurano tra ambiente e società. In quella superiore, invece, sono evidenziati i caratteri del paesaggio, i quali interagiscono tra loro e possono essere di tipo materiale

(antropico e/o naturale) ma anche immateriale, come i significati e i valori (estetici, affettivi, simbolici o funzionali). I due piani, tuttavia, non possono essere del tutto distinti, poiché si influenzano reciprocamente e proprio in questa relazione 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. Le frecce che dal piano inferiore passano a quello superiore indicano il ruolo attivo delle dinamiche naturali e antropiche nel determinare e modificare le caratteristiche del paesaggio, mentre la dimensione immateriale del paesaggio ha anche la capacità, viceversa, di influenzare le dinamiche territoriali.

Di seguito, verranno presi in considerazione ulteriori schemi di riferimento che permetteranno di inquadrare meglio il funzionamento di queste interrelazioni, con particolare attenzione alle dinamiche territoriali che riguardano le mobilità.

3.1.1. Il paesaggio come intermediario tra popolazione e territorio

Un secondo schema di riferimento utile alla presente riflessione mette in evidenza maggiormente le relazioni che sussistono tra la popolazione e il paesaggio. Lo schema in Fig. 25 presenta infatti il funzionamento del rapporto biunivoco tra popolazione e paesaggio e contiene in sé il riferimento alle rappresentazioni (filtri e percezioni) così come alle pratiche (decisioni e comportamenti).

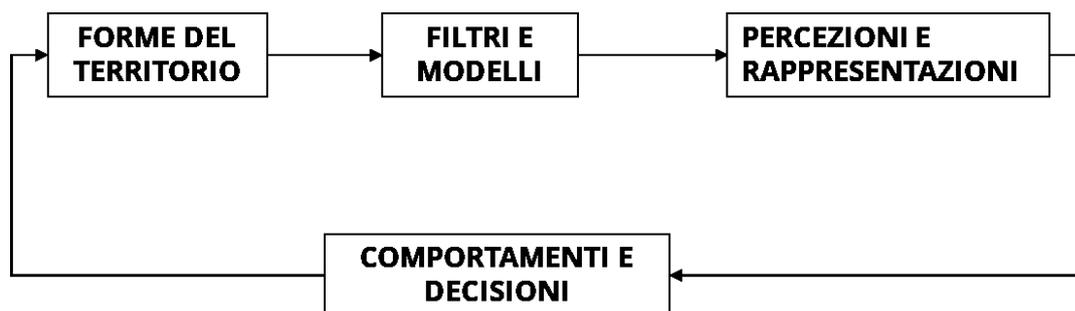


Fig. 25: La relazione circolare tra paesaggio e popolazione (Castiglioni e Ferrario, 2007)

“La popolazione incide infatti sui paesaggi, ma possiamo affermare che contemporaneamente il paesaggio incide sulla popolazione suscitando emozioni e sentimenti, stimolando la definizione di significati e valori, andando cioè a costituire ‘un elemento importante della qualità della vita delle popolazioni’ stesse; il rapporto è quindi di reciprocità o, meglio, di circolarità” (Castiglioni, 2009, 78)

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, e le stesse percezioni e rappresentazioni influenzano le azioni umane che contribuiscono poi ad innescare cambiamenti nelle dinamiche territoriali e quindi nelle forme del paesaggio.

Questo ruolo di intermediario assunto dal paesaggio può conferirgli, più nello specifico e a seconda del contesto di riferimento, i tratti di un vero e proprio ‘strumento’ per la ricerca, per l’educazione oppure per la mediazione (Castiglioni et al., 2015).

Nell’ambito della ricerca, lo studio del paesaggio, nei suoi tratti fisici, antropici e nelle sue componenti immateriali, permette infatti 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)

In alcuni casi tali segni possono essere meno evidenti; il concetto di ‘paesaggio invisibile’ può essere così applicato a quegli elementi del paesaggio ignorati, dimenticati, cancellati o volutamente nascosti, che tuttavia, attraverso la ricerca, possono rivelarsi come espressione di dinamiche territoriali rilevanti, come nel caso dei paesaggi delle energie rinnovabili (Ferrario e Castiglioni, 2015) o degli spazi urbani residuali carichi di biodiversità vegetazionale, come il ‘terzo paesaggio’ (Clement, 2004) o, infine, come per i ‘paesaggi minimi’ (Ferlinghetti, 2009), espressioni minute di forti interazioni di lungo periodo tra natura e cultura.

La capacità di leggere il territorio attraverso il paesaggio, come “testimonianza dell’esistere della natura e dell’uomo” (Turri, 2008, p. 59), è una facoltà che non appartiene esclusivamente alla figura dello studioso bensì agli individui in generale, come al protagonista del racconto di Trevisan *I quindicimila passi*, il quale fornisce una limpida definizione di ‘terzo paesaggio’:

“Pezzi di terra che non vuole nessuno, perché non ci si può cavare niente, oppure terre cosiddette demaniali, fasce di rispetto di corsi d’acqua, cimiteri, ferrovie, autostrade eccetera, siti interstiziali di cui si è persa memoria, luoghi essenziali, diceva mio fratello, per capire come vanno davvero le cose.” (Trevisan, 2002, p. 114)

Essendo tuttavia necessarie alcune competenze e conoscenze di base per poter dare luogo ad una interpretazione del paesaggio consapevole, per tentare di “capire come vanno davvero le cose”, è importante considerare anche la dimensione educativa del paesaggio, il quale, essendo letteralmente ‘sotto gli occhi’ di tutti, può essere utilizzato come strumento educativo, attraverso il quale imparare a riconoscere e rispettare le origini, le funzioni e i diversi valori che vengono attribuiti alle sue componenti o al suo insieme (Castiglioni et al, 2015, p. 12).

Proprio per la sua capacità di unire aspetti oggettivi ad implicazioni soggettive e valoriali, il paesaggio può infine essere inteso anche come ‘mediatore’, non tanto in quanto compositore e risolutore di conflitti, ma piuttosto poiché permette di farli emergere e di mettere in luce i diversi punti di vista su questioni territoriali locali nell’ambito di processi partecipativi quali ad esempio gli Osservatori del Paesaggio. Come strumento partecipativo, il paesaggio può essere utile per facilitare l’emersione di preferenze, giudizi e aspirazioni, attraverso numerose tecniche che possono includere l’utilizzo di rappresentazioni visuali del paesaggio oppure osservazioni dirette (Michelin et al., 2011).

3.1.2. Modelli e comportamenti di mobilità nel paesaggio

Utilizzando il paesaggio come oggetto e allo stesso tempo come strumento di ricerca, lo schema illustrato in Fig. 25 può essere utile per riflettere sulle modalità attraverso le quali si esplica la relazione tra paesaggio e forme di mobilità.

Considerando le pratiche di mobilità, è possibile leggere la relazione circolare prendendo in considerazione da un lato il processo con cui la popolazione, adottando diverse strategie di mobilità, incide sulle forme del territorio e dall’altro come il paesaggio influenza le percezioni, le pratiche e le esperienze delle persone durante tali spostamenti.

In primo luogo, 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 anche i modelli di mobilità illustrati nel secondo capitolo, come due estremi delle possibili letture del paesaggio dal punto di vista della mobilità. 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. Proseguendo con l'utilizzo dello schema per leggere la relazione tra paesaggio e popolazione dal punto di vista delle mobilità, è 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. 26 è illustrato uno schema simile al precedente, nel quale vengono messe maggiormente in evidenza alcune relazioni e componenti specifiche del legame tra mobilità e paesaggio.

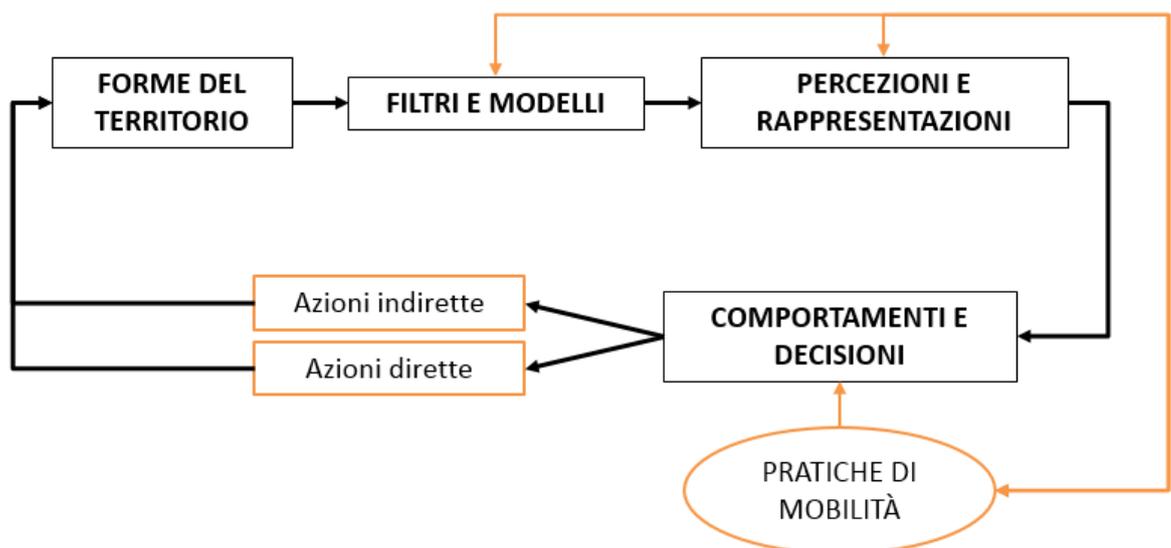


Fig. 26: Pratiche di mobilità e tipologie di azioni come fattori di cambiamento del paesaggio

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 quelle relative alle 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.

Il secondo elemento introdotto in questa versione dello schema riguarda la direzione della freccia che descrive il legame tra percezioni e pratiche di mobilità. A differenza del grafico precedente, infatti, in questo caso si è voluto dare maggior peso alla capacità della tipologia di spostamento 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 l'automobile, sono talmente evidenti che sono stati entrambi oggetto di numerose riflessioni e rappresentazioni, a partire dal mondo filosofico, passando per la letteratura sino al linguaggio contemporaneo delle pubblicità.

“Un itinerario percorso a piedi consente al viaggiatore di avere un rapporto intenso e significativo con il territorio che attraversa, nonché con i suoi pensieri e la sua memoria, tanto che istintivamente, camminando per la strada – come evidenzia Milan Kundera (1995, p.45) – si rallenta il passo quando si cerca di ricordare qualcosa che sfugge. La camminata, infatti, è movimento non soltanto del corpo di una persona, ma anche della sua percezione, delle sue immaginazioni e dei suoi sensi, che mutano e si re-inventano ininterrottamente di fronte alle scoperte e agli incontri con ambienti e con volti nuovi. Del resto anche l’itinerario, fondato sull’effettivo spostamento nello spazio, e che quindi si concretizza nel territorio, si articola e matura nella mente.” (ivi, p. 153)

Al riferimento al brano di Kundera ne *La lentezza*, De Vecchis aggiunge i testi di altri autori quali Paolo Rumiz o Tiziano Terzani ma l'elenco si potrebbe allungare anche con numerosi altri esempi, quali il libro di Trevisan citato in precedenza o, per quanto riguarda l'automobile, con *On the road* di Kerouac. 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. Tim Cresswell, proprio a proposito dell'opera di Kerouac, sottolinea come l'autore abbia utilizzato la mobilità per esprimere e descrivere una forma di resistenza alla cultura dominante americana degli anni Cinquanta e come la strada, e quella maniera di percorrerla, sia divenuta così una delle componenti fondamentali di una particolare cultura, di un modo specifico di osservare e interpretare il paesaggio (Cresswell, 1993).

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 *driver* di trasformazione dell'ambiente, così come descritto nel secondo capitolo e 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” (ivi, p. 137).

Le decisioni istituzionali, definite attraverso gli strumenti di pianificazione illustrati nel precedente capitolo, introducono cambiamenti diretti nelle forme del territorio sia a scala vasta, si pensi alla decisione di investire sulla costruzione di nuove grandi infrastrutture di trasporto, sia a 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 urbani, 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. 26 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 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.

Entrambe le tipologie di comportamenti e decisioni hanno impatti sulle forme territorio, ma la differenza sta nel livello di consapevolezza che l'individuo possiede nel momento in cui agisce nel paesaggio. Inoltre, per quanto riguarda le azioni dirette e in particolar modo per le pratiche di cittadinanza attiva, come verrà descritto più avanti, la dimensione politica e collettiva, della risorsa di riferimento ma anche della metodologia di azione, assume un peso rilevante.

3.1.3. Dimensioni della relazione tra paesaggio e mobilità

Così come evidenziato in apertura, lo schema proposto da Castiglioni e Ferrario permette di mettere in evidenza non solo la relazione circolare tra paesaggio e popolazione ma anche la presenza di diverse componenti all'interno di tale processo. Il diagramma, distinguendo tra forme del territorio, filtri, percezioni e comportamenti fa infatti riferimento alle tre dimensioni attraverso il quale è possibile leggere il paesaggio, che sono state illustrate nel primo capitolo e attraverso le quali sarà possibile anche affrontare l'analisi degli approcci teorici che analizzano i legami presenti tra paesaggio del quotidiano e mobilità dolce. In Fig. 27 si ripropone quindi lo schema precedente con il riferimento alle dimensioni teoriche che guideranno la successiva analisi.

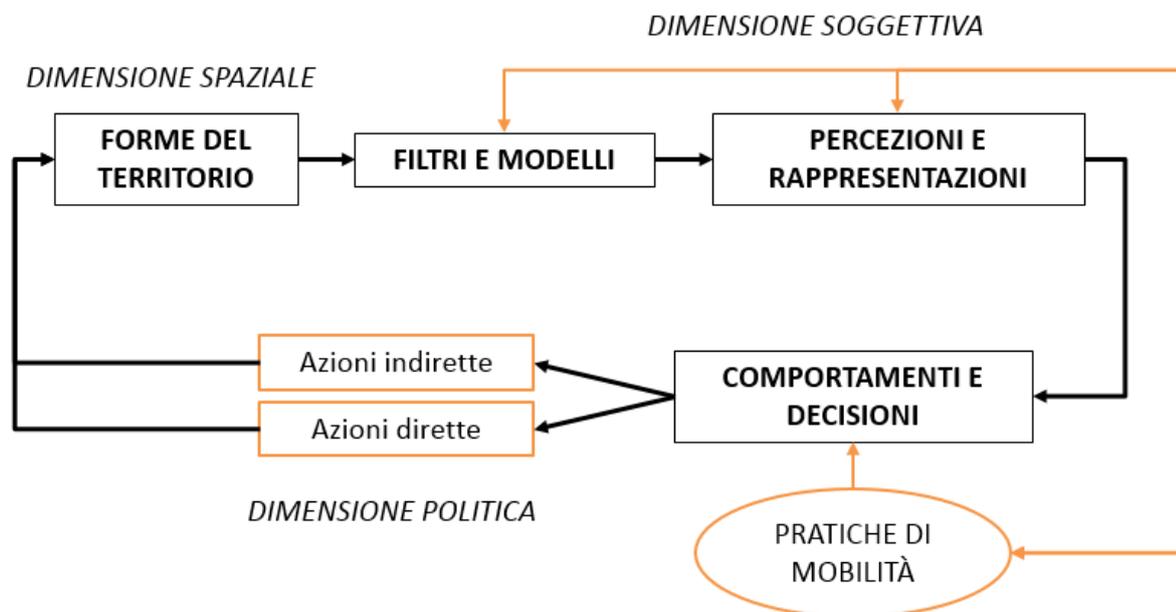


Fig. 27: Dimensioni di riferimento nella relazione tra paesaggio e mobilità

Per approfondire e ricondurre in seguito l'analisi ad un quadro interpretativo di sintesi, è possibile quindi raggruppare gli approcci teorici considerati all'interno di tre gruppi, i quali corrispondono alle tre dimensioni presentate nello schema.

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, oppure entrambi, in quanto risorse o beni comuni.

In Fig. 28 viene illustrata questa suddivisione, attraverso l'elenco di alcuni approcci o concetti di riferimento che verranno in seguito sviluppati e descritti.

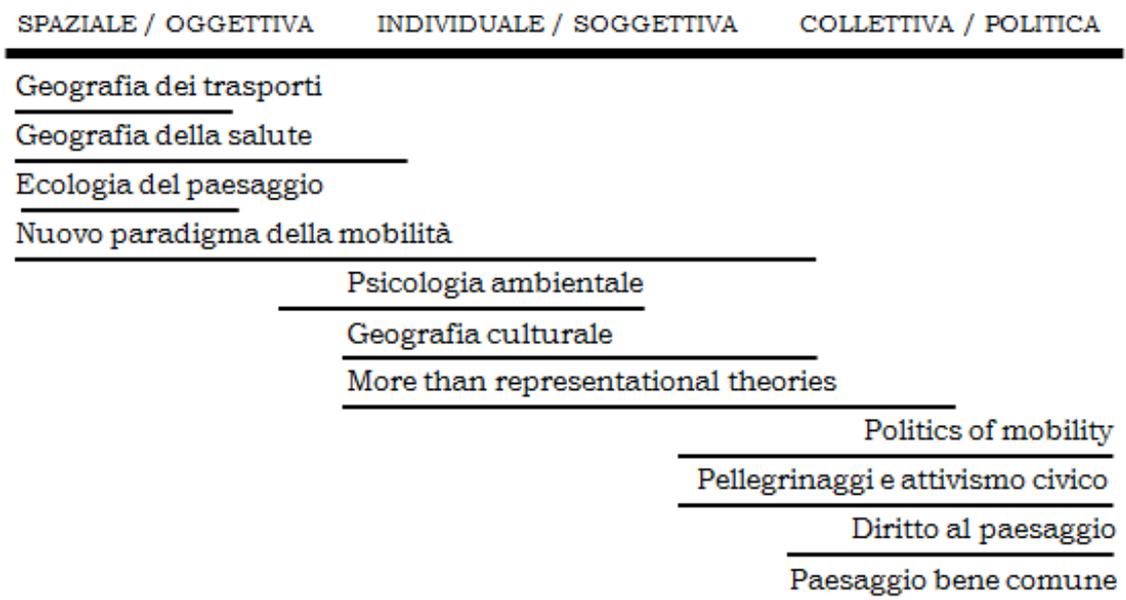


Fig. 28: Alcuni approcci considerati nell'analisi del rapporto tra mobilità e paesaggio.

Questa classificazione non pretende ovviamente di essere esaustiva e, inoltre, non corrisponde ad una successione cronologica né tantomeno vuole definire una netta

separazione tra gli approcci citati, i quali di frequente travalicano i confini qui arbitrariamente assegnati e, come spesso accade nelle più recenti ricerche geografiche, assumono punti di vista multiscalarari e multidimensionali.

3.1.4. Le domande di ricerca

Dopo aver approfondito separatamente i diversi significati di paesaggio e mobilità, i due concetti di riferimento del lavoro di ricerca, ed aver inquadrato alcuni schemi di riferimento, è possibile introdurre le domande che hanno guidato la ricerca stessa, sia teorica che sul campo.

Il percorso di analisi e documentazione bibliografica, affiancato al processo di avvicinamento alla realtà scelta come caso studio, si è sviluppato in parallelo e si è reciprocamente fecondato con la progressiva definizione delle domande di ricerca, le quali, nel corso del lavoro, sono state via via meglio dettagliate.

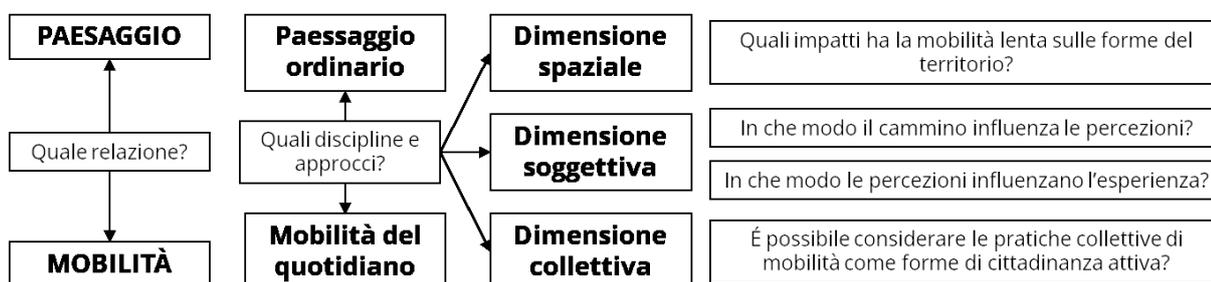


Fig. 29: Il percorso di definizione delle domande di ricerca

Che rapporto c'è tra paesaggio e mobilità? Ovviamente questa prima questione risulta essere troppo generica per poter essere affrontata compiutamente ma è stata il punto di partenza per poter individuare le macroaree disciplinari di riferimento e cercare di 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.

La volontà di analizzare le relazioni che sussistono con la sfera della mobilità porta tuttavia necessariamente ad ampliare lo sguardo anche verso teorie che traggono origine da correnti differenti, geografiche e non, come in primo luogo la geografia dei trasporti, inquadrando quindi la ricerca in uno spazio liminale e ibrido, difficile da delimitare.

La riflessione iniziale, illustrata nei primi due capitoli, ha permesso di delimitare ulteriormente 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.

Il primo vero obiettivo della ricerca è stato quindi quello di individuare quali sono le discipline e gli approcci che possono contribuire ad analizzare le relazioni geografiche tra mobilità dolce e paesaggio del quotidiano. Questo obiettivo si è in seguito tradotto, attraverso il percorso illustrato in Fig. 29, in quattro domande più specifiche, localizzate in Fig. 30 all'interno dello schema di riferimento precedentemente illustrato.

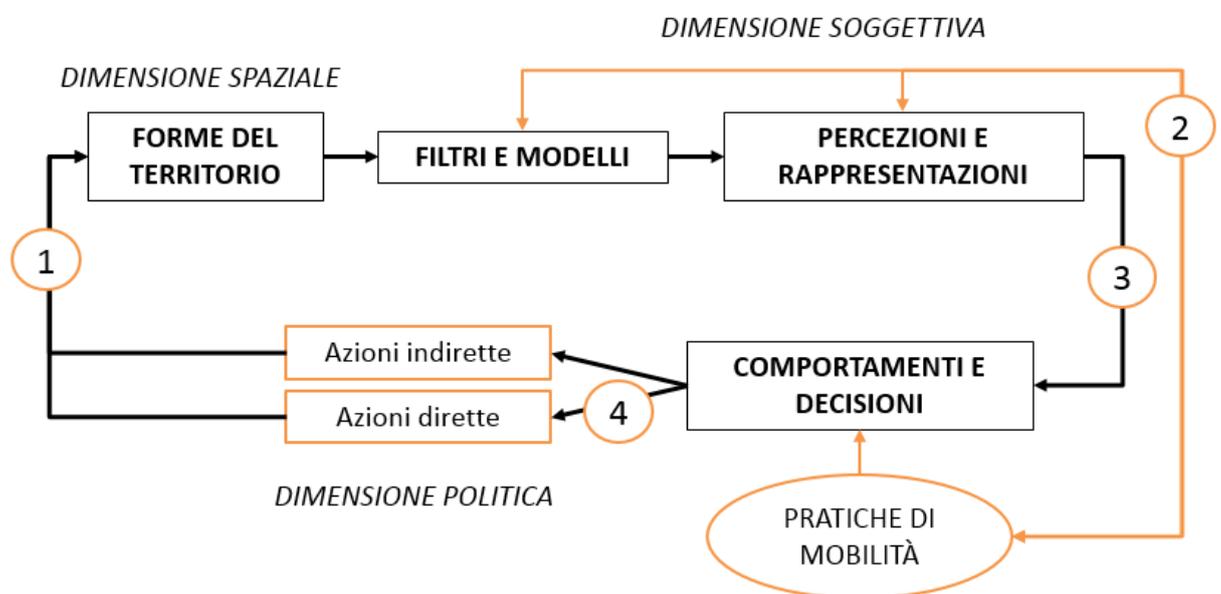


Fig. 30: Le domande di ricerca all'interno dello schema teorico di riferimento

1. Quali impatti ha la mobilità lenta sulle forme del territorio?

Per quanto riguarda la dimensione spaziale della relazione tra paesaggio e mobilità, è necessario infatti considerarne gli effetti territoriali e individuare strumenti o approcci che possano permettere valutare gli impatti (positivi e negativi) che le mobilità, pur non motorizzate e 'dolci', producono sulle forme del territorio. La prima domanda sarà quindi volta ad indagare come i comportamenti e le pratiche di mobilità lenta impattano sulle forme del territorio e di conseguenza sul paesaggio.

2. In che modo il cammino in gruppo influenza le percezioni?

L'analisi degli approcci che adottano un punto di vista maggiormente soggettivo e culturale permetterà invece di focalizzare l'attenzione sulla relazione bidirezionale che sussiste tra percezioni ed esperienze, e si traduce quindi in due domande che riguardano ciascuna un verso di tale rapporto. La seconda domanda di ricerca mira quindi a stabilire se, e attraverso quali modalità, i comportamenti e le decisioni di mobilità, con particolare attenzione al cammino, influenzano il processo di percezione del paesaggio, ossia le tipologie di filtri e modelli adottati e le conseguenti rappresentazioni.

3. In che modo le percezioni influenzano l'esperienza del cammino?

La terza domanda, afferente anche in questo caso alla dimensione soggettiva, è invece orientata nel verso opposto e rivolta alla comprensione del ruolo che il paesaggio percepito ha nelle esperienze e nelle pratiche di mobilità considerate.

4. È possibile considerare le pratiche collettive di mobilità come forme di cittadinanza attiva?

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. Quest'ultima questione è forse quella che maggiormente ha guidato, anche se in maniera inconsapevole durante prima parte del lavoro di ricerca, la scelta del caso studio, il quale verrà illustrato nel capitolo successivo a seguito della trattazione sistematica delle dimensioni teoriche qui individuate.

Prima di poter elaborare delle risposte compiute a tali questioni, le quali verranno arricchite anche dalle informazioni e dalle intuizioni provenienti dall'analisi del caso studio, verranno di seguito descritte le tre dimensioni precedentemente individuate: quella spaziale, legata alle forme materiali del paesaggio e delle mobilità, quella soggettiva, che mette a fuoco maggiormente le implicazioni psicologiche e culturali e infine quella collettiva, che ne analizza gli aspetti politici e sociali.

3.2. LA DIMENSIONE SPAZIALE: MOVIMENTO E IMPATTI TERRITORIALI

In entrambi i due capitoli introduttivi sono stati illustrati separatamente quegli approcci che adottano un punto di vista considerato oggettivo nell'analisi del paesaggio e dei fenomeni legati ai trasporti. Lo studio del paesaggio è stato in particolar modo connotato, soprattutto nel corso dell'Ottocento, dalla descrizione scientifica dei suoi elementi fisici, ai quali si sono progressivamente aggiunti i fattori antropici, attraverso una lettura sistemica che è rappresentata in particolare dall'ecologia del paesaggio. Allo stesso modo, sul fronte delle mobilità, la geografia dei trasporti ha adottato un approccio neopositivista nell'analizzare e modellizzare i flussi di beni e di persone, concentrandosi anche sullo studio delle relazioni tra i percorsi, le rotte e le distanze raggiunte in relazione a vincoli e condizioni ambientali.

In questa sezione verranno approfonditi tre diversi esempi di come alcuni di questi approcci, di matrice non solo geografica, abbiano affrontato il legame tra paesaggio e mobilità concentrandosi sugli aspetti materiali di tale relazione.

3.2.1. Trasporti, forme del territorio e accessibilità

Tra le dinamiche che determinano cambiamenti nelle forme del territorio e nelle modalità con cui esso viene attraversato, l'evoluzione delle infrastrutture e dei flussi di beni e persone 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: da una prima specializzazione e 'normalizzazione' degli spazi stradali mirata a rendere più efficienti gli spostamenti, e operata in maniera sistematica a seguito della rivoluzione industriale, all'avvento del trasporto pubblico elettrico che introduce nel paesaggio urbano binari e cavi sospesi; dagli effetti della diffusione dell'auto privata, espansione urbana e suo avvolgimento in reti di superstrade e tangenziali, sino agli attuali processi di cambiamento verso scenari multimodali dove riprendono spazio i pedoni, i ciclisti e si diffondono nuovi sistemi di trasporto collettivo veloce (Alberti, 2015).

Come affermato nel secondo capitolo, la geografia dei trasporti si è a lungo concentrata sugli effetti che le caratteristiche dei luoghi (in primo luogo morfologiche, infrastrutturali ed economiche) determinano sulle 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). In particolare, la geografia dei trasporti

tradizionale ha come tratto distintivo il fatto di tentare di individuare e categorizzare le caratteristiche dei luoghi di origine e di destinazione, così come delle rotte percorse, per poter creare dei modelli predittivi, in grado di anticipare le evoluzioni e favorire trasporti e connessioni più efficienti. Anche per questa ragione si è diffusa, nella pianificazione urbana, con particolare riferimento a quella dei trasporti, l'idea che il modello della città compatta e con un elevato *mix* di usi del suolo e di attività, sia preferibile, in termini di sostenibilità ambientale ed economica della mobilità, a quello della città diffusa e dello *zoning* funzionale, in quanto la città compatta genera spostamenti di durata e distanze inferiori (Williams, 2005, p. 1).

The need of mobility can be seen as a consequence of the spatial separation between different types of land uses; but enhanced mobility can also be seen as contributing to increased separation of land uses. Because improved transportation facilities enable people to travel farther in a given amount of time than they could previously, transportation improvements contribute to the growing spatial separation between activity sites (especially between home and work) in urban areas. (Hanson e Giuliano, 2004, p. 5)

Come affermano Hanson e Giuliano, la mobilità non deve essere tuttavia considerata solo come una *conseguenza* delle caratteristiche del territorio ma anche, come già affermato, come una delle *cause* che contribuisce al suo cambiamento, soprattutto negli usi del suolo, anche in relazione al grado di accessibilità, e quindi di valore e di 'rendita urbana', come direbbe Edoardo Salzano (2011), acquisito da un luogo.

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)

Al di là dei cambiamenti di paradigma storicamente verificatisi, tra i casi che dimostrano il ruolo attivo delle mobilità nel modificare gli usi e le caratteristiche del paesaggio, vi sono ad esempio le questioni legate agli 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 connettività 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, la cui fortuna è proseguita in seguito anche grazie all'avvento dei sistemi informativi geografici (Goetz et. al, 2009), 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).

L'accessibilità è solitamente misurata attraverso il conteggio del numero di opportunità di attività (ad esempio negozi, scuole, luoghi di lavoro o strutture sanitarie) disponibili e raggiungibili ad una determinata distanza da un luogo di partenza e può essere calcolata dal punto di vista delle persone, del numero di luoghi raggiungibili da una residenza, oppure come caratteristica di un'area rispetto ad un'altra (Hanson and Giuliano, 2004, p. 6).

Il semplice calcolo dell'accessibilità dei luoghi 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, oggetto principale di questa branca della geografia, 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). In particolare, 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).

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 la variabilità negli 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).

La ricerca di Cervero e Duncan (2003), condotta nell'area di San Francisco, rivela che, tra i fattori principali che inducono l'utilizzo di mezzi di trasporto non motorizzati, vi sono la buona connessione delle strade, la presenza di isolati di piccole dimensioni, la variabilità dell'uso del suolo e la vicinanza di attività commerciali. Tuttavia lo stesso studio mette in evidenza come altri macro-fattori, come la topografia o il clima, abbiano una maggiore influenza rispetto a quelli relativi all'ambiente costruito precedentemente elencati.

Al caso di Londra è stata invece applicata una metodologia per lo sviluppo di modelli di mobilità pedonale a scala urbana, attraverso un'analisi a regressione multipla di variabili indipendenti rispetto alla variabile dei flussi di pedoni osservati. Tra i fattori considerati in questo caso (struttura della strada, uso del suolo, visibilità e accessibilità) la visibilità sembra assumere un ruolo chiave nel determinare gli spostamenti a piedi, dimostrando in un certo senso quanto conti la possibilità di leggere il paesaggio e orientarsi nel rendere più facili e quindi frequenti gli spostamenti pedonali (Desyllas et al, 2003).

Anche nel lavoro di Foltête e Piombini (2007), realizzato con i dati relativi alla città di Lille, la visibilità, in particolare di piazze, edifici con una funzione commerciale e aree alberate, si dimostra in grado di favorire gli spostamenti a piedi, mentre emerge inoltre che gli edifici residenziali e i piccoli monumenti agiscono in maniera opposta.

Infine, all'interno di questa tipologia di studi, è possibile inserire anche il modello gerarchico sviluppato da Alfonzo (2005), il quale si differenzia leggermente rispetto ai precedenti poiché assume un punto di vista meno oggettivo e introduce l'importanza delle percezioni individuali. Alfonzo descrive in un quadro socio-ecologico le variabili soggettive, sociali, regionali e fisico-ambientali che incidono sulla scelta di camminare all'interno di un processo gerarchico di *decision-making* basato sui bisogni e le necessità che concorrono a determinare la decisione di effettuare uno spostamento a piedi (ivi, p. 817).

La gerarchia è illustrata in Fig. 31 mostra alla base, come primo elemento che determina la decisione di camminare, la 'fattibilità', intesa come insieme di tutti quei fattori limitanti che non dipendono dalle condizioni ambientali ma dal tempo, dalla possibilità, volontà o responsabilità personale. Lo schema di Alfonzo, tuttavia, appartiene alle analisi che considerano la dimensione spaziale del paesaggio, poiché gli aspetti localizzati al di sopra della fattibilità riguardano invece il paesaggio inteso come *design* e forma urbana.

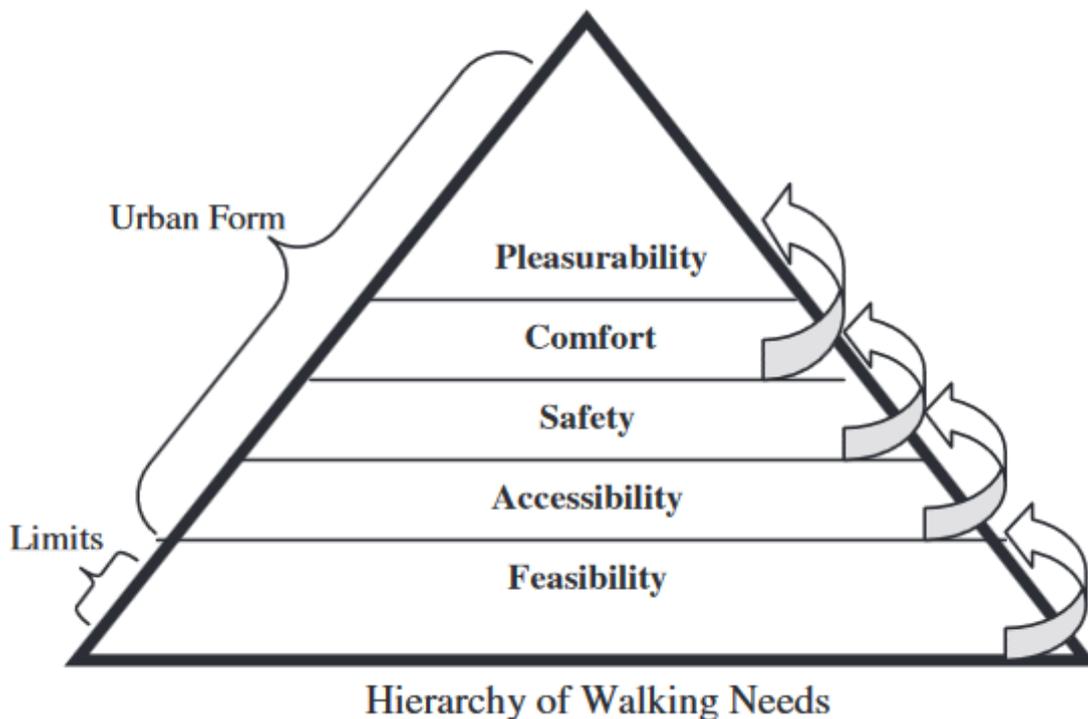


Fig. 31: Gerarchia dei 5 livelli di *walking needs* (Alfonzo, 2005)

Il secondo fattore è infatti l'accessibilità, considerata in maniera più ampia rispetto alla definizione data dalla geografia dei trasporti tradizionale, poiché in questo caso comprende *"the pattern, quantity, quality, variety and proximity of activities present, as well as the connectivity between the uses"* (ivi, p. 826). Una volta soddisfatti i criteri di fattibilità e accessibilità, il terzo bisogno che secondo Alfonso deve essere soddisfatto per portare alla decisione di camminare riguarda la sicurezza, la quale viene influenzata dalle caratteristiche della forma urbana: *"urban form features that may contribute to feelings of safety include graffiti, litter, abandoned or run down buildings, and the presence of first-floor windows that are visible from the street"* (ibidem)²⁸. Il quarto livello è rappresentato dal *comfort*, influenzato, secondo l'autrice, dalle caratteristiche urbane che regolano il rapporto tra pedoni e traffico motorizzato, dalle condizioni dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali, dalle caratteristiche architettoniche che forniscono protezione dalle condizioni atmosferiche come pioggia o sole eccessivo (arcate, portici) e dall'arredo urbano (panchine, fontane, ecc.). Infine, se tutti i precedenti fattori sono soddisfatti, l'ultimo criterio riguarda il piacere generato dalle caratteristiche del paesaggio che si attraversa:

²⁸ Il ruolo di tali elementi, con particolare riferimento ai graffiti e alle finestre visibili dalla strada, non è sempre così direttamente correlato alla sensazione di sicurezza. Il caso studio analizzato in questa ricerca, ad esempio, dimostra l'esatto contrario, soprattutto per quanto riguarda i *murales*.

“Diversity, complexity, liveliness, architectural coherence and scale, and aesthetic appeal may all affect a person’s level of satisfaction with pleasurability. Streetscapes, urban design features, architectural elements, and the activity level of a setting may enhance these qualities. Specifically, some factors that may make for a pleasurable environment include street trees, mixed uses, public spaces, other people, attractive or interesting architecture, historic or unique buildings, color, and outdoor dining areas, among others.” (ivi, p. 829)

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 reali vincoli spaziali che limitano la mobilità non motorizzata, dando spesso per implicito il ruolo negativo o positivo di alcune componenti del paesaggio.

3.2.2. Ecologia del paesaggio urbanizzato e mobilità lenta

Per quanto riguarda invece gli effetti della mobilità sulle tipologie di uso del suolo, oltre 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, 2009).

In primo luogo, come sottolinea Marc Antrop, nel corso della storia, l’evoluzione dei mezzi e delle infrastrutture di trasporto ha generato forti impatti sul paesaggio naturale, illustrati schematicamente in Tab. 5, tra i quali in particolare vi sono gli effetti delle bonifiche e dell’antropizzazione delle aree costiere e delle zone umide (aree ripariali, paludi) e la frammentazione e l’effetto barriera causato dalle infrastrutture stradali e ferroviarie ad alta velocità.

Nello schema si evidenzia inoltre come la realizzazione di vie d’acqua e la canalizzazione dei fiumi, anche per scopi energetici, impatti, oltre che sulla portata, anche sulla biodiversità e sullo stato di salute degli ecosistemi ripariali.

Tab. 5: Fasi del processo di innovazione dei trasporti in Europa (Antrop, 2004)

Fasi e periodi di innovazione	Infrastrutture e mezzi di trasporto	Effetti sul paesaggio
XVI – inizio XVII secolo	Chiatte, barche, canali e porti	La realizzazione di vie navigabili produce importanti cambiamenti nel paesaggio: frammentazione e nuovi corridoi. Fitta rete di corsi d'acqua soprattutto in Inghilterra e nei Paesi Bassi. All'inizio del XIV secolo la maggior parte dell'Europa occidentale è collegata da vie navigabili interne.
XVIII secolo	Nuove strade	Alla fine del XVIII secolo, il tempo di viaggio dalla capitale fino al confine è ridotto della metà in Inghilterra e Francia. La nuova rete stradale riflette l'organizzazione, centralizzata o decentralizzata, degli Stati.
1825 – 1875 circa	Infrastrutture ferroviarie	La rete ferroviaria si diffonde dal Nord dell'Inghilterra in quasi tutta l'Europa. Le ferrovie sostituiscono gradualmente l'uso dei corsi d'acqua.
1919 – 1924	Aerei	La maggior parte delle capitali europee sono connesse tramite aeroporti.
1930	Automobile	In Germania si realizza la prima autostrada con accesso controllato.
1960 in poi	Automobile	Miglioramento delle strade esistenti, nuove strade si sovrappongono alla rete esistente; estensione della rete autostradale. Gli effetti della frammentazione aumentano rapidamente.
1960 in poi	Porti marittimi	L'aumento del traffico marittimo richiede vaste aree per lo stoccaggio delle merci in transito e l'aumento delle dimensioni delle infrastrutture portuali; Le zone umide prevalentemente lungo gli estuari dei fiumi e lungo le coste vengono bonificate.
1960 in poi	Infrastrutture energetiche: oleodotti e linee elettriche	Sviluppo della rete energetica; il trasporto di energia raddoppia nel corso del periodo tra il 1970 e il 1990.
1960 in poi	Aerei	Aumenta il trasporto di massa; effetti indiretti sullo sviluppo veloce di nuove aree turistiche, per lo più non sviluppate con impatti sulle le zone costiere.
1980 in poi	Sistemi di trasporto ferroviario ad alta velocità	Prima ferrovia ad alta velocità (TGV) in Francia. le nuove ferrovie sono caratterizzate da un forte effetto barriera nel paesaggio.

Le infrastrutture viarie costituiscono quindi quasi delle cicatrici poiché le strade, come afferma Richard Forman, uno dei padri dell'ecologia del paesaggio, “*slice the land into pieces, and tie it together for us.*” (Forman, 1998, p. iii). Forman è stato il primo anche a coniare il termine *road ecology*, riferendosi all'insieme di studi dedicati ad analizzare gli effetti, principalmente negativi, che le infrastrutture stradali generano sulle componenti, le strutture e i processi ecosistemici (Coffin, 2007) e a studiare possibili soluzioni di mitigazione.

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, oltre che una barriera, per la fauna, 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 delle aree rurali, anche in relazione ad una loro maggiore accessibilità dovuta alla diffusione dei mezzi motorizzati, ha 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 anche 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 infrastrutture 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).

Come accennato nel secondo capitolo, le *greenways*, 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). Anche se le *greenways* possono riguardare aree urbane così come aree rurali, è nelle città e attorno ad esse che sono diventate maggiormente popolari, soprattutto in Nord America e Nord Europa, dove possono soddisfare un diffuso bisogno di mobilità sostenibile, di ricreazione attiva e di connessione con la ‘natura’ (Bryant, 2006, p. 29).

Essendo necessario uno sforzo di dialogo tra diverse discipline nonché di pianificazione integrata a scala metropolitana, come dimostrano i casi di New York, Vancouver e Bruxelles illustrati da Senes e Toccolini, queste riflessioni contaminano anche la disciplina urbanistica, portando il concetto di *greenway* ad estendersi ulteriormente.

“Le reti della mobilità non sono più concettualizzate unicamente come composte da canali di sempre maggiore portata, ma anche come insieme di vasi capillari entro tessuti spugnosi; il problema della circolazione e del traffico non è più solo problema di adduzione, stoccaggio ed evacuazione, ma anche problema di percolazione entro città e territori dei quali sempre più frequentemente viene riconosciuto il carattere eminentemente poroso. [...] Porosità ed isotropia divengono concetti fondamentali, così come identità, separazione funzionale e gerarchia lo erano per l’urbanistica tradizionale. Mutuati dalle scienze ambientali essi non riguardano solo la mobilità delle persone e delle merci, ma i movimenti di tutte le specie (umane, animali e vegetali) entro un territorio. In qualche modo essi costituiscono una passerella concettuale tra i temi della mobilità e quelli ambientali, costringendo l’urbanistica ad utilizzare concetti inabituali.” (Secchi, 2011, p. 88)

Nell’opinione di Bernardo Secchi, sono i concetti di ‘porosità’ e ‘isotropia’, e non tanto quelli di ‘separazione’ e ‘gerarchia radiale’, che in un certo senso caratterizzano ancora la pianificazione delle reti ecologiche e delle vie verdi, ad essere la vera ‘passerella concettuale’ tra la mobilità e l’ecologia del paesaggio, andando ad interessare idealmente ogni punto della città, in maniera diffusa e capillare.

3.2.3. Paesaggio, mobilità e salute

Oltre 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 motivate dalla volontà di informare e indirizzare più consapevolmente i decisori, e quindi anche il mondo della pianificazione urbana e dell’architettura, per 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, secondo alcuni, si tratti di approcci di tipo neo-determinista (Andrews et al., 2012; Davison and Curl, 2014), i risultati e le considerazioni che emergono da tali studi possono fornire basi e spunti di riflessione utili anche per le altre tradizionali aree di ricerca geografica, come gli studi sul paesaggio (Keeling, 2009, p. 517), e per considerare 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.

Tradizionalmente infatti, l'analisi dei trasporti ha considerato principalmente gli incidenti e i decessi quali costi sanitari correlati ai trasporti, tralasciando i benefici psicofisici che derivano dall'utilizzo frequente di mezzi di trasporto 'attivi'. Questi ultimi oggi sono maggiormente considerati anche grazie a politiche internazionali come quelle dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, come ad esempio il Programma Health Cities²⁹ (Aldred, 2013).

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 dall'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, metodologie statistiche di confronto tra variabili determinanti e descrizioni delle caratteristiche formali dei luoghi dedicati al cammino.

²⁹ Maggiori informazioni sul programma dell'OMS "Città Sane" sono disponibili all'indirizzo: <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/urban-health/activities/healthy-cities> - Ultima consultazione in data 14/01/2017.

In altri casi, la connessione tra paesaggio, mobilità e benessere è indagata non solo in relazione a componenti legate alla salute fisica degli individui, attraverso indicatori come ad esempio l'Indice di massa corporea (Frank et al., 2006), ma anche in relazione ad indicatori diversi, quali il livello di solitudine nella popolazione anziana, per la quale le caratteristiche del contesto urbano, il grado e il tipo di mobilità si dimostrano essere variabili chiave (van den Berg et al., 2016).

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, spaziali e non, 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.

Although an area may be deemed “walkable” or “cyclable”, if it is not perceived as such, then health benefits achieved through physical activity are unlikely to be realised. Furthermore, such studies often fail to recognise the complexities of mode choice and individuals' motivations, perceptions and desires as well as the environment. In summary geographers should think critically about the socio-spatial environment and the relationship to health outcomes. (Davison e Curl, 2014, p. 343)

L'analisi delle caratteristiche materiali degli spazi delle mobilità può quindi fornire dati utili non solo per lo studio della relazione tra mobilità e salute (umana e ambientale) e per una pianificazione più attenta alla mobilità non motorizzata, ma anche per poter inquadrare il ruolo che tali caratteristiche possono assumere (senza tuttavia adottare un approccio neo-determinista) nell'instaurarsi di una relazione di affezione, anche di tipo immateriale, tra gli individui e i paesaggi del quotidiano.

3.3. LA DIMENSIONE SOGGETTIVA: PERCEZIONI, RAPPRESENTAZIONI E PRATICHE

Dopo aver esaminato alcuni degli approcci che affrontano le interrelazioni tra mobilità e paesaggio osservandone principalmente gli effetti spaziali e quantitativi, l'obiettivo di questa sezione è di illustrare attraverso quali approcci sia possibile considerarne la dimensione immateriale, soggettiva e culturale.

Per quanto riguarda il paesaggio, il percorso effettuato all'interno del primo capitolo ha dimostrato l'importanza delle percezioni soggettive e delle rappresentazioni culturali nel processo che porta alla creazione di differenti 'idee di paesaggio' mentre, da un punto di vista fenomenologico, ha messo in evidenza anche il ruolo delle esperienze quotidiane che in esso e attraverso di esso si svolgono. Anche lo studio delle mobilità, a seguito del *mobility turn*, ha iniziato a considerare non solo l'importanza delle caratteristiche quantificabili dei luoghi di partenza e destinazione, ma anche altri fattori che ne determinano le caratteristiche percepite prima, durante e dopo il tragitto, come le diverse rappresentazioni culturali delle mobilità o le differenti pratiche in cui lo spostamento si incarna.

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 punti di vista che interpretano la 'mobilità del paesaggio' e i 'paesaggi delle mobilità' in chiave non oggettiva: gli approcci legati allo studio delle percezioni soggettive, le geografie culturali e, infine, gli approcci fenomenologici e *more-than-representational* (Lorimer, 2005).

3.3.1. Prospettive e modelli della percezione in movimento

Il ruolo della dimensione soggettiva, non solo intesa come appartenente ad un singolo individuo, ma come rinuncia alla pretesa di poter modellizzare e descrivere i processi in maniera oggettiva, indipendente da dinamiche culturali e da aspetti psicologici, può essere rintracciato, ancor prima del *mobilities turn*, all'interno degli studi dedicati al funzionamento della percezione del paesaggio, 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.

Nassauer (1995) individua quattro gruppi di teorie che spiegano le ragioni delle più comuni preferenze paesaggistiche: le teorie biologico-evoluzioniste -come la teoria della prospettiva-rifugio di Appleton (1975), secondo la quale l'uomo istintivamente predilige paesaggi che permettano contemporaneamente di osservare un'ampia porzione di territorio e di avere anche disponibilità di protezione e rifugio-; le cosiddette *information-processing theories*, le quali non si limitano a considerare fattori legati all'evoluzione ma interpretano le preferenze paesaggistiche come frutto di corrispondenze tra le caratteristiche fisiche e le funzioni potenziali in esse esprimibili -come la teoria dell'*affordance* di Gibson (1979) oppure quella di Kaplan e Kaplan (1989) sui bisogni di esplorazione e comprensione-; le teorie transazionali, che enfatizzano il ruolo attivo del soggetto in un processo di mutua influenza, nel quale il soggetto è parte attiva e in movimento (Ittelson, 1973); le teorie della psicologia comportamentista, per le quali, in maniera ancor più marcata, sono i comportamenti a determinare l'immagine del mondo.

L'autrice inserisce all'interno degli approcci appartenenti alla seconda categoria anche la teoria della leggibilità sviluppata da Kevin Lynch (1960), a cui è importante fare riferimento per l'importanza che assegna al movimento.

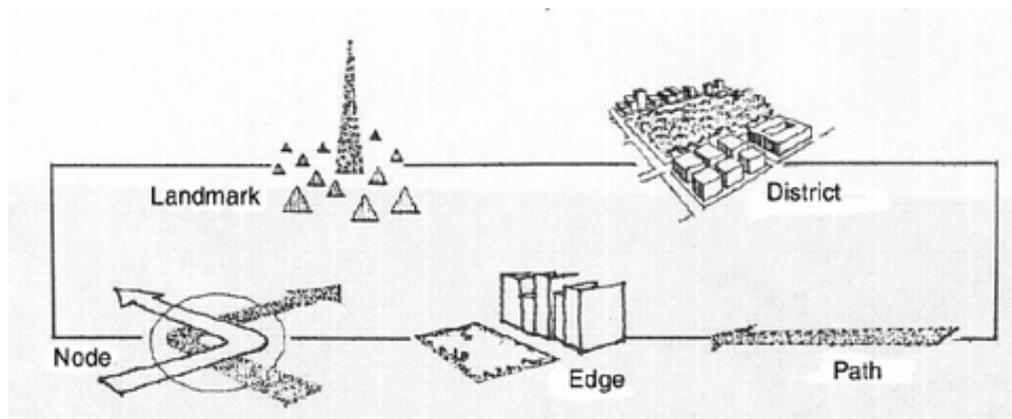


Fig. 32: Categorie di elementi del paesaggio urbano percepito (Lynch, 1960)

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 (Fig. 32).

Il noto lavoro di Lynch è frutto di un'indagine condotta in tre città con centri urbani a pianta molto differente (Boston, Los Angeles e Jersey City), tramite la raccolta delle mappe mentali di alcuni abitanti locali. La sovrapposizione delle mappe raccolte ha permesso a Lynch di individuare alcuni elementi comuni attraverso i quali gli individui costruiscono le proprie immagini della città, ciascuno dei quali ha strettamente a che fare con il modo in cui essa viene attraversata e quindi con il movimento: i margini sono fratture lineari nel

complesso cittadino che impediscono i movimenti, i percorsi sono le linee di spostamento di riferimento, i nodi sono gli incroci e le piazze principali, i distretti sono i quartieri, i settori in cui viene suddivisa la città e infine i *landmark* sono i punti di riferimento utilizzati per orientarsi.

A differenza degli elementi analizzati dagli approcci spaziali considerati nella sezione precedente, queste categorie non corrispondono a determinati 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. 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 ambiente 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 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 a seconda del tipo di trasporto e del ruolo del soggetto (Fig. 33).

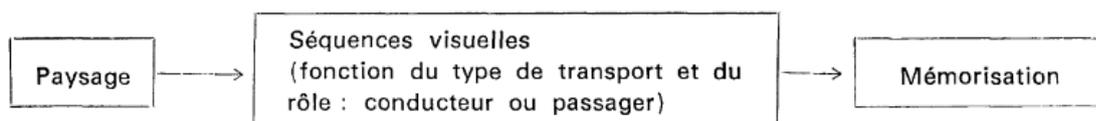


Fig. 33: Processo di percezione e memorizzazione del paesaggio in movimento (Bailly, 1974, p.526)

Lo schema in Fig. 34 illustra nel dettaglio il processo attraverso il quale, secondo Bailly, viene percepito e memorizzato il paesaggio in movimento. Leggendo lo schema dall'alto verso il basso si osserva il processo di selezione e riduzione progressiva del paesaggio percepito ad una rappresentazione generale, in funzione del movimento, dei punti di riferimento individuati e degli schemi di riferimento; mentre in orizzontale si dispiega la sequenza di immagini che l'occhio percepisce durante lo spostamento, con una distinzione tra il campo visuale periferico e quello utile.

DÉPLACEMENT ET MÉMORISATION DU PAYSAGE

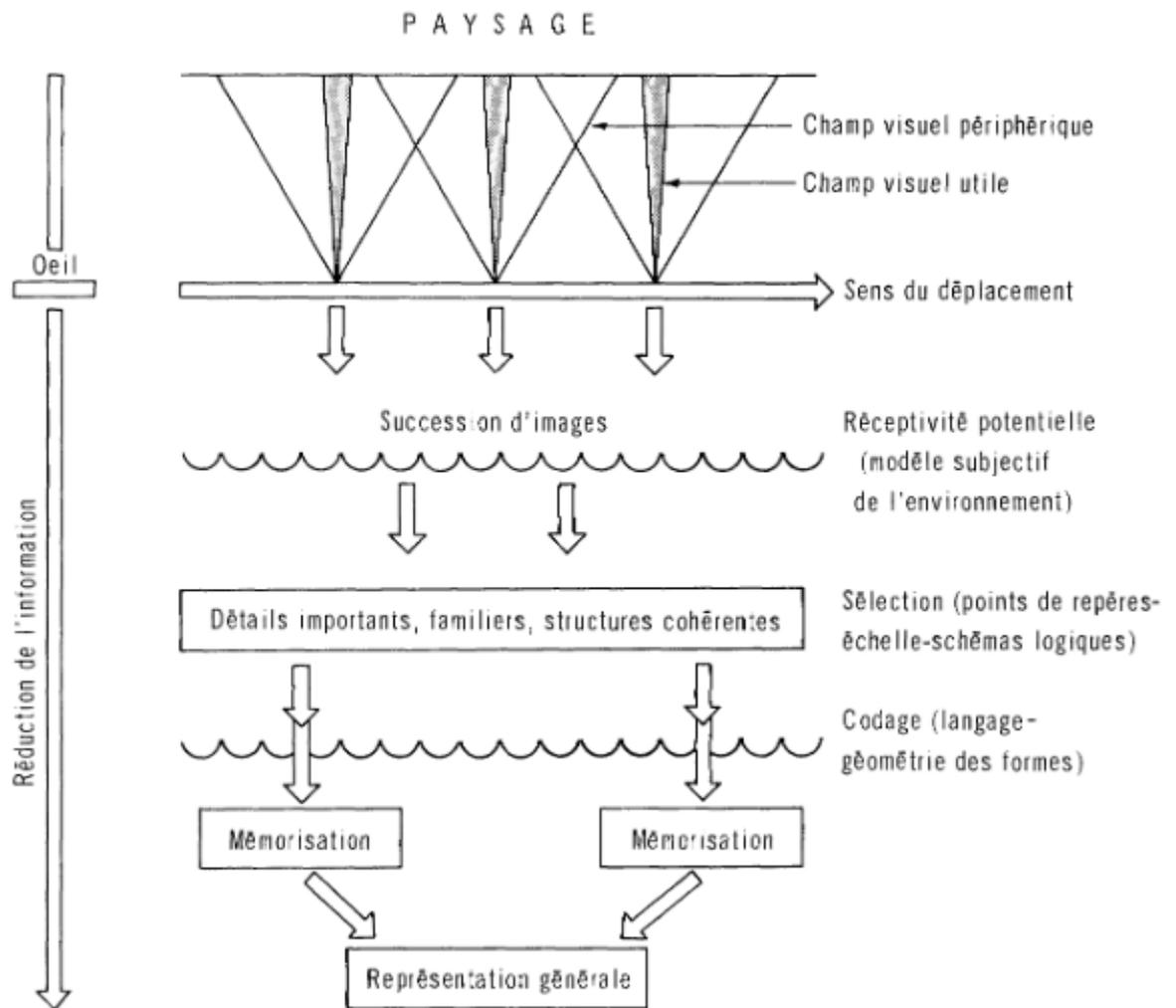
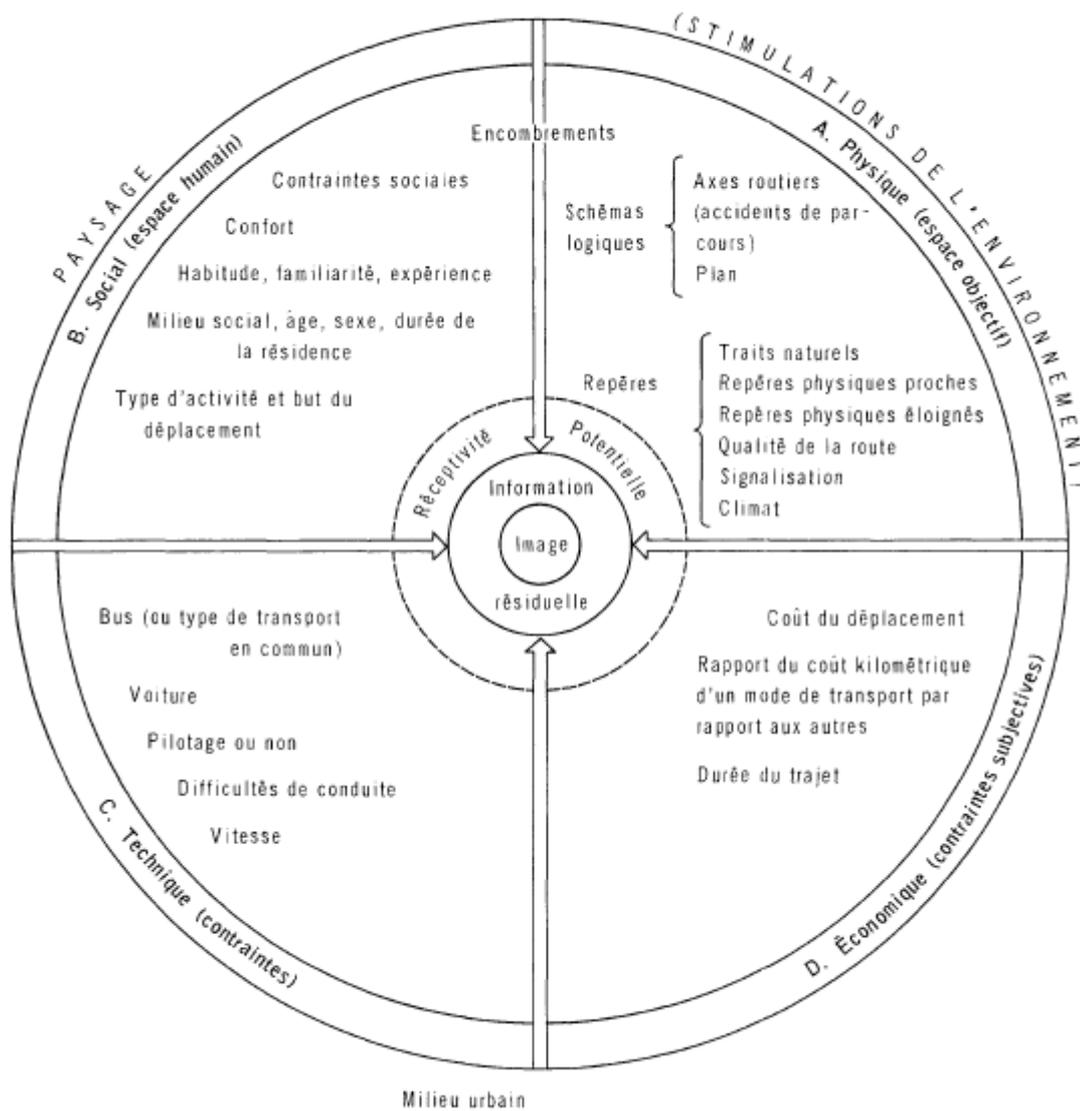


Fig. 34: Processo di percezione e memorizzazione del paesaggio in movimento (Bailly, 1974, p. 535)

“Les trois grands critères perceptifs (repère — schémas logiques — échelle) peuvent être rattachés aux traits physiques du paysage. De plus, comme la pratique du cadre de vie modifie la perception, il faut, pour comprendre l'image du voyageur, tenir compte de critères sociaux, techniques et économiques. Ceux-ci ne se manifestent pas aussi directement dans les réponses que les traits naturels mais ils constituent un filtre pour la réceptivité potentielle et la mémorisation. Pour comprendre globalement la formation de l'image, toutes les variables dégagées indirectement dans les travaux précédents doivent être analysées, puisque seul un regroupement de ces composantes du milieu physique, social, technique, économique permet de saisir le processus perceptif, ainsi que l'interaction entre l'individu et l'environnement.” (Bailly, 1974, p. 537)

Il processo di selezione e memorizzazione degli elementi del paesaggio tuttavia, come afferma lo stesso Bailly nel brano riportato, non riguarda solamente gli aspetti fisici, ma anche fattori sociali, tecnici ed economici. Lo schema successivo (Fig. 35) illustra con maggior dettaglio la suddivisione del paesaggio percepito tra elementi oggettivi ed elementi soggettivi (sociali, tecnici ed economici).

MODÈLE DESCRIPTIF DE LA PERCEPTION LORS D'UN DÉPLACEMENT EN MILIEU URBAIN



A. Éléments physiques objectifs du paysage B.C.D. Constraintes subjectives de l'individu

Fig. 35: Modello descrittivo dei fattori che influenzano la percezione del paesaggio (Bailly, 1974, p. 538)

I filtri che derivano dalla percezione dei tratti fisici del paesaggio dipendono dai punti di riferimento, dallo schema logico, dalla trama regolare o irregolare del tessuto urbano e infine dalla velocità e quindi dalla scala con cui viene percepito un elemento, in quanto la prospettiva cambia a seconda del mezzo utilizzato.

Tra i fattori sociali vengono elencate le variabili demografiche (età, genere, residenza), le condizioni del viaggio, la familiarità o estraneità al luogo e il tipo di attività che si sta compiendo nonché l'obiettivo dello spostamento. Nei due segmenti inferiori sono invece elencati i fattori economici e quelli tecnici legati al tipo di mezzo utilizzato.

Oltre al ruolo centrale che, nello schema riportato, viene assunto dall'immagine del paesaggio, 'residuo' del processo di percezione visuale sopra descritto, il modello di Bailly risulta interessante anche per la sua capacità di assegnare un ruolo ai fattori soggettivi e culturali e può essere considerato un precursore delle riflessioni che, dagli anni '70 ad oggi, hanno approfondito, allontanandosi ancor più dalla psicologia ambientale, proprio la dimensione soggettiva e culturale del paesaggio e delle sue relazioni con il movimento dei soggetti.

3.3.2. Geografia culturale: rappresentazioni di paesaggi in movimento

Nel campo geografico, durante il *cultural turn* degli anni '70 e '80, anziché approfondire le dinamiche psicologiche e percettive, vi è la volontà di concentrarsi sul linguaggio, sui discorsi, i significati e le rappresentazioni, come narrazioni e strumenti per comprendere le varie manifestazioni delle realtà sociali (Howard et al., 2013). 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 e quindi 'consumato', 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 colonizzazione e imperialismo). I valori comunicati dal paesaggio possono così migrare e venire adottati in ambiti diversi da quelli originari e persino provocare ulteriori spostamenti, quali ad esempio le migrazioni o i viaggi turistici.

Piuttosto che analizzare come cambia o come avviene 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. Tra gli approcci di questo tipo è possibile individuare due differenti categorie: a) le ricerche sulle rappresentazioni del movimento, paesaggistiche e non solo, che analizzano ad esempio come la mobilità venga codificata anche attraverso la diffusione e l'adozione di particolari 'culture del paesaggio'; b) gli approcci che si occupano di analizzare la mobilità, intesa come diffusione, delle rappresentazioni paesaggistiche.

Le rappresentazioni della mobilità, prodotte attraverso carte stradali, rotte aeree, mappe delle connessioni digitali sono così ubiquitarie e abituali che spesso non ne viene messa in discussione l'esistenza o l'apparenza. Eppure gli spazi della mobilità sono visibili e accessibili anche grazie a questa continua riproduzione di immagini, di rappresentazioni quotidiane dei paesaggi della mobilità contemporanee. Risultano quindi particolarmente interessanti gli approcci che analizzano come vengono prodotte e utilizzate le mappe, le fotografie, i disegni, i testi, le narrazioni della mobilità. Prima ancora dell'odierna pervasività delle rappresentazioni cartografiche mobili del paesaggio, esemplificate dagli itinerari suggeriti, e memorizzati, ad esempio da *Google Maps*, sono i dipinti e i romanzi ad essere stati studiati come esempio di quanto le rappresentazioni della mobilità siano in grado di produrre e interpretare narrazioni culturali (Sen and Johung, 2013, p.5). 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 giocava un ruolo fondamentale. Matless in particolare ha analizzato come per la corrente dei preservazionisti inglesi "*walking, cycling, camping and map-reading made up an 'art of right living'*" (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, tutt'ora presenti nell'immaginario collettivo (Fig. 36).

"To walk in the English countryside involves at least some attunement with the various sensibilities still distilling from sublime and romantic figurations of self, travel, landscape and nature (see, for example, Andrews 1989; Wallace 1993; Gilroy

2000). As McNaughten and Urry (1998) and Darby's (2000) historical and sociological analyses demonstrate, such ways of being-in and being-with a landscape practised as both nature and nation, remain the precondition and the milieu of contemporary countryside walking in England." (Wylie, 2005, 235)



Fig. 36: Hiking - James Walker Tucker (1936) - Laing Art Gallery

Sempre Wylie ricorda che uno dei principali meriti del lavoro di Matless è quello di aver considerato paesaggio, soggettività e cittadinanza in maniera strettamente interrelata. Nel caso del paesaggio inglese, infatti, attraverso pratiche codificate vengono prodotte nuove soggettività e, al contempo, attraverso discorsi legati a temi sanitari, identitari, sull'autenticità e la cittadinanza, si verifica una continua produzione e mobilitazione del paesaggio materiale e simbolico (Wylie, 2007, p. 116).

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 il cammino urbano viene rappresentato con sfumature molto differenti, impedendo, tra le altre ragioni, lo sviluppo di

un equivalente movimento di tutela del paesaggio anche in riferimento alle aree urbane così come quello originatosi anche grazie al movimento dei preservazionisti nel mondo anglosassone.

The history of both urban and rural walking is a history of freedom and of the definition of pleasure. But rural walking has found a moral imperative in the love of nature that has allowed it to defend and open up the countryside. Urban walking has always been a shadier business, easily turning into soliciting, cruising, promenading, shopping, rioting, protesting, skulking, loitering, and other activities that, however enjoyable, hardly have the high moral tone of nature appreciation. Thus no similar defense has been mounted for the preservation of urban space, save by a few civil libertarians and urban theorists (who seldom note that public space is used and inhabited largely by walking it). (Solnit, 2001, p. 207)

Se la mobilità in ambito rurale richiama la ricerca, spesso a piedi, di qualcosa di straordinario, di sublime o eccezionale, a livello sia esteriore che interiore e riflessivo, il movimento in ambito urbano è stato invece, come ricorda Cresswell, rappresentato in contesti molto differenti con messaggi a volte anche opposti.

“The urban landscape provides a vast labyrinth of streets, sidewalks, parks, shortcuts, and alleyways, which we inhabit by walking, by getting lost, by idling away the hours. The delight that many of us feel as we stroll the spaces of Paris or New York or London has been translated into complicated fictional, poetic, filmic, and philosophical theories that tell a number of diverse and often opposing stories.” (Cresswell, 2006, p. 213)

Attraverso il quadro di Gustave Caillebotte, in Fig. 37, è possibile immergersi nel punto di vista del *flâneur*, a passeggio tra i viali della Parigi recentemente ricostruita da Haussmann e osservare l'isolamento, il distacco, anche rappresentato dall'assenza di sguardi che si incrociano, che caratterizza la rappresentazione del rapporto tra i pedoni e il paesaggio urbano a cavallo tra il XIX e il XX Secolo. Più recentemente le figure del consumatore, del pendolare, del *city user*, del *businessman* e del turista 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 ai luoghi (Nuvolati, 2007, p. 152; Adey, 2010, p. 63).



Fig. 37: Place de l'Europe, tempo di pioggia - Gustave Caillebotte (1877) - Art Institute of Chicago

La seconda categoria di studi, qui non approfondita poiché poco correlata al tema del paesaggio urbano del quotidiano, riguarda quelle ricerche che considerano invece come il paesaggio stesso possa 'viaggiare' nello spazio, nel senso che *"not just that material landscapes might be literally transported, but that the values, beliefs and attitudes that work through and emerge from specific landscape practices and 'ways of seeing' can be seen to migrate through spaces and times"* (Wylie, 2007, p. 122). Le rappresentazioni artistiche, letterarie e scientifiche dei paesaggi extra-europei sono state considerate, in particolar modo da Thomas Mitchell (1994), come un riflesso del pensiero e della cultura imperialista e hanno quindi influenzato grandemente il modo di percepire, interpretare e modificare i paesaggi coloniali. Più recentemente, a questa categoria di studi, si sono aggiunte ricerche relative all'analisi della circolazione di *landscape object* (Della Dora, 2009), ossia rappresentazioni visuali di paesaggi, fissate su vari supporti materiali, che fisicamente si spostano nello spazio e così operano in quanto *"active media for the circulation of place"* (ivi, p. 335).

3.3.3. Paesaggi di pratiche – pratiche di mobilità

Nonostante il paesaggio inteso da Matless sia intriso di pratiche, sebbene moralmente codificate, bisogna attendere la svolta fenomenologica e verso approcci cosiddetti *non-representational* (Thrift, 2008) e *more than representational* (Ingold, 2000; Lorimer, 2005), per assistere 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. In questo paragrafo ne verranno elencati alcuni, i quali compongono un percorso che mira a sottolineare il legame tra le pratiche di mobilità e il paesaggio. Si tratta di un legame a volte ambivalente, poiché inizialmente le pratiche di mobilità vengono viste sotto una luce negativa che tuttavia recentemente si è aperta ad una interpretazione più complessa.

Come emerso in entrambi i primi due capitoli, 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 ‘pratiche’, ‘*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). Tra essi, tuttavia, è da escludere quello di J.B. Jackson, il quale attinse proprio dal pensiero fenomenologico per esplorare gli ‘incontri’ tra popolazione e paesaggio in maniera dinamica, anticipando molte delle riflessioni successive di seguito descritte.

In generale il paesaggio viene associato alla staticità e all’osservazione da fermi, per questo è meno ovvio un suo affiancamento con le idee, molto più dinamiche, di pratiche e di movimento (Rose and Wylie, 2006, p. 476). 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.

“Theories of practice can add theoretical weight to the wonderful insights of a geographer such as J.B. Jackson. What the idea of ‘landscape of practice’ allows is an injection of temporality and movement into the static at the same time as practice is contextualized and given a frame.” (Cresswell 2003, p. 280)

Secondo Cresswell infatti, Jackson adotta una “*mobile view of landscape*” (ivi, p. 275) molto più vicina alle pratiche vernacolari e all’osservazione del paesaggio dal basso, dall’interno, o

meglio 'attraverso' di esso (a piedi, in moto o sul *pick-up*), piuttosto che ad una visione distaccata, astratta e contemplativa.

Non sempre tuttavia, le pratiche di mobilità sono state associate al paesaggio in maniera positiva. Al contrario, la maggior parte delle prime riflessioni 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.

"As private cars replaced public rails, we have become dependent upon a single form of transportation that has recreated the landscape in its image. Differentiated place was increasingly subordinated to or transformed into homogeneous space. With the loss of walkable distances has disappeared the loss of walking as a regular means of circulation." (Macauley, 2000, p.6)

Nel suo saggio su *"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' (ivi, 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)

Nel suo testo su *Place e Placelessness*, il geografo Edward Relph ha sottolineato come l'aumento della mobilità è tra le cause della perdita del senso dei luoghi (Relph, 1976). Parallelamente anche Yi-Fu Tuan sostiene che mobilità e luoghi siano concetti antitetici e che il nomadismo sia da considerare come un modo per 'fuggire' o 'perdere' i 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 più facile 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 utilizzare il termine paesaggio associato alle pratiche possa in realtà coincidere con il significato di *place* in quanto luogo vivo e fluido, mentre ritiene che il termine paesaggio mantenga troppa enfasi sulla materialità e l’estetica. (Cresswell, 2003; Merriman et al., 2008).

A questa obiezione è possibile opporre innanzitutto quanto sostiene Wylie, ossia che è proprio nell’ambiguità del termine stesso (né troppo vicino, né troppo astratto) che sta l’utilità del termine paesaggio rispetto a *place* o *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, almeno ai fini della presente ricerca, al posto del concetto di luogo, termine che forse fa maggiormente riferimento ad una dimensione legata all’esperienza individuale.

Diversi ricercatori hanno provato quindi ad applicare questo approccio che spinge a concentrarsi sulle pratiche quotidiane di incontro tra movimento, in senso lato, e paesaggio. Come affermato nel capitolo iniziale dedicato al paesaggio del quotidiano, uno dei principali contributi alla riflessione in chiave fenomenologica sul paesaggio proviene dall’antropologo Tim Ingold, il quale si è spesso concentrato in prima persona sull’importanza del movimento (Ingold, 2000; 2004; 2009; 2011) e soprattutto del cammino (Ingold and 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' ma anche dell'insieme di sensazioni corporee che ad essa si accompagnano, porta 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.

Molto spesso, all'interno degli studi *post-representational*, la descrizione di *mobile practices* si fa narrazione del paesaggio e viceversa. Katrin Lund descrive, attraverso il testo, come il paesaggio prenda differenti forme a seconda del movimento, della prospettiva e, ancora, soprattutto in funzione delle sensazioni, in quanto:

“landscapes happen through the continual and motional entwining of inhabitants and the surroundings [...] the way the landscape materialises happens through the way the walking body is located within its surroundings. [...] Thus the location includes not only the actual physical movement, but also feelings, emotions, intentions, together with the 'noise of the everyday' provided by the texture of the surroundings as experienced by the walking body” (Lund, 2012, p. 236).

Lorimer cita inoltre studi su coltivatori, su dog-sitter o artisti, nei quali ciò che emerge è sempre un rapporto intimo e corporeo tra il soggetto e il paesaggio, spesso costituito da piante, radici, suolo, terra, erba e giardini; questi studi concentrano l'attenzione sui paesaggi creati da azioni e processi anziché rappresentati dall'esito finale del lavoro

(Lorimer, 2005, p. 85); in questo senso il paesaggio si fa soggettivo e temporaneo, così come una performance artistica rispetto ad un quadro.

Tuttavia, nonostante vi siano numerosi e sofisticati esempi di ricerche che utilizzano la pratica del cammino per interpretare il paesaggio in senso teorico, 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).

In conclusione, è possibile affermare che, attraverso questo approccio, il paesaggio è inteso come qualcosa che continuamente cambia a seconda del tipo di pratica, ma anche della condizione politico-sociale, attraverso la quale esso viene 'incontrato':

“The specific mobile practice through which landscape is encountered, the motives for that practice and the socio-political position of those on the move obviously affect how a landscape is experienced and understood. Put simply, whether we are escaping conflict (Bender & Winer, 2001), hiking for pleasure (Dawney, 2011; Eiter, 2010), herding animals (Lorimer, 2006; Olwig, 2008), walking to work (Middleton, 2011), guiding another person (Macpherson, 2009; O’neill & Hubbard, 2010) or cycling (Scott, Carter, Brown, & White, 2009; Spinney, 2011) has been shown to affect the ways in which landscape is encountered or assembled as physical object, as threat, as memory, scenery or as imagined future.” (Macpherson, 2016, p. 426)

La dimensione esperienziale del paesaggio è quindi strettamente correlata alle pratiche che lo attraversano e che contribuiscono a formarlo; l'approccio culturale prima e quello fenomenologico poi, permettono così di arricchire l'analisi dei paesaggi delle mobilità quotidiane di nuovi strumenti, sia interpretativi che metodologici.

Il tentativo avviato con questa ricerca, sebbene non voglia limitarsi a considerare solo gli elementi fisici del paesaggio come determinanti di particolari scelte di mobilità, non vuole allo stesso tempo cadere in un eccessivo relativismo. Gli approcci fenomenologici sono infatti stati spesso criticati in quanto rischiano di ridurre il paesaggio a qualcosa di effimero, temporaneo e altamente individuale, a una percezione empirica, corporale e persino pre-culturale.

Per non limitarsi ad una visione 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 anche politiche, che interessano le forme di mobilità urbana e i relativi paesaggi.

3.4. LA DIMENSIONE COLLETTIVA: PAESAGGIO DEMOCRATICO E MOBILITÀ CONDIVISE

La terza e ultima tappa di questo percorso attraverso alcune delle principali riflessioni a cavallo tra mobilità e paesaggio riunisce al suo interno quegli approcci che pongono particolare attenzione alla dimensione collettiva e politica veicolata tramite scelte di mobilità o espressa dal paesaggio. L'importanza di tale dimensione è emersa, sebbene non in maniera così marcata come quella legata alle pratiche, già nei capitoli precedenti, in particolar modo in riferimento al paesaggio del quotidiano come bene diffuso e quindi in un certo senso 'comune', definizione che verrà di seguito approfondita, e in secondo luogo in relazione alla mobilità lenta e 'radicale' come occasione di rigenerazione e di miglioramento della qualità e della sostenibilità luoghi.

In questa sezione verranno in primo luogo illustrate le riflessioni che, partendo dalla definizione fornita dalla Convenzione Europea del Paesaggio, ne affrontano le implicazioni politiche, le quali riguardano principalmente le questioni legate al diritto delle popolazioni di intervenire nelle scelte che riguardano il paesaggio e la sua gestione in quanto risorsa comune, attraverso comportamenti di cittadinanza consapevole o 'attiva'. In seguito verranno descritti alcuni degli approcci che considerano anche le pratiche di mobilità come atti dalla forte carica politica, sia esplicita che implicita, e che portano quindi a leggere in chiave democratica non solo il paesaggio ma anche le mobilità in generale e in particolar modo il cammino. Infine sarà approfondito in che modo recenti studi interpretano il legame che sussiste tra mobilità, pratiche collettive e benessere.

3.4.1. Paesaggio democratico, beni comuni e cittadinanza attiva

Come affrontato nel primo capitolo, la Convenzione Europea del Paesaggio ha contribuito ad ampliare il dibattito sulle ragioni, nonché le criticità, di un'interpretazione del paesaggio come un fattore importante per il benessere delle comunità, alle quali viene assegnato, seppur in maniera non sempre del tutto chiara, il diritto-dovere di intervenire nelle decisioni che riguardano il futuro del paesaggio.

A tal proposito, Olwig, confrontando le differenze tra il testo della Convenzione e il suo rapporto esplicativo, sottolinea che se da un lato viene riconosciuto che "*every citizen has a share in the landscape and in the duty of looking after it*", d'altro canto il coinvolgimento della popolazione solo a seguito delle valutazioni tecniche degli esperti e attraverso '*public*

awareness campaigns' non sembra essere sufficiente per permettere effettivamente ad ogni cittadino di avere gli strumenti per esercitare cura e attenzione verso la propria 'quota' di paesaggio (Olwig, 2007). La valenza politica del paesaggio è tuttavia ormai da più parti riconosciuta, lo stesso Olwig, richiamandone la sua 'origine sostanziale' (Olwig, 1996) non-modernistica, che deriva alle pratiche consuetudinarie di gestione comune della terra, afferma che:

"[...] it is necessary to understand landscape as a cultural phenomenon that mediates between the spatial, the esthetic and the commons in the creation of communities and their political landscape." (Olwig, 2015, p. 212)

Il 'paesaggio politico' può essere inteso allora come un 'concetto ombrello' che, come sostiene Shelley Egoz, può contenere in sé valori ambientali o estetici ma anche relativi al benessere e ai diritti delle comunità, non solo a livello europeo ma anche a scala globale (Egoz, 2011, p. 530).

Nel dibattito scientifico attuale è possibile individuare almeno due possibili chiavi di lettura del significato della Convenzione in relazione al rapporto tra paesaggio e dimensione politica e collettiva: da un lato vi è un approccio legato all'affermazione dell'importanza di produrre e gestire paesaggi di qualità e quindi più orientato all'idea del paesaggio 'giusto' (*just landscape* o *right landscape*); dall'altro, una lettura che si traduce nel concetto di 'paesaggio democratico' e di paesaggio come bene comune, quindi maggiormente legata all'affermazione del 'diritto' al paesaggio (*right to landscape*).

Il termine 'giusto', così come la nozione di 'qualità', implica un ragionamento valoriale e basato su giudizi e valutazioni che permettono di definire il grado di correttezza della gestione del paesaggio o il livello estetico dei suoi risultati, in base ad una scala di valori o a determinati indicatori. Il ragionamento, in questo caso, si focalizza quindi maggiormente su quali metodologie e quali criteri siano da applicare per l'identificazione degli obiettivi di qualità paesaggistica e per la valutazione dei paesaggi. A seconda del punto di vista di partenza, come afferma Olwig, si avranno quindi diverse idee di 'paesaggio giusto', quello della conoscenza esperta e quello della conoscenza locale:

"The ideal of the just landscape varies depending upon one's landscape practice. Expert knowledge, based upon preconceived theories of science and space, will generate regulatory practices of governance, and concepts of landscape, that suit the uniform ideals of law, justice and society of a central state. The practice of dwelling within a region with a res publica characterized by a long heritage rooted in custom and convention, will, on the other hand, tend to generate an ideal of a just landscape that emphasizes local particularity, diversity, and cultural precedence." (Olwig, 2007, p. 593)

Inoltre, è presente un'accezione ambigua nell'utilizzo del termine 'giusto', che in un certo senso pare togliere spazio al dialogo e alla partecipazione alle decisioni (Castiglioni 2010, p.104). In contrapposizione al paesaggio 'giusto', Castiglioni propone quindi di adottare la nozione di 'paesaggio democratico' come quel paesaggio che non viene né museificato da una gestione essenzialmente vincolistica-conservazionista né al contrario stravolto dall'assenza totale di regole di gestione, ma è frutto di una gestione per mezzo di regole condivise e di pratiche di autoregolazione (ibidem). La definizione di paesaggio democratico presuppone che esso sia considerato in quanto risorsa comune. Parascandolo e Tanca (2015) dimostrano infatti l'aderenza del paesaggio alla definizione di *common* convenzionalmente adottata (Ostrom, 1990), in quanto esso è parte integrale e sostanziale della storia del territorio, è una risorsa non riconducibile unicamente né alla dimensione statale né a quella privata e infine poiché è il risultato di un'insieme di idee, saperi, conoscenze, tradizioni e convenzioni comuni.

Lo schema di Castiglioni e Ferrario (2007) già richiamato all'inizio del presente capitolo, il quale descrive il paesaggio come esito di un continuo rapporto circolare tra popolazione e territorio, mette proprio in evidenza il ruolo attivo della comunità nel modificare il paesaggio in cui vive. Oltre ad essere oggetto di identità soggettive o condivise e stimolare senso di appartenenza, il paesaggio è quindi anche frutto di un ruolo attivo delle comunità, ruolo che tuttavia risulta ancora poco esplorato, soprattutto per quanto riguarda il paesaggio del quotidiano. Verso di esso sembrano essere presenti da parte della popolazione almeno due diverse attitudini: quella 'spaziale', maggiormente attenta alla qualità funzionale ed estetica, e quella 'sociale', particolarmente legata all'uso degli spazi collettivi e quindi fortemente connessa al concetto di bene comune (Castiglioni et al., 2015, p.150). La dimensione sociale, rintracciata attraverso la ricerca condotta da Castiglioni et al., è caratterizzata anche da una attenzione maggiore verso le pratiche che animano il paesaggio piuttosto che sulle forme che lo compongono e in questo senso richiama le riflessioni esposte in precedenza in merito agli approcci fenomenologici e *post-representational* al paesaggio.

Tra le pratiche che contribuiscono alla cura dei beni comuni vi sono numerose attività che vengono catalogate come appartenenti alla categoria della 'cittadinanza attiva'. La cittadinanza attiva viene infatti generalmente intesa come "la capacità dei cittadini di organizzarsi in modo multiforme, di mobilitare risorse umane, tecniche e finanziarie, e di agire con modalità e strategie differenziate per tutelare diritti, esercitando poteri e responsabilità volti alla cura e allo sviluppo dei *beni comuni*." (Moro, 1998, p. 48). Una più recente definizione riafferma sostanzialmente lo stesso concetto, in quanto l'attivismo

civico viene associato alla “pluralità di forme con cui i cittadini si uniscono, mobilitano risorse e agiscono nelle politiche pubbliche esercitando poteri e responsabilità al fine di tutelare diritti, curare beni comuni e sostenere soggetti in difficoltà” (Moro, 2013, p. 101).

Risulta quindi evidente il forte legame tra paesaggio, beni comuni e pratiche di cittadinanza attiva. Meno esplicito appare invece l'ultimo anello di congiunzione, ossia il passaggio che permette di collegare la cittadinanza attiva con le pratiche di mobilità. Sebbene non venga elencata all'interno dei campi di attività dei cittadini organizzati fornito nel volume di Moro sopra citato (ivi, p. 151), la mobilità, intesa come fattore di impatto sull'ambiente o come diritto da tutelare, è un tema che ha in realtà strettamente a che fare con quelli della democrazia e del 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).

Nella prossima sezione verrà approfondito quindi quest'ultimo aspetto, cercando di osservare, dal punto di vista della dimensione politica, la relazione tra pratiche di mobilità e paesaggio come bene diffuso e collettivo.

3.4.2. 'Movimenti' politici e spazio pubblico

Tim Cresswell, descrivendo i sei aspetti del movimento illustrati nel Capitolo 2 (*starting point, speed, rhythm, routing, experience e friction*), osserva come, analizzando le differenti forme di mobilità, sia possibile individuare differenti ‘costellazioni di mobilità’ e fornire una descrizione di come esse siano variate nel tempo (Cresswell, 2010, p. 26).

Un esempio di ricostruzione di tali costellazioni può essere rintracciato nel volume di Rebecca Solnit, dedicato al camminare e intitolato *Wanderlust*. L'autrice ripercorre diverse pagine della storia caratterizzate anche dal ruolo collettivo e civile (religioso, artistico o prettamente politico) del cammino come forma di riappropriazione dei luoghi e condivisione di percorsi, dal pellegrinaggio al santuario di Chimayò nel New Mexico alle marce di protesta antinucleari sino a quelle del movimento *Reclaim the Street* (Solnit, 2001). Il termine ‘costellazione’ viene proprio utilizzato dall'autrice nella sua conclusione, nella

quale si può affermare che anticipi poeticamente le tre parti costitutive delle mobilità che verranno espresse poi da Cresswell: il corpo (le pratiche), l'immaginazione (le rappresentazioni) e il mondo intero (la dimensione fisica):

“Walking has been one of the constellations in the starry sky of human culture, a constellation whose three stars are the body, the imagination, and the wide-open world, and though all three exist independently, it is the lines drawn between them—drawn by the act of walking for cultural purposes—that makes them a constellation. Constellations are not natural phenomena but cultural impositions; the lines drawn between stars are like paths worn by the imagination of those who have gone before. This constellation called walking has a history, the history trod out by all those poets and philosophers and insurrectionaries, by jaywalkers, streetwalkers, pilgrims, tourists, hikers, mountaineers, but whether it has a future depends on whether those connecting paths are traveled still.” (Solnit, 2001, p. 338)

Secondo Rebecca Solnit, 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 pubblici si traduce in una perdita del ‘pubblico’, del senso di agire in una comunità di cittadini che si incontrano nelle piazze e per le strade (ivi, p.255).

Tra i cammini analizzati nel suo volume, ampio spazio hanno quindi le forme di protesta che nel corso della storia si sono caratterizzate per l’uso e la pratica del cammino come mezzo per riappropriarsi di diritti e/o spazi, come il caso dei *Ramblers* in Inghilterra e delle loro lotte per ottenere il diritto di accesso alle strade di campagna. Le *Mass Trespass* dei *Ramblers* inglesi (sconfinamenti in massa dei divieti di accesso alle campagne privatizzate) sono state considerate anche da Matless come un esempio di contro-cultura del paesaggio espressa dalle classi lavoratrici inglesi della prima metà del Novecento (Matless, 2005, p. 71). Un secondo esempio è costituito dal movimento *Reclaim the Street*, sorto a Londra nel 1995 e volto a criticare, con un approccio che si potrebbe definire ‘glocale’, la globalizzazione economica e al contempo la riduzione e la privatizzazione degli spazi pubblici locali come cause interrelate di alienazione rispetto al prossimo e alle culture locali.

Nelle occupazioni temporanee delle strade promosse da *Reclaim the Street*, così come per le *Critical Mass* illustrate nel paragrafo conclusivo del precedente capitolo, il movimento (a piedi o attraverso un mezzo come la bicicletta) e la strada, assumono un significato che va oltre al mero spostamento o trasporto e diviene fonte di identità e critica tecnologica, culturale e politica.

Macauley definisce *peripatetic politics* l’insieme delle pratiche pedonali e le loro relazioni con le questioni relative all’ambiente urbano e considera quindi il camminare, oltre che

come un atto che lega gli individui ai luoghi, ogni passo come un foro di una macchina da cucire nel tessuto urbano, anche come un atto da osservare e interpretare in chiave democratica, per 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 l'avvento del nuovo paradigma delle mobilità, secondo la quale 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, 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, tramite sensibilità artistiche (Careri, 2006), ma soprattutto come obiettivi di una pianificazione locale sostenibile orientata alla creazione di paesaggi che riflettano maggiormente 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, affermando che:

“Non si può evidentemente chiedere all'urbanistica di eliminare le disuguaglianze sociali. Sarebbe troppo facile. Ma si può chiederle, come alcune esperienze recenti cercano di fare, di contribuire alla loro riduzione mettendo al centro della costruzione del progetto una nuova attenzione per le questioni ambientali e della mobilità come modi pertinenti e rilevanti per la ricerca della 'giustizia sociale'.”(Secchi, 2011, p.85)

Anche secondo Magnaghi gli “scenari lenti della mobilità conviviale” (Magnaghi, 2010, p. 219), il “tempo develocificato” e la mobilità lenta come fruizione dello spazio pubblico, costituiscono elementi chiave del paesaggio urbano come bene comune (ivi, p. 212).

La ricostruzione dello spazio pubblico e la scomposizione della metropoli in piccole città e villaggi è un primo passo verso la riduzione della mobilità. (ivi, p. 220)

Pur discostandosi dall’approccio radicale e alternativo di Magnaghi, anche Lanzani ribadisce l’importanza sia, in generale, del “paesaggio come movimento vissuto” (Lanzani, 2011, p. 34) ma anche, nello specifico, dei camminamenti e delle frequentazioni degli spazi ordinari interstiziali nel costruire cittadinanza attiva:

“In questi spazi possiamo osservare i ‘camminamenti’ e le ‘frequentazioni’ domenicali e post-lavorative dei più vari abitanti ‘ordinari’ che solo facendosi ‘turisti’ (come cento anni fa i cittadini scoprirono la montagna, ripensandola) diventano talora, seppur momentaneamente e parzialmente, ‘cittadini’ attivi.” (Lanzani, 2011, p. 32)

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, come dimostrato dalle ricerche di Solnit e Matless.

Infine, come sottolineano Macauley, Sheller e gli urbanisti italiani citati, la relazione tra movimento e paesaggio del quotidiano, specialmente quello caratterizzato dalla presenza di spazi pubblici di convivialità, si esplica non solo attraverso forme dichiaratamente e consapevolmente politicizzate di mobilità non-motorizzata, ma anche attraverso le mobilità del quotidiano, svolte individualmente o caratterizzate dall’incontro con l’altro. Proprio la dimensione collettiva del cammino è quindi un ulteriore aspetto da considerare per poter comprendere ancor più approfonditamente le molteplici sfaccettature del rapporto tra cammino e paesaggio del quotidiano.

3.4.3. Il cammino in gruppo nel paesaggio

La lettura politica e sociale del cammino ordinario è quella che meno facilmente si ritrova nelle analisi e negli studi dedicati alle pratiche di mobilità pedonali. Come descritto in precedenza, la mobilità non motorizzata viene analizzata principalmente da un punto di vista legato alla salute psicofisica individuale, oppure per la sua importanza nel ridurre le pressioni ambientali o infine per proporre modelli di città auto sostenibili e ‘slow’, dove la dimensione collettiva della pratica del camminare viene toccata marginalmente, e, quando

lo è, si tratta principalmente delle pratiche collettive descritte in precedenza come manifestazioni di un bisogno sociale sotto forma di rivendicazioni di gruppo consapevoli e generalmente non 'ordinarie'.

Anche alla scala del quotidiano è possibile tuttavia ritrovare la dimensione collettiva delle pratiche di mobilità, si pensi ad esempio alle numerose interazioni e relazioni temporanee che si instaurano tra i pendolari sui mezzi pubblici. Di particolare interesse per la presente ricerca risultano in particolare le pratiche di mobilità non motorizzata, che escludono quindi quelle relative ai mezzi pubblici, dove *togetherness* e *landscape* si fondono e insieme costituiscono fonte di senso di comunità, benessere psicofisico e occasione di creazione, conoscenza e cura del paesaggio del quotidiano.

A tal proposito, attraverso l'analisi etimologica del verbo *to have*, Olwig trova una forte connessione con i termini utilizzati in relazione all'allevamento delle pecore (*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 a 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, oltre ad essere veicolo di senso di appartenenza ai luoghi, il cammino assolve anche oggi, quando svolto in gruppo, la funzione di generare senso di appartenenza a 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.

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 ma, come sostengono Sen e Johung nell'introduzione ad una raccolta di saggi dedicati ai paesaggi delle mobilità, 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.

“So how do landscapes of mobility propose new forms of public collectivity and belonging? Collective interaction need not entail abstractly formulated homogeneity. Instead, temporary, repeated and revised gatherings, across multiple dimensions of direct and remote interactions, can form potential communities and multiple yet momentary publics that are elastic and constantly capable of being realigned. [...] Only by considering how one experience of being and belonging in space hangs from another, how one body's spatial situation leans upon another, and how those relations of hanging, leaning, cohering and distancing are framed and repositioned, can we begin to viably enact new forms of spatial and social relationalities constituted within and because of the kinds of landscapes of mobility explored in this book.” (Sen and Johung, 2013, pag 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 che verrà descritto nel seguente capitolo 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.

Innanzitutto 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. Piuttosto che avvenire attraverso l'incrocio di sguardi, come nell'incontro di passanti descritto attraverso le frecce rappresentate nella parte superiore in Fig. 38, 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.

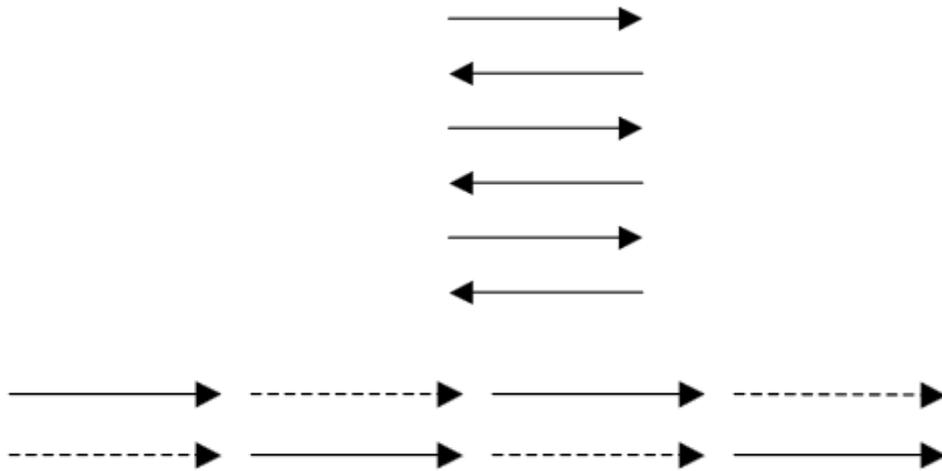


Fig. 38: Differenze tra e l'incontro (sopra) e il cammino condiviso (sotto). (Lee and Ingold, 2006, p. 80)

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 and Ingold, 2006, p.82)

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 and Moon, 2005). In particolare, Doughty sottolinea come il rapporto con tali 'paesaggi terapeutici' sia spesso strettamente legato alla pratica del cammino in gruppo (Doughty, 2013). Nel suo articolo, affronta l'analisi degli effetti terapeutici del paesaggio analizzando le dinamiche sociali che si instaurano attraverso la pratica del cammino in gruppo nella campagna inglese.

“The therapeutic landscape could be understood as a ‘sociable good’, something that emerges through shared situated practices. It was found that the restorative value of led group walks in the countryside was housed within the coming together of a desire for the supportive proximity of others and the body’s sociable orientation to its environment during such therapeutic self-work, which resulted in the practice of ‘walking-with’ as a temporary form of companionship and a shared orientation towards wellness.” (Doughty, 2013, p.145)

Sebbene l’attenzione sia concentrata sugli effetti soggettivi della pratica condivisa del cammino, Doughty afferma che il paesaggio terapeutico così inteso è paragonabile a un ‘bene sociale’, qualcosa di costruito collettivamente che quindi va oltre la dimensione individuale e sottolinea infine l’importanza di approfondire le ricerche che indagano tali pratiche di mobilità condivisa nel paesaggio.

3.5. OUR STREETS! OUR LANDSCAPES?

“The questions asked in Seattle about whose streets and whose world we live in – and how we know and can change that world – must become the defining agenda of landscape studies as we enter a new century.” (Mitchell 2001, p. 270)

“Whose streets? Our streets! Whose world? Our world!” era uno degli slogan principali delle proteste che hanno caratterizzato gli anni a cavallo del nuovo millennio. Da Seattle a Genova una delle parole d’ordine era legata proprio alla riappropriazione delle strade come base di partenza locale per un cambiamento globale. Mentre i cosiddetti ‘movimenti’, definizione in questo caso più che mai calzante, vivevano gli anni del loro apice e si apprestavano al declino, Don Mitchell riconosceva nel loro slogan un’agenda scientifica, particolarmente legata proprio agli studi sul paesaggio.

Portando l’attenzione sulle pratiche che interessano i paesaggi del quotidiano, è forse possibile oggi rintracciare alcune forme di resistenza, anche inconsapevole, alle dinamiche di ‘spaesamento’ e de-socializzazione che sembrano caratterizzare la contemporaneità.

Il percorso teorico sin qui illustrato, tra le dimensioni spaziali, soggettive e collettive del rapporto tra mobilità e paesaggio, mette in luce la ricchezza dei possibili ‘sguardi’ sul paesaggio del quotidiano e sulle pratiche di mobilità ma soprattutto evidenzia quanto sia decisivo, per poter interpretare al meglio la relazione tra i due concetti, comprendere le pratiche che caratterizzano la vita quotidiana delle persone, come influenzano e vengono influenzate dagli aspetti materiali e culturali, e considerarne la valenza politica e collettiva.

La definizione di cittadinanza attiva come la capacità dei cittadini di unirsi e mobilitarsi per la difesa o la gestione dei beni comuni permette di ipotizzare che anche alcune pratiche di mobilità, sebbene non convenzionalmente inserite all’interno di tale definizione, possano essere considerate tali. Come è emerso nei paragrafi precedenti, alcune pratiche di mobilità collettive, pur non essendo direttamente votate alla tutela del bene comune ‘paesaggio’ ma piuttosto della salute, dell’inclusione sociale o della qualità della vita urbana, possono tuttavia anche contribuire alla costruzione di un senso condiviso di paesaggio e, anzi, un’attenzione condivisa sul paesaggio – all’interno di questi contesti - diventa occasione per rafforzare un senso di appartenenza al luogo, non solo come singoli ma come comunità.

Il paesaggio diventa così al contempo l’oggetto della rivendicazione ma anche lo strumento attraverso il quale è possibile costruire contesti di vita (e di movimento) in maniera condivisa e consapevole. Il paesaggio-strumento è stato utile infatti anche per arrivare, a partire dal quadro interpretativo di partenza, alla suddivisione degli approcci

analizzati in spaziali, soggettivi e collettivi, operazione che ha permesso di giungere ad alcune prime conclusioni, le quali verranno ulteriormente sviluppate anche grazie all'analisi del caso studio empirico.

Innanzitutto, dalle riflessioni illustrate nel presente capitolo, emerge come sia importante considerare l'accessibilità pedonale e gli elementi o le componenti del paesaggio fisico che la condizionano, porre attenzione alla dimensione esperienziale delle mobilità quotidiane e al loro ruolo nella percezione dei paesaggi e, infine, far emergere i fattori che influenzano la dimensione collettiva e politica delle scelte di mobilità e delle attitudini verso il paesaggio.

In base alle domande di ricerca precedentemente elencate, è possibile quindi fornire alcune prime indicazioni utili alla successiva analisi del caso studio.

1. Quali impatti ha la mobilità lenta sulle forme del territorio?

Per quanto riguarda la dimensione spaziale della relazione tra paesaggio e mobilità, l'analisi teorica ha messo in luce in primo luogo l'importanza degli impatti, soprattutto ecologici, causati dalle mobilità in generale. Attraverso un'analisi degli aspetti spaziali del paesaggio è possibile inoltre considerare in che modo i luoghi vengano (o possano) essere trasformati per favorire la mobilità lenta, in quanto determinate caratteristiche formali del paesaggio (come ad esempio la presenza di piste ciclabili o *greenways*) sono considerate tra gli elementi in grado di aumentare la 'pedonabilità' dei luoghi. Tuttavia, ciò che maggiormente emerge dall'analisi condotta è che la gran parte delle teorie si occupano principalmente di analizzare il verso opposto della relazione, ossia quanto le forme del territorio siano in grado di determinare le pratiche di mobilità o addirittura il benessere e la salute delle popolazioni, considerate principalmente in chiave individuale. Attraverso l'analisi del caso studio sarà interessante quindi individuare se vi possono essere ulteriori aspetti da considerare nell'analisi delle conseguenze materiali legate alle pratiche di mobilità sul paesaggio, soprattutto in un'ottica plurale e non esclusivamente individuale.

2. In che modo il cammino in gruppo influenza le percezioni?

L'analisi degli approcci che adottano un punto di vista maggiormente soggettivo e culturale ha permesso invece di individuare attraverso quali meccanismi si formi l'immagine del paesaggio percepita in movimento e di evidenziare inoltre la presenza di filtri e di modelli culturali che accompagnano le diverse pratiche di mobilità e in particolar modo il cammino. Attraverso il caso studio sarà possibile far emergere anche i valori che, almeno in relazione al caso preso in considerazione, vengono associati alle diverse componenti del paesaggio e che contribuiscono a comporre l'immagine del paesaggio del quotidiano.

3. In che modo le percezioni influenzano l'esperienza del cammino?

Per quanto riguarda la terza domanda, è stato utile invece approfondire gli approcci di stampo fenomenologico, i quali, attraverso l'attenzione alla dimensione delle pratiche e delle esperienze del quotidiano portano ad interpretare il paesaggio come un continuo processo di co-costruzione tra soggetto e mondo esterno. In quest'ottica, nell'analisi del caso studio sarà interessante considerare la dimensione corporea del movimento, ponendo attenzione anche alle sensazioni non visuali.

4. È possibile considerare le pratiche collettive di mobilità come forme di cittadinanza attiva?

Infine, concentrando l'attenzione sulla dimensione politica della relazione tra mobilità e paesaggio, è stato possibile iniziare a delineare un sistema di concatenazioni tra concetti collegati tra loro (paesaggio, beni comuni, cittadinanza attiva e pratiche di mobilità collettive), il quale permette di ipotizzare che sia in effetti presente un legame tra il movimento condiviso e il paesaggio inteso, esperito e modificato in quanto bene comune. Inoltre, prendendo in considerazione anche le più recenti teorie emerse a seguito del *New Mobility Paradigm*, tra le quali l'approccio di Cresswell (2010) risulta di particolare interesse, è possibile approcciarsi all'analisi e all'interpretazione dei dati provenienti dal caso studio con un bagaglio di strumenti interpretativi diversificato.

Come prima conclusione teorica è infine possibile affermare che l'analisi delle pratiche collettive di mobilità può quindi aiutare a comprendere meglio da un lato di chi sono le strade e i paesaggi attraversati e dall'altro quali sono le modalità attraverso le quali la popolazione può riappropriarsi, in maniera condivisa, del proprio mondo-paesaggio, in termini spaziali, soggettivi e collettivi.

In particolare, se si considera il paesaggio come un bene comune (Parascandolo e Tanca, 2015) esso dovrebbe essere quindi modificato e tutelato attraverso la partecipazione di tutti gli attori della società. Una partecipazione effettiva ed efficace dovrebbe inoltre portare alla costruzione di 'paesaggi democratici' fondati non sul vincolo imposto dall'alto né sull'assenza di vincoli, bensì sull'autoregolazione condivisa e consapevole (Castiglioni et al., 2010, p. 109), la quale è basata in gran parte sulla presenza e sulla costruzione di cittadinanza attiva, o più in generale di pratiche di gestione e trasformazione del paesaggio che pongono in primo piano l'interesse collettivo. Se e in che modo tale consapevolezza possa costruirsi anche attraverso pratiche di mobilità è quindi oggetto del prossimo capitolo, il quale è dedicato all'analisi del caso studio.

4. IL CASO STUDIO

Il percorso teorico illustrato nei primi tre capitoli della tesi ha portato a mettere in evidenza due aspetti importanti, emergenti anche nell'ambito della riflessione accademica recente, della relazione tra paesaggio e mobilità: la dimensione esperienziale e quella sociale-collettiva. Entrambe vanno ad arricchire le riflessioni che tradizionalmente si sono incentrate sulle caratteristiche spaziali e formali o sulle implicazioni culturali dei rapporti tra movimento e paesaggio.

Attraverso l'analisi del caso studio, la ricerca mira ad offrire un esempio di come, in base al quadro teorico elaborato in precedenza, sia possibile leggere il movimento in gruppo nel paesaggio del quotidiano come uno dei processi grazie ai quali si stimola la conoscenza del paesaggio e si costruisce un senso di cittadinanza consapevole e attiva, la quale è considerata una delle componenti utili alla formazione di 'paesaggi democratici'.

Mantenendo come riferimento lo schema elaborato da Castiglioni e Ferrario (2007), l'analisi del caso studio vuole evidenziare quindi da un lato le caratteristiche del paesaggio percepite ed esperite attraverso il cammino, e dall'altro le modalità con cui, attraverso la pratica del cammino in gruppo, la popolazione incide sulle forme del territorio.

Il presente capitolo è strutturato in quattro parti: la prima è volta a descrivere il caso studio scelto e il contesto territoriale in cui è localizzato, la seconda è dedicata alla riflessione sulle metodologie adottate, la terza è incentrata sulla descrizione generale dei dati raccolti e infine la quarta presenta i risultati emersi, i quali verranno illustrati seguendo l'ordine delle quattro domande di ricerca individuate in precedenza.

4.1. BERGAMO: PAESAGGIO E MOBILITÀ

4.1.1. Inquadramento territoriale

La città di Bergamo si trova in Lombardia, 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 localizzati a nord si apre a sud verso la Pianura Padana. Si tratta di una città di medie dimensioni al centro di una conurbazione che raggiunge approssimativamente quota 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.

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 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, inoltre, si è distribuita 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, 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. 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 (Fig. 39).

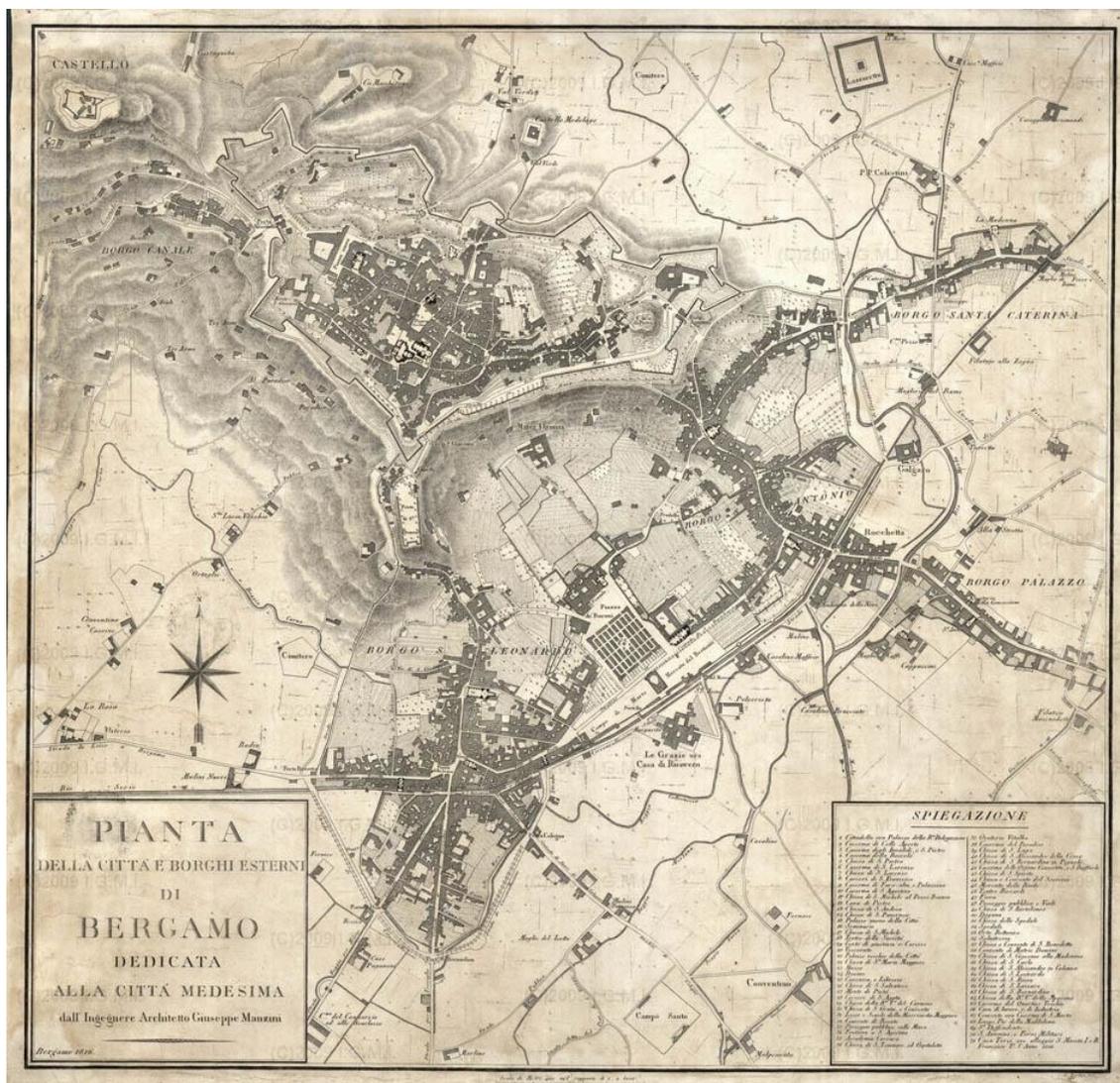


Fig. 39: Bergamo agli inizi del XIX Secolo (Giuseppe Manzini, 1816)

Nella carta realizzata da Giuseppe Manzini agli inizi del 1800 è possibile ancora riconoscere la cosiddetta pianta 'palmare', costituita dalle due parti della città storica: il nucleo di Città Alta (in alto a sinistra) e i borghi che si allungano verso la pianura. Nel corso dell'Ottocento le conche rurali verranno progressivamente a saldarsi; nella mappa è possibile infatti già notare il formarsi di quello che diventerà il centro della città novecentesca (all'epoca ancora sede della fiera, la struttura a pianta quadrata visibile al centro della mappa).

Oltre alla morfologia naturale del territorio e all'evoluzione storica dell'insediamento, nel corso del '900 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). A quasi 40 anni dall'istituzione del Parco Regionale dei Colli di Bergamo, l'attenzione della città, in particolar modo di chi ha a cuore la tutela degli spazi verdi e agricoli e l'arresto di processi di consumo di suolo, è oggi rivolta verso sud. Ciò che un tempo è stato fatto per la cintura verde che circonda la Città Alta può forse costituire un esempio per le aree periurbane e di frangia, localizzate ai margini esterni della città, risultato anch'esse di una stretta interazione tra abitato e coltivato, la cui trama storica, composta da piccole contrade agricole, si è andata tuttavia maggiormente perdendo a causa dell'espansione, in questo caso scarsamente regolata, della città contemporanea.

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

4.1.2. Lo studio paesistico del Comune di Bergamo

Per completare l'inquadramento territoriale, è utile descrivere anche ciò che è emerso dall'analisi dello Studio Paesistico contenuto all'interno del Piano di Governo del Territorio attualmente vigente (aggiornato al 21/09/2011). Questo documento costituisce infatti la principale fonte rappresentativa del punto di vista 'esperto' e 'tecnico' per l'interpretazione e gestione del paesaggio della città di Bergamo.

Lo Studio è ispirato alla metodologia del *Landscape Character Assessment* (LCA), sviluppata nel Regno Unito, ed è stato realizzato in 4 fasi:

- a) Reperimento e disamina del materiale bibliografico e studio degli elaborati del Piano Territoriale Paesistico Regionale del 2001, del Piano Territoriale Regionale con valenza paesistica (del quale tuttavia, all'epoca della redazione, non erano ancora stati adottati gli aggiornamenti della disciplina paesaggistica), del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e infine del Piano Territoriale di Coordinamento del Parco dei Colli.
- b) Indagini estese a tutto il territorio comunale, con osservazioni dirette alla definizione degli aspetti paesaggistici, delle caratteristiche naturalistiche, delle particolarità strutturali e infrastrutturali e volte all'individuazione di punti critici e fattori di rischio.
- c) Elaborazione delle carte tematiche e della tavola di 'sensibilità paesistica', con indirizzi di tutela per la valorizzazione e fruizione del territorio.

Risulta interessante notare innanzi tutto la sovrapposizione dei numerosi 'strati' della pianificazione considerati, da quello regionale a quello del Parco dei Colli, e in secondo luogo la diversità delle figure professionali coinvolte: urbanisti, architetti paesaggisti, pianificatori e agronomi. Nonostante questa ricchezza di fonti e di punti di vista, la lettura del paesaggio presente nello studio adotta una visione dichiaratamente legata alla centralità della fruizione visiva dei luoghi e deriva inoltre da un processo che non ha previsto la partecipazione effettiva della cittadinanza nell'identificazione dei valori paesaggistici.

Nel testo, infatti, viene fatto esplicito riferimento alla Convenzione Europea del Paesaggio unicamente per quanto riguarda la volontà e la necessità di considerare tutti i paesaggi (anche quelli 'ordinari') e per il riconoscimento del valore culturale (ma anche economico) del paesaggio della città di Bergamo. Nel documento viene citata inoltre anche la Carta di Napoli, elaborata dall'Associazione Italiana Architetti del Paesaggio nel 1999, la quale tuttavia, a differenza della CEP, non fa riferimento al tema della percezione sociale bensì intende il paesaggio come "sistema vivente in continua evoluzione", costituito "dall'alternanza e interazione tra il sistema degli spazi aperti (naturali e antropici) e le strutture insediative" (Carta di Napoli, p. 2). Il paesaggio, secondo la Carta di Napoli, è quindi classificabile per tipi e identificabile attraverso l'analisi delle interazioni tra caratteristiche ecologico-ambientali, storico-insediative e visuali-percettive.

La tutela del paesaggio viene quindi indirizzata dallo Studio Paesistico principalmente al mantenimento e al potenziamento del valore ecologico del paesaggio, ma anche orientata verso la dimensione progettuale (non vincolistica) per quanto riguarda le opportunità e gli interessi socio economici che potrebbero essere sviluppati a partire dalla valorizzazione dei beni paesaggistici presenti.

Nella descrizione e valutazione dell'assetto paesaggistico del territorio, il testo fa riferimento a diversi indicatori di qualità e di funzionalità del paesaggio da considerare per integrare le istanze ambientali e paesaggistiche con i processi di trasformazione del territorio (la biodiversità, la stabilità e l'equilibrio del sistema e le connessioni ecologiche). In primo luogo infatti il paesaggio viene interpretato dal punto di vista naturalistico, con una forte attenzione al grado di sviluppo della rete ecologica locale e all'importante presenza delle aree tutelate dal Parco dei Colli. Elementi del paesaggio da salvaguardare, secondo lo studio, sono quindi principalmente i parchi e i giardini urbani, i verdi attrezzati pubblici e privati (di cui tuttavia viene riconosciuto il valore sociale oltre che ecologico), i verdi privati di pregio, i verdi di pertinenza residenziale e infine i viali alberati.

Dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale vengono inoltre rilevati i caratteri relativi alle qualità naturalistiche del paesaggio, agli elementi puntuali emergenti di valore architettonico o storico tradizionali, alla viabilità storica e ai centri e nuclei di interesse storico tradizionali e rurali. Lo Studio individua e classifica nel dettaglio i caratteri della semiologia del paesaggio, costituiti da segni di tipo antropico, naturale e sinantropico.

Oltre alla descrizione degli elementi presenti, lo Studio analizza la percezione visiva del paesaggio ed elabora una carta della fruibilità visiva con l'obiettivo di individuare e descrivere gli elementi fondamentali che segnano, distinguono e caratterizzano il paesaggio di Bergamo. Nel testo si fa in particolar modo riferimento all'importanza della mobilità come strumento di percezione del paesaggio, anche se esso viene principalmente inteso come "le bellezze del territorio":

"Il più importante tramite di fruizione del paesaggio è ancora oggi rappresentato dalle vie di comunicazione, stradali, vie d'acqua, ferroviarie, che sono storicamente il mezzo privilegiato per conoscere ed ammirare le bellezze del territorio. Il sistema delle infrastrutture è pertanto considerato il settore di maggiore interesse per la sperimentazione e l'attuazione di strategie innovative per lo studio e la valutazione della fruizione visiva del territorio. Tuttavia, appare doveroso porre l'accento anche su visuali di tipo diverso, legate ai percorsi pedonali posti all'interno del territorio cittadino oppure legate ad una osservazione proveniente dall'esterno, per esempio dalle colline circostanti." (Studio Paesistico, p. 94)

La carta della fruibilità visiva è costituita da ambiti 'percettivamente omogenei' di tipo naturalistico (i boschi, le aree agricole di pianura e di collina e le aree verdi di pregio interne alla città), dalla 'visualità' del panorama, considerata su infrastrutture di grande percorrenza e riferita esclusivamente alla viabilità automobilistica e ferroviaria, e infine dalle emergenze architettoniche di riferimento visivo, di seguito elencate:

- Elementi dell'urbanizzato di rilevanza visiva, ossia gli edifici diffusi nell'intero tessuto cittadino che esprimono una rilevanza rispetto al contesto per dimensione, funzione, valore architettonico o valore simbolico;
- Mura ed edifici dello skyline di Città Alta;
- Edifici costituenti i borghi e i quartieri storici
- Ville e palazzi storici;
- Nuclei rurali isolati;
- Linea ferroviaria;
- Viali alberati.

Vengono elencati anche gli elementi detrattori e di degrado, costituiti dalle linee elettriche aeree e dai tralicci, dai fronti industriali e urbani di impatto visivo e disomogenei e infine dalle coltivazioni in serra.

Un secondo importante elaborato dello Studio Paesistico è costituito dalla carta della 'sensibilità paesistica' dei luoghi, la quale dovrebbe guidare la valutazione dell'impatto paesistico dei progetti di trasformazione.

“Un importante indicatore di sensibilità risiede indubbiamente nel grado di trasformazione recente o di relativa integrità del paesaggio, sia rispetto ad un'ipotetica condizione naturale, sia rispetto alle forme storiche di elaborazione antropica; oltre a questo modo di valutazione si devono considerare le condizioni di visibilità più o meno ampia, o meglio di co-visibilità, tra il luogo considerato e il suo intorno. Infine, si deve considerare il ruolo che la società attribuisce ad un luogo, in relazione ai valori simbolici che ad esso associa.” (ivi, p. 101)

Come espresso nel brano citato, le tre chiavi di lettura individuate per la costruzione della carta della sensibilità paesistica sono: l'analisi morfologico strutturale, l'analisi della sensibilità vedutistica e la valutazione della sensibilità simbolica, quest'ultima in relazione al “ruolo che la società attribuisce ad un luogo” e ai “valori simbolici che ad esso associa”. Tuttavia, nonostante il riconoscimento dell'importanza che risiede nei valori e nelle aspirazioni della popolazione nei confronti del paesaggio, gli esperti che hanno elaborato lo Studio Paesistico e in particolare la carta della sensibilità simbolica operano una suddivisione alquanto drastica e aprioristica tra le aree considerate ad alto valore di sensibilità simbolica (composte da: centro storico, borghi e luoghi di culto) e il resto del territorio cittadino, senza specificare con quali metodologie o criteri vengano assegnati valori alle altre aree.

“L'analisi della sensibilità simbolica ha preso in considerazione tutti gli elementi, o gruppi di elementi, che rivestono un ruolo rilevante nella definizione e nella

consapevolezza dell'identità locale. Al centro storico, sede privilegiata della storia e degli avvenimenti locali, si affiancano tutti i beni, isolati e non, quali edifici, percorsi e manufatti, che hanno rivestito un ruolo importante nella storia del territorio. L'analisi conduce con facilità all'attribuzione di un valore di sensibilità simbolica molto alto sia al centro storico della Città Alta che al centro piacentiniano nella città bassa; allo stesso modo vengono giudicati i borghi e i parchi storici presenti all'interno del tessuto cittadino. Il valore di sensibilità simbolica alto viene, infine, attribuito anche ai luoghi di culto (chiese, cimiteri e santelle), principali riferimenti per la cultura e la devozione locale.” (ivi, pag 106)

In conclusione è possibile affermare che all'interno dello Studio Paesistico del Comune di Bergamo la popolazione viene considerata principalmente in quanto insieme di spettatori individuali piuttosto che come sistema di attori; inoltre, le modificazioni e le trasformazioni del paesaggio considerate sembrano appartenere all'eredità storica, architettonica e culturale del passato, non tanto alle modificazioni continue appartenenti ad una visione del paesaggio come concetto realmente dinamico e frutto delle azioni quotidiane, oltre che delle percezioni, della popolazione.

4.1.3. La mobilità come fattore di trasformazione del paesaggio di Bergamo

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 S.Vigilio). L'evoluzione della città è dipesa tuttavia 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). Il trasporto delle merci e gli spostamenti delle persone costituiscono quindi una delle dinamiche che ha determinato storicamente l'evoluzione della conformazione 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 con la realizzazione di nuovi assi di viabilità concentrici (Fig. 40).



Fig. 40: Evoluzione delle principali infrastrutture di mobilità a Bergamo (Fonte: Fumagalli, 1993, p. IV-V)

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', sentieri in pietra a gradini e ciottoli che si inerpicano tra gli orti e i terrazzamenti sopravvissuti all'espansione edilizia, propongono, come scrisse Hermann Hesse in visita alla città nel 1927, una "dimensione più umana" e inaspettata degli spostamenti in città, dimensione che sopravvive grazie alla frequenza con cui ancora oggi vengono mantenute e soprattutto percorse (Fig. 41).

Un secondo esempio di come la mobilità lenta possa contribuire alle trasformazioni delle forme del territorio, non solo con la sopravvivenza di percorsi antichi ma anche attraverso la pianificazione di nuove opere e infrastrutture ad essa dedicate, è costituito dal sistema di piste ciclabili e pedonali che, in epoca più recente, si è aggiunto alla rete di scalette e sentieri che permettono la salita e l'attraversamento di Città Alta e dei colli. I percorsi pedonali progettati e realizzati negli ultimi decenni 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 progettata nel 2005, realizzata nel 2007 e, in congiunzione con la ciclo-pista del Parco dei Colli, copre una distanza di circa 9,6 km tra Via Baioni (il tratto illustrato in Fig. 42) e il Santuario della Madonna della Castagna, che si trova sul versante

opposto del colle di Città Alta. 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.



Fig. 41: Le scalette di Bergamo (Fonte: foto dell'autrice)

Le immagini satellitari riportate in Fig. 42 illustrano il primo tratto della pista ciclopedonale, quello maggiormente frequentato e conosciuto, così come è emerso anche dai dati raccolti attraverso i questionari e soprattutto durante le interviste in cammino. Come si evince dalle immagini, la realizzazione del tracciato ha evidentemente causato, nella sezione presa in considerazione, la frammentazione delle aree a prato e pascolo e si è accompagnata ad un lieve incremento delle superfici boscate circostanti, alle quali si è aggiunto il filare alberato che costeggia il percorso, ben individuabile nell'immagine satellitare più recente.

Seppur di ridotte dimensioni, il caso della *Greenway* del Morla dimostra visivamente 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.

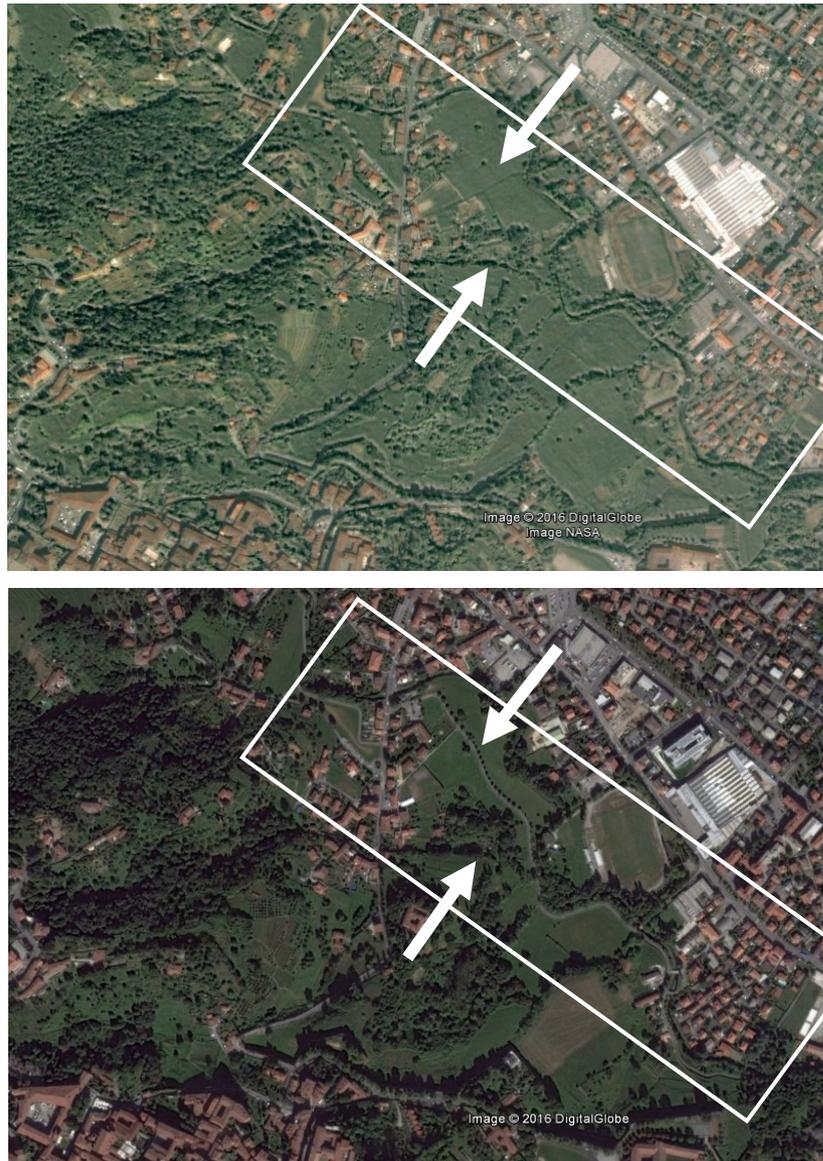


Fig. 42: La Greenway del Morla. (Fonte: Google Earth)

Prima (2003, in alto) e dopo (2015, in basso) la costruzione della pista ciclopedonale del torrente Morla. Le frecce indicano i principali cambiamenti verificatisi nel mosaico paesaggistico: un lieve incremento delle aree boscate, la frammentazione delle aree a prato e pascolo e il filare alberato che costeggia il percorso.

Attraverso le scelte di pianificazione dedicate alla mobilità ciclopedonale, il modello delle 'vie verdi' si sta inoltre estendendo, con quelle caratteristiche di 'porosità' e 'isotropia' richiamate da Bernardo Secchi (2011, p. 88), anche ad aree urbane di valore ecologico inferiore rispetto alle aree rurali che tradizionalmente fanno da sfondo alle *greenways* come quella del torrente Morla. La realizzazione di percorsi di mobilità dolce all'interno del tessuto urbano consolidato sembra infatti assumere una elevata valenza strategica per l'aumento della qualità ambientale, della *walkability* e in generale della vivibilità delle aree densamente urbanizzate.

Attraverso l'analisi del caso di Bergamo è possibile infatti evidenziare come le recenti politiche e i piani strategici dedicati alla mobilità sostenibile siano 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 3 'stanze verdi'. Il Biciplan prevede infatti la realizzazione di una rete ciclabile che permetta la connessione, senza soluzione di continuità tra circa 20 parchi urbani e di un secondo percorso turistico-ricreativo al quale appartiene anche il tratto di *Greenway* precedentemente analizzato (individuato dal rettangolo rosso in Fig. 43).

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. Pur essendo di recente costruzione, la pista ciclopedonale del Morla è infatti, 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.

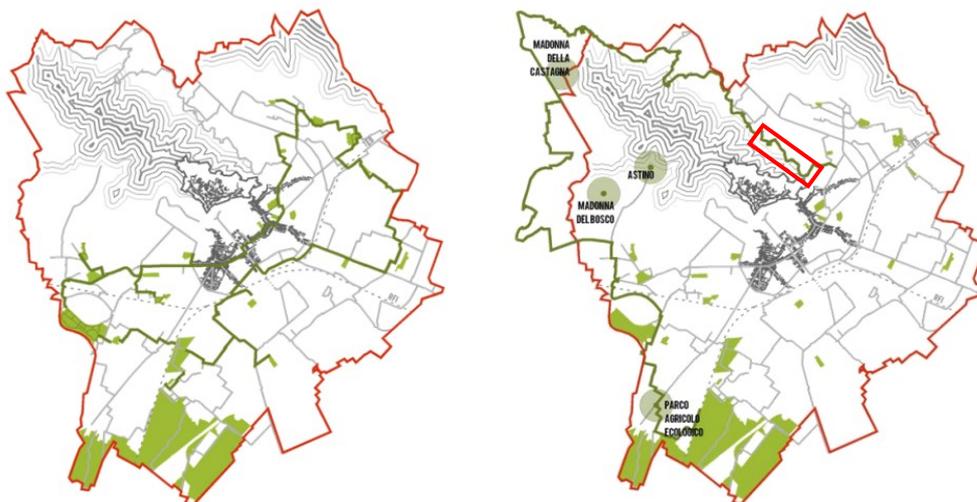


Fig. 43: Il Biciplan del Comune di Bergamo (Fonte: Comune di Bergamo - Studio Capitanio Architetti)
Mobilità dolce e impatti sul paesaggio: a sinistra è illustrato il progetto del percorso ciclopedonale tra i parchi urbani mentre a destra quello turistico-ricreativo, il quale comprende il tratto di *Greenway* precedentemente illustrato (nel rettangolo rosso).

4.2. I GRUPPI DI CAMMINO

4.2.1. Il cammino in gruppo come caso studio

Come emerso dall'analisi degli approcci teorici e delle ricerche incentrate sulle mobilità non motorizzate illustrate nel secondo capitolo, 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 una 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 and 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 and Hartig, 2004; Doughty, 2013).

Per quanto riguarda la presente ricerca, tra le pratiche di mobilità ‘insorgenti’ svolte in gruppo individuate e descritte nel secondo capitolo (Critical Mass, Piedibus e Gruppi di Cammino) 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, alla luce delle domande di ricerca individuate nel precedente capitolo, 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.

4.2.2. I Gruppi di Cammino a Bergamo

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 4500 camminatori, la provincia di Bergamo, contesto della presente ricerca, è seconda solo all'area milanese per numero di partecipanti³⁰. 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 Cammino³¹ 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".

Con queste parole, gli stessi promotori riconoscono nella 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 in realtà grazie unicamente 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

³⁰ Promozione dell'attività fisica e contrasto alla sedentarietà: programmi di sanità pubblica in Lombardia. Report Maggio 2014. Disponibile al sito internet: http://www.promozionesalute.regione.lombardia.it/shared/ccurl/332/221/format%20attivita%20fisica_2014_def_22_09.pdf - Ultima consultazione 26/10/2016.

³¹ Il sito della rete dei Gruppi di Cammino di Bergamo è raggiungibile al seguente link: <http://www.ats-bg.it/servizi/Menu/dinamica.aspx?idSezione=16861&idArea=16870&idCat=19130&ID=57677&TipoElemento=categoria> - Ultima consultazione: 19/10/2016.

contattare ed effettuare la raccolta dati con 6 gruppi, i quali possono essere considerati come rappresentativi della totalità in quanto localizzati in quartieri differenti della città (centrali così come periferici).

4.3. QUESTIONI METODOLOGICHE

4.3.1. Quadro delle metodologie emerse in letteratura

Gli studi e le ricerche sul paesaggio e sulle mobilità affrontate nei primi capitoli hanno fatto emergere, oltre la molteplicità dei punti di vista presenti, anche una serie di metodologie 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 sono stati raccolti e analizzati numerosi articoli scientifici riguardanti il rapporto tra mobilità e paesaggio, con particolare riferimento al cammino e al paesaggio del quotidiano; in essi vi sono anche utili riferimenti alla metodologie (quantitative o qualitative) utilizzate per l'analisi dei casi studio.

Tab. 6: Riviste e numero di articoli individuati

RIVISTA	N° articoli	RIVISTA	N° articoli
Journal of Transport Geography	7	Mobilities	1
Social & Cultural Geography	4	Journal of the American Planning Association	1
Area	3	Qualitative Research	1
Landscape and Urban Planning	3	Geography Compass	1
Urban Studies	2	Ethic, Place & Environment	1
Land Use Policy	2	Mountain Research and Development	1
Applied Geography	2	Journal of Epidemiology	1
Health & Place	2	Field Methods	1
Environment and Behaviour	2	Journal of Research Practice	1
Environment and Planning	2	Ethnography	1
Journal of Transport & Health	2	Networks and Spatial Economics	1
Landscape Research	2	Journal of Cultural Geography	1
Società Italiana Economia dei Trasporti e della Logistica	1	Sociological Research Online	1
DDD Rivista trimestrale di Disegno Digitale e Design	1	Visual Studies	1
The Professional Geographer	1	Transactions of the Institute of British Geographers	1
American Journal of Public Health	1	GeoJournal	1
Global Media Journal - Australian Edition	1	Children's Geographies	1
UCL Working Paper Series	1	Biotechnology & Biotechnological Equipment	1

Le riviste scientifiche all'interno delle quali sono stati individuati gli articoli contenenti riferimenti metodologici (elencate in Tab. 6) 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*). Per ciascun articolo individuato sono state evidenziate le metodologie descritte ed utilizzate nell'analisi dei casi studio, in modo tale da poter ricostruire il quadro illustrato in Tab. 7. Tale quadro, 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.

Tab. 7: Principali metodologie adottate individuate in letteratura

ARTICOLO			METODOLOGIE ADOTTATE											
AUTORE/I	ANNO	TEMA	GIS	Sketch maps	Time-space diaries	Spatial transcripts	Questionari	Interviste soggetti qualificati	Interviste semi strutturate	Interviste in profondità	Interviste in cammino	Community work	Focus groups	Video -Photo
Pooley et al	2011	Mobility	X	X			X		X		X	X		
Latham	2003	Mobility	X		X					X				
Jones et al	2008	Landscape	X			X					X			
Evans and Jones	2011	Mobility	X			X								
Jones et al	2011	Landscape	X			X								
Michelin et al.	2011	Landscape	X				X				X	X	X	
Matthews et al	2003	Mobility	X				X						X	
McCray and Brais	2007	Mobility	X				X						X	
Snizek et al	2013	Mobility	X				X							
Pooley et al	2010	Mobility	X							X				X
Hodgson	2011	Mobility	X								X			
Hodgson	2012	Mobility	X								X			
Hall and Smith	2014	Mobility	X								X			
Bryant	2006	Landscape	X										X	
Cervero and Duncan	2003	Mobility	X											
Desyllas et al	2003	Mobility	X											
Foltête and Piombini	2007	Mobility	X											
Seeger	2008	Landscape	X											
Liu et al	2009	Mobility	X											
Piórkowski	2009	Mobility	X											
Amoroso, Salvo, and Zito	2010	Mobility	X											
Martinotti e Boffi	2012	Mobility	X											
Leslie et al.	2007	Mobility	X											
Travlou	2008	Landscape		X									X	
Crabtree et al	2011	Mobility		X										
Boschmann and Cubbon	2014	Methods		X										

AUTORE/I	ANNO	TEMA	GIS	Sketch maps	Time-space diaries	Spatial transcripts	Questionari	Interviste soggetti qualificati	Interviste semi strutturate	Interviste in profondità	Interviste in cammino	Community work	Focus groups	Video -Photo
Middleton	2010	Mobility			X		X			X				
Hein et al.	2008	Mobility				X			X					
Bergeron et al	2014	Landscape				X					X		X	
Jones	2012	Mobility				X								
Jones et Evans	2012	Landscape				X								
Jones et Evans	2012	Landscape				X								
Porter et al	2011	Mobility					X	X		X	X		X	
Parkes et al	2013	Mobility					X	X						
Trumpeter and Wilson	2013	Mobility					X		X					
Bose	2014	Mobility					X		X					
Castiglioni et al.	2015	Landscape					X		X					
Pooley et al	2011	Mobility					X			X	X	X		
Hunziker et al	2008	Landscape					X			X	X			
Brog and Mense	2000	Mobility					X							
Frank et al	2006	Mobility					X							
Uslu et al.	2009	Landscape					X							
Inoue et al	2010	Mobility					X							
Conrad et al	2011	Landscape					X							
Larco et al	2012	Mobility					X							
Lindelöw et al	2014	Mobility					X							
Rérat and Lees	2011	Mobility						X	X					X
Aldred and Jungnickel	2014	Mobility						X	X					
Rørtveit and Setten	2015	Landscape						X		X	X	X	X	
Butler and Åkerskog	2014	Landscape						X						
Horton et al.	2014	Mobility							X		X			
Miller	2014	Landscape							X		X			
Soliva and Hunziker	2009	Landscape							X				X	X
Qviström and Saltzman	2006	Landscape								X	X			
Hunziker et al	2007	Landscape								X				
Aldred	2010	Mobility								X				
Doughty and Murray	2014	Mobility								X				
Pooley et al	2014	Mobility								X				
Pink	2007	Landscape									X			X
Kusenbach	2003	Landscape									X			
Anderson	2004	Methods									X			
Hitchings and Jones	2004	Landscape									X			
Lee and Ingold	2006	Mobility									X			
Moles	2008	Landscape									X			
Doughty	2013	Mobility									X			
Adams and Larkham	2015	Landscape									X			
Ibeas et al	2011	Mobility											X	

Osservando il quadro emerso, è interessante notare che la metà degli articoli individuati (34 su 67) presenta ricerche condotte utilizzando contemporaneamente più di una metodologia. Numerosi studi, 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 metodologie 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*, metodologia che unisce la tecnica delle interviste in cammino e l'utilizzo del GIS e che verrà descritta in seguito nel dettaglio.

Per quanto riguarda la raccolta di dati qualitativi, tra le metodologie utilizzate, che vanno dai questionari alle tradizionali interviste semi strutturate, 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.

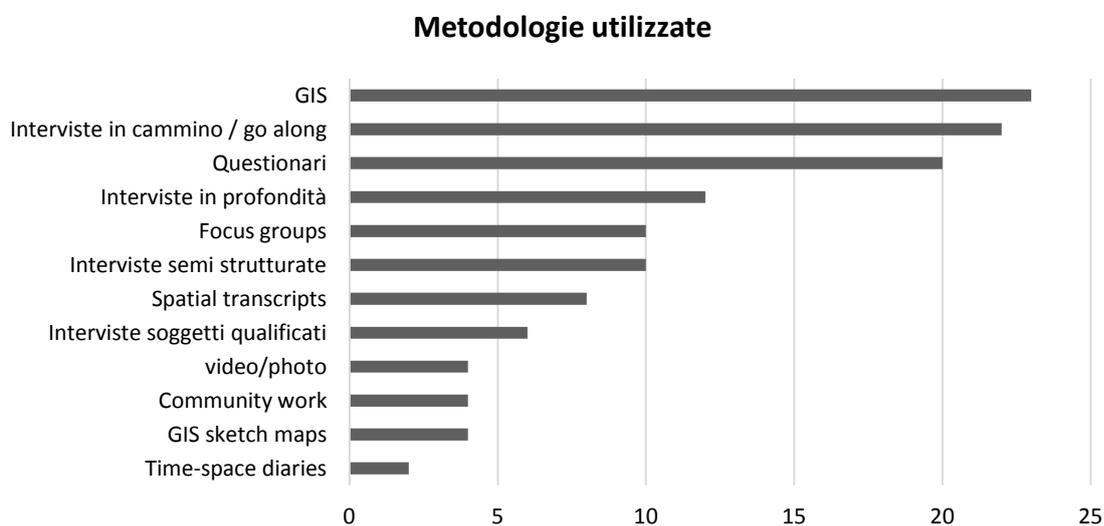


Fig. 44: Frequenza di utilizzo delle diverse metodologie di raccolta dati all'interno degli articoli consultati (n. di articoli individuati per metodologia)

Come evidenziato nel grafico in Fig. 44, le principali metodologie di raccolta e analisi dei dati adottate sono quelle che sfruttano le potenzialità dei Sistemi Informativi Territoriali, quelle che si rifanno alle *mobile methodologies* (le interviste in cammino) e infine i questionari.

L'utilizzo combinato di ciascuna di queste tre diverse tecniche, permette di ottenere una vasta gamma di informazioni e di sfruttare le peculiarità e le specificità di ciascuna metodologia, integrando e confrontando dati differenti.

In primo luogo la raccolta e l'utilizzo di dati cartografici permette di sfruttare le potenzialità offerte dai *software* GIS, le quali vanno dalla possibilità di collezionare e gestire un numero elevato e diversificato di dati spaziali relativi alle forme del paesaggio così come alle infrastrutture di mobilità, sino alle opportunità di analisi e riflessione offerte dalla visualizzazione della distribuzione spaziale dei fenomeni. Negli anni più recenti si è assistito inoltre alla diffusione dell'utilizzo dei GIS come strumento di analisi di dati qualitativi e come tecnica di raccolta dati attraverso procedure partecipative (*Participatory-GIS*) oppure grazie a contributi individuali volontari (*Volunteered-GIS*) (Goodchild, 2007; Elwood et al., 2012).

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). Un'intervista in cammino può infatti fornire dati diversi rispetto alla stessa condotta al chiuso e in un punto fermo, poiché camminare è qualcosa di differente rispetto allo stare fermi. 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.

La famiglia delle interviste svolte in cammino (o più in generale in movimento) è composta da differenti metodologie le quali, come evidenziato nello schema in Fig. 45, si differenziano principalmente in base al livello di familiarità dell'intervistato con il percorso effettuato, ovvero in base al grado di controllo che l'intervistatore ha sul percorso e sui luoghi attraversati.

In generale, gli studi condotti utilizzando queste metodologie sono in grado di fornire un numero elevato di informazioni relative ai luoghi attraversati (Evans e Jones, 2011), dimostrandosi di particolare interesse proprio per le ricerche, quali la presente, 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.

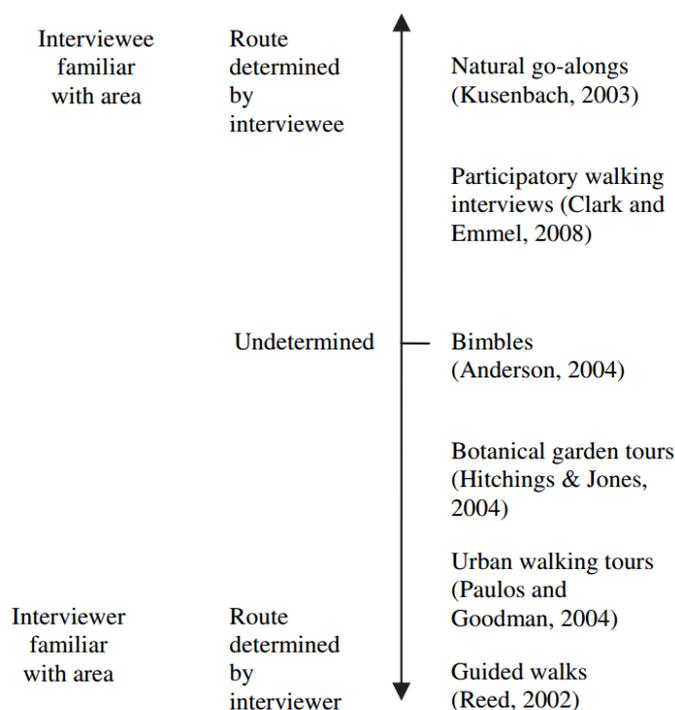


Fig. 45: Tipologie di interviste in cammino (Evans e Jones, 2011, p. 850)

Contrariamente a quanto avviene con le *walking interviews*, attraverso i questionari è possibile invece raccogliere dati relativi a campioni più vasti di popolazione, nonché effettuare più agevolmente comparazioni tra opinioni e informazioni differenti raccolte in maniera standardizzata. Ad esempio, è possibile raccogliere informazioni precise sulle attività individuali (quali la tipologia e la frequenza degli spostamenti) oppure, attraverso l'utilizzo di fotografie e di scale di giudizio graduate, evidenziare in che modo vengano valutati i diversi paesaggi rappresentati.

Tra tutte le metodologie individuate in letteratura, lo *spatial transcript* sembra infine contenere un elevato potenziale per permettere la raccolta di dati riguardanti i Gruppi di Cammino 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, 2012).

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*” (ivi, 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.

Nel corso della ricerca bibliografica condotta è stato quindi possibile, attraverso la lettura e il confronto tra gli esempi sopra elencati, riflettere sui punti di forza e di debolezza di ciascuna metodologia e giungere ad individuare il set di strumenti più adatto per raccogliere i dati relativi ai Gruppi di Cammino e poter rispondere alle domande di ricerca.

4.3.2. Metodologie e fasi della ricerca sul campo

Alla luce della riflessione illustrata nel paragrafo precedente, per la raccolta dei dati relativa al caso dei Gruppi di Cammino di Bergamo sono state quindi adottate tre metodologie: 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 metodologia sviluppata da Evans e Jones chiamata *spatial transcript*, che, come descritto in precedenza, 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. Pur essendo una tecnica piuttosto semplice e poco costosa, non sono state individuate ricerche che abbiano applicato una simile metodologia in Italia. A differenza dei casi studiati da Jones e Evans in cui venivano intervistati singoli individui (Evans e Jones, 2011; Jones e Evans, 2012), nel contesto della presente ricerca si è scelto inoltre di adattare questa tecnica a gruppi di persone in cammino.

Al fine di testare la metodologia, è stata condotta una prima uscita con un Gruppo di Cammino, nel quartiere Malpensata, a sud del centro cittadino. Una volta raggiunto il punto di ritrovo del gruppo, composto in quel giorno da 5 partecipanti, tutte donne e di età compresa tra i 17 e i 59 anni, si è fornita una breve spiegazione dell'intento della ricerca, mentre durante il percorso gli stessi luoghi attraversati hanno agito da stimolo per sollecitare le partecipanti ad esprimere le loro opinioni e a raccontarsi, riducendo al minimo la necessità di intervenire con domande o richieste precise.

La registrazione audio è stata in seguito trascritta e suddivisa in spezzoni di circa 10 secondi ciascuno, i quali sono stati poi associati a ciascun punto che costituisce la traccia GPS, utilizzando il *software Open Source QuantumGIS*. Sono stati poi selezionati i punti dove è stato registrato il parlato rispetto a quelli dove si camminava in silenzio, sono state individuate le aree in cui essi risultano maggiormente concentrati ed è stato possibile evidenziare alcune strette relazioni tra il contesto attraversato e il contenuto dell'intervista.

Oltre all'utilizzo degli *spatial transcripts*, la ricerca si è basata anche sulla raccolta di informazioni tramite questionari (riportati in Allegato), distribuiti ai partecipanti delle interviste in cammino al termine del percorso e durante un convegno organizzato dall'Azienda Sanitaria Locale di Bergamo e dedicato alla 'Città come laboratorio per la promozione della salute', al quale hanno partecipato anche persone non coinvolte durante le interviste in cammino. I questionari, composti principalmente da domande a scelta multipla, sono stati strutturati in 6 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, descritto in seguito nel dettaglio, si è svolto quindi attraverso le fasi di: raccolta dati, analisi delle interviste e analisi dei questionari.

Raccolta dati:

La raccolta dati è stata condotta attraverso le seguenti fasi e operazioni:

1. Contatti con i gruppi e organizzazione uscite;
2. Preparazione del materiale (GPS, macchina fotografica, registratore vocale, appunti sulle domande da porre, questionari da sottoporre);
3. Svolgimento delle interviste in cammino;
4. Somministrazione dei questionari (consegnati alla fine del percorso e raccolti successivamente).

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.

Inoltre, 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 a rispondere alle seguenti domande:

- 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 terminato il percorso sono stati consegnati i questionari cartacei, che sono stati compilati in alcuni casi direttamente sul posto, al termine della camminata, mentre in altri casi sono stati raccolti successivamente, una volta compilati da tutti i partecipanti.

Analisi dei dati provenienti dalle interviste:

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

1. Trascrizione delle interviste all'interno di un file di testo;
2. 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;
3. 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;
4. Codifica manuale dei temi con individuazione dei punti di riferimento contenuti e dei valori ad essi associati;
5. 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. In particolare, come riportato anche in Fig. 46, 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 i mezzi di trasporto o gli animali.
- 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.

Gruppo	Soggetti	Pratiche	Elementi	Sensazioni	Altro
<ul style="list-style-type: none"> • Funzionamento interno • Percorsi • Relazioni esterne 	<ul style="list-style-type: none"> • Genere • Età • Grado di mobilità • Provenienza • Realtà organizzate • Animali • Mezzi di trasporto 	<ul style="list-style-type: none"> • Osservazione • Movimento • Dialogo • Comunitarie • Lavoro e impegni • Culturali 	<ul style="list-style-type: none"> • Punti di riferimento • Servizi • Attività commerciali • Residenziale • Infrastrutture • Verde • Idrografia • Aree dismesse 	<ul style="list-style-type: none"> • Fisiche • Relazionali • Spaziali 	<ul style="list-style-type: none"> • Storia e memorie • Problemi urbanistici o ambientali • Clima

Fig. 46: Cluster e relative categorie di entità semantiche utilizzate per la codifica del testo delle interviste

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 (2012), 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 10 colonne di codifica, così come nell’estratto visualizzato in Tab. 8.

Tipologia	Stimolo	Valore
<ul style="list-style-type: none"> • Produttivo • Commerciale • Religioso • Culturale • Area verde / naturale • Residenziale • Infrastrutture / servizi • Generale 	<ul style="list-style-type: none"> • Vista • Posizione • Discorso • Rumore • Odore • Altra sensazione 	<ul style="list-style-type: none"> • Naturalistico • Identitario • Sociale • Soggettivo / affettivo • Economico • Storico / artistico / culturale • Estetico • Funzionale • Nessuno

Fig. 47: Ulteriori categorie utilizzate per la codifica dei punti di riferimento contenuti nelle interviste

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. Ad esempio, uno degli estratti dell'intervista presente nella tabella riportata come esempio recita:

“[...] 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 [...]”

Per interpretarne il senso è necessario considerare l'intero discorso all'interno del quale questo brano si colloca, relativo in particolare alla carenza di aree verdi nel quartiere e alle opinioni presenti tra le diverse anime del quartiere (commercianti e residenti in particolare). Per quanto riguarda le categorie relative al *gruppo*, in questo caso si tratta di un brano che fa riferimento a 'relazioni esterne', ossia tra il gruppo ed altri *soggetti*, in questo caso codificati come 'realtà organizzate', come l'Amministrazione o più in generale i responsabili del processo di edificazione a cui si fa riferimento ("hanno costruito troppo"). Per quanto riguarda le *pratiche*, il riferimento alla presenza delle scuole, inserito nel contesto generale del discorso, porta ad associare questo brano alle pratiche di tipo 'comunitario', di relazione tra la comunità degli studenti i luoghi del quartiere e il resto della cittadinanza. Gli *elementi* formali del paesaggio citati all'interno del testo sono le scuole, codificate quindi in tabella nella categoria dei 'servizi'. Non è possibile associare il testo a nessuna delle tre tipologie di *sensazioni* individuate, mentre è evidente come il brano faccia riferimento a 'problemi urbanistici o ambientali'. La frase riportata è inoltre stata associata al *punto di riferimento* "Borgo Palazzo", il quale, essendo il nome del quartiere, è di tipo 'generale', è citato nel testo sulla base dello *stimolo* proveniente dal 'discorso' precedente ed è in questo caso associato ad un *valore* di tipo 'naturalistico' ("non c'è verde").

Tab. 8: Estratto da una tabella di codifica delle interviste in cammino.

hour	time	TESTO	Gruppo	Soggetti	Pratiche	Elementi	Sensazioni	Altro	PUNTI DI RIFERIMENTO	TIPOLOGIA	STIMOLO	VALORE
08:49:31	01:38:30	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 giulamacchina tutto il girone e ricreano traffico in uscita	Relazioni esterne	Mezzi di trasporto				Problemi urbanistici e ambientali				
08:49:41	01:38:40	perchè lì come inquinamento rumore traffico è invivibile anche per i bambini andare a scuola a piedi è un problema		Età	Comunitarie			Problemi urbanistici e ambientali				
08:49:48	01:38:47											
08:49:58	01:38:57											
08:50:09	01:39:08	ci sono tutte le scuole fralaltro lì in borgo palazzo, quindi ci sono tutti questi problemi, poi hanno costruito troppo non c'è verde	Relazioni esterne	Realtà organizzate	Comunitarie	Servizi		Problemi urbanistici e ambientali	Borgo Palazzo	Generale	Discorso	Naturalistico
08:50:19	01:39:18	c'è solo il parco galgario ma è decentrato, è più comodo per quelli di borgo santa caterina che per quelli di bgo palazzo..perchè oltre s.anna se vieni da questaparte verso il cavalcavia non hai più niente di verde..							Parco Galgario	Area verde/naturale	Discorso	Naturalistico
08:50:30	01:39:29								Santa Caterina	Generale	Discorso	Nessuno
08:50:42	01:39:41	al cavalcavia c'è quel bel parco ma sei sotto al cavalcavia.. ecco son problemi urbanistici forti	Relazioni esterne		Comunitarie	Verde urbano e agricolo		Problemi urbanistici e ambientali	Cavalcavia	Generale	Discorso	Naturalistico
08:50:53	01:39:52	io- lei partecipa alla rete sociale? io ho lavorato per più di 10 anni nel gruppo residenti.. quindi anche	Relazioni esterne	Realtà organizzate	Comunitarie	Infrastrutture di mobilità		Problemi urbanistici e ambientali	Tram delle Valli	Infrastrutture/servizi	Discorso	Sociale

A sinistra della tabella, in bianco, le colonne che contengono le informazioni temporali (sono state omesse quelle contenenti le coordinate del punto GPS per motivi di spazio), in blu il testo dell'intervista corrispondente a circa 10 secondi, in azzurro le colonne riguardanti i cluster di entità semantiche generali, in arancione i punti di riferimento citati nel testo e in giallo le relative colonne per la codifica della tipologia, degli stimoli e dei valori associati ai punti di riferimento.

Analisi dei dati raccolti tramite questionari:

Una volta raccolti tutti i questionari, compilati al termine delle interviste in cammino, è stato possibile procedere con l'analisi dei dati in essi contenuti, attraverso:

1. Trasferimento delle risposte all'interno di un database Excel;
2. Elaborazioni 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 (come illustrato in Fig. 48), e 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-metodologica' di raccolta e analisi delle informazioni. In particolare, 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.

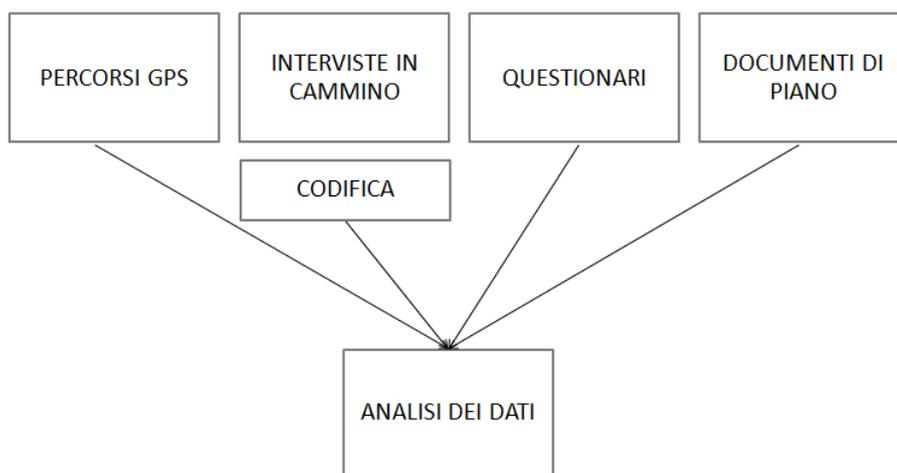


Fig. 48: Insieme delle fonti e delle metodologie di raccolta dati.

L'analisi dei dati si è basata sulle informazioni raccolte tramite la mappatura dei percorsi effettuati registrati dal GPS, la codifica del testo delle interviste in cammino condotte in gruppo, l'elaborazione dei dati provenienti dai questionari individuali e infine la lettura dello Studio Paesistico contenuto nel Piano Regolatore del Comune di Bergamo.

4.3.3. I dati raccolti

Interviste in cammino

Le interviste in cammino sono state organizzate seguendo il calendario delle uscite stabilito da ciascun gruppo contattato e sono state svolte così come illustrato in Tab. 9. La Tabella riassume le principali informazioni relative alle interviste in cammino e al numero di questionari raccolti, mentre di seguito è illustrata la mappa dei percorsi (Fig. 49).

Sono state effettuate in tutto 8 uscite, due delle quali costituiscono una ripetizione, lungo percorsi e con partecipanti differenti, di due interviste effettuate in precedenza. L'intervista in cammino con il quartiere Malpensata è stata ripetuta in quanto la prima era stata effettuata senza la somministrazione dei questionari, mentre l'intervista al Gruppo del quartiere Valtesse è stata ripetuta a causa di problemi riscontrati con la registrazione audio nel corso della prima uscita.

In totale hanno partecipato alla ricerca 87 persone, la cui netta maggioranza è costituita da donne; sono state registrate 11 ore e 57 minuti di conversazioni e percorsi in tutto circa 45 km. In totale i percorsi contengono circa 3.500 punti, georeferenziati dal GPS attraverso la registrazione di un punto ogni 10 secondi, dei quali 1.772 corrispondono ad altrettanti brani di intervista in seguito codificati.

Tab. 9: Dati generali sulle interviste in cammino effettuate e sui questionari raccolti

GRUPPO DI CAMMINO	DATA	ORARIO	PARTECIPANTI	F	M	DURATA	KM	AUDIO	QUESTIONARI
MALPENSATA	14/04/2015	Sera	5	5	0	02:08	7,764	SI	NO
MALPENSATA	07/05/2016	Mattino	10	8	2	01:34	7,047	SI	6
BOCCALEONE	05/05/2016	Mattino	12	12	0	01:01	2,593	SI	5
BORGO PALAZZO	03/06/2016	Mattino	20	15	5	01:55	7,549	SI	15
VILLAGGIO DEGLI SPOSI	18/05/2016	Mattino	15	9	6	01:33	7,127	SI	15
VALTESSE	18/05/2016	Sera	10	7	3	01:16	4,249	NO	NO
VALTESSE	29/06/2016	Sera	8	7	1	01:12	4,572	SI	8
LONGUELO	09/05/2016	Pomeriggio	7	6	1	01:18	4,358	SI	7
VARI	27/05/2016	CONVEGNO ASI				NO	NO	NO	26
			87	69	18	11:57	45,259	7	82

Tab. 10: Numero di punti georeferenziati per ogni Gruppo e numero di brani di intervista codificati

Gruppi di Cammino	N° Punti GPS	N° Brani di intervista codificati
Borgo Palazzo	703	410
Malpensata1	769	282
Villaggio degli Sposi	347	318
Valtesse	429	218
Longuelo	403	271
Malpensata2	639	131
Boccaleone	263	142
TOTALE	3.553	1.772

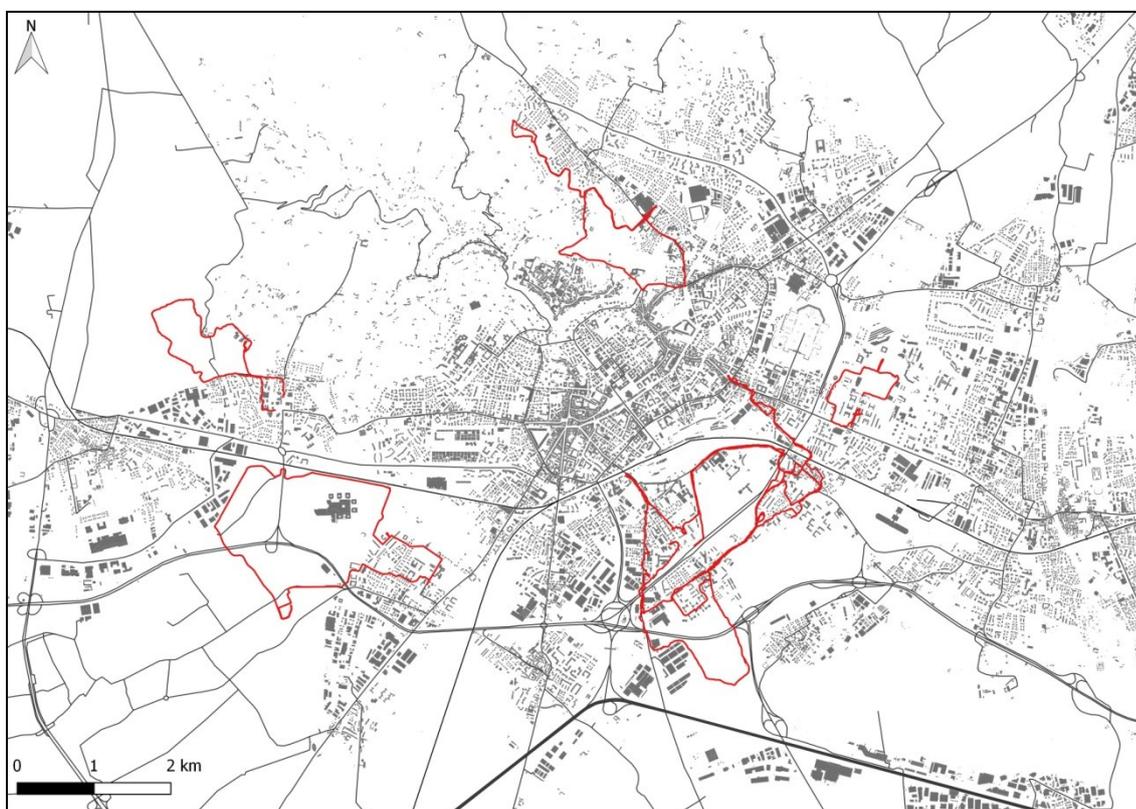


Fig. 49: Mappa degli itinerari percorsi durante le interviste in cammino

Grazie alla sovrapposizione dei percorsi GPS con i dati relativi all'uso del suolo provenienti dalla banca dati DUSAF (Destinazione d'Uso dei Suoli Agricoli e Forestali) realizzata dalla Regione Lombardia a partire dal programma europeo CORINE Land Cover, è stato possibile effettuare alcune prime riflessioni sulla tipologia dei luoghi attraversati dai Gruppi di Cammino (Fig. 50).

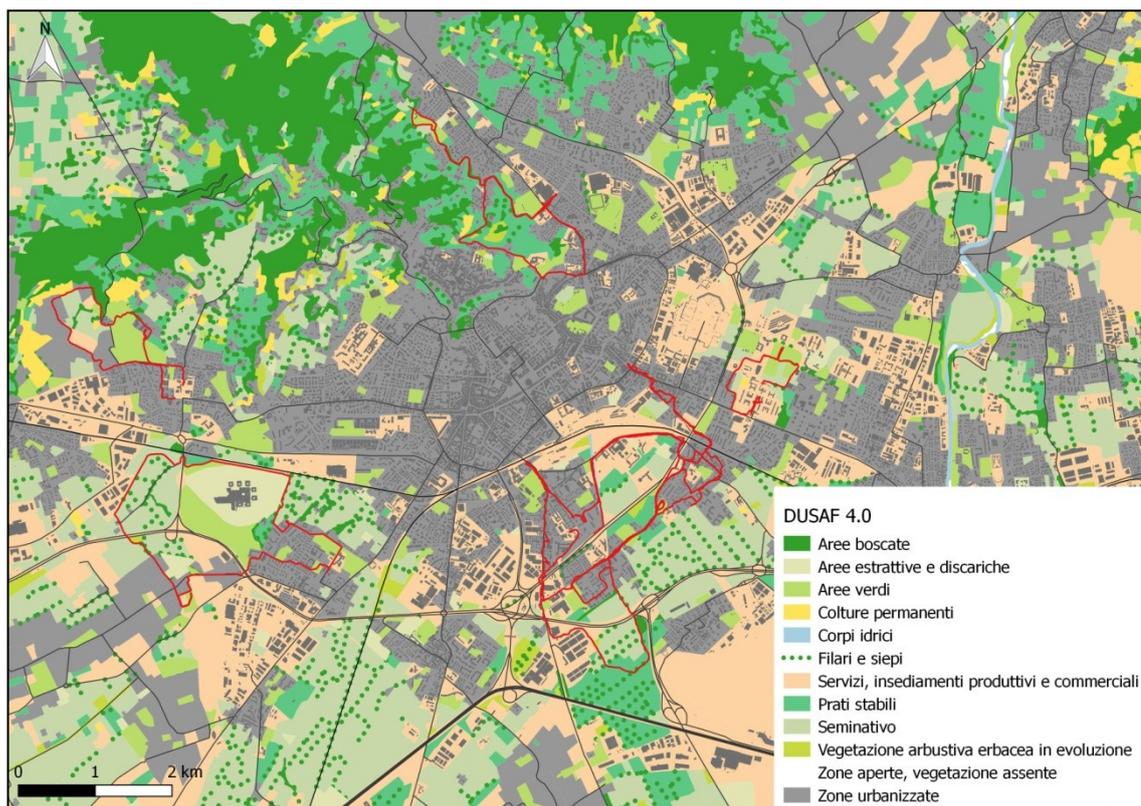


Fig. 50: Uso del suolo e percorsi delle interviste in cammino (Fonte: DUSAF Regione Lombardia)

La mappa illustra la localizzazione dei percorsi effettuati con i Gruppi di Cammino, i quali coprono diverse aree della città e attraversano differenti tipologie di uso del suolo.

Attraverso alcune semplici operazioni di *geoprocessing*, effettuate tramite QuantumGIS, è stata calcolata la percentuale di uso del suolo relativa ai percorsi effettuati con i Gruppi di Cammino (utilizzando un buffer di 20 metri attorno alla linea corrispondente al tracciato GPS), in maniera tale da poter evidenziare meglio le tipologie di uso del suolo che caratterizzano il contesto attraversato. In Fig. 51 è illustrato il confronto tra i dati relativi all'intero territorio comunale, all'interno del quale vi è un'elevata percentuale di territorio classificata come aree vegetate (agricole o non), e i dati calcolati invece solo sulla base degli itinerari, per i quali si evidenzia una riduzione complessiva delle aree vegetate, ma un aumento di quelle non agricole costituite dal verde urbano e dai parchi pubblici (dal 5% al 12%).

Questa prima analisi permette di evidenziare che nonostante la città di Bergamo abbia una elevata dotazione di verde, come emerso anche dalla descrizione effettuata nel paragrafo dedicato all'inquadramento territoriale, principalmente concentrata nelle aree collinari, tale dotazione non si rifletta completamente nella tipologia dei suoli attraversati dai Gruppi, i quali si spostano principalmente all'interno di aree urbane, commerciali o industriali (63% dell'uso del suolo). Tuttavia, il fatto che vi sia una percentuale

relativamente più alta per quanto riguarda il verde ‘artificiale’ e non agricolo, è già un indizio che porta ad ipotizzare che i percorsi scelti dai Gruppi siano indirizzati alla ricerca di contesti verdi come i parchi pubblici o le altre aree verdi urbane.

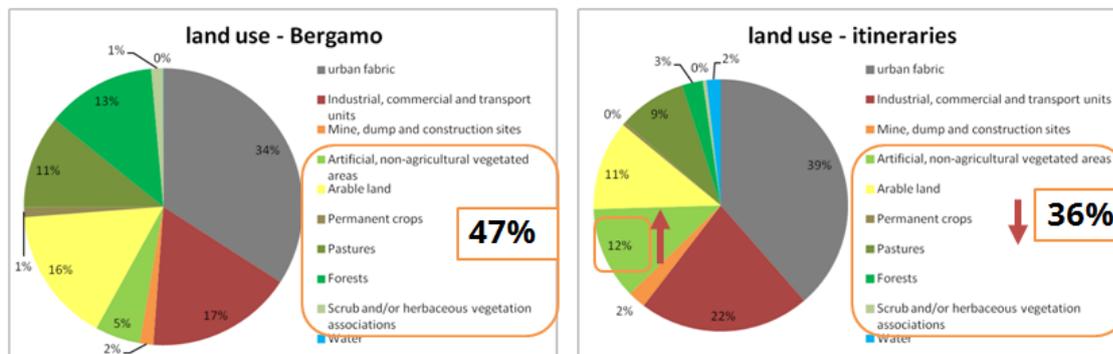


Fig. 51: Percentuali di uso del suolo dell'intero Comune di Bergamo e relative agli itinerari

Dal confronto tra i due dati si può notare che nelle percentuali relative ai percorsi effettuati con i Gruppi di Cammino vi è una riduzione delle aree vegetate considerate complessivamente (dal 47% al 36%) ma un aumento (dal 5% al 12%) di quelle costituite da verde urbano e parchi pubblici.

I questionari

Come illustrato in Tab. 9 sono stati raccolti in totale 82 questionari, i quali sono stati compilati dai partecipanti ai Gruppi di Cammino al termine delle interviste o in occasione della conferenza organizzata dalla Agenzia di Tutela della Salute di Bergamo (ATS – ASL).

Dai questionari è possibile trarre alcune prime informazioni generali relative ai partecipanti (Fig. 52). In seguito, nella sezione dedicata ai risultati ottenuti, verranno invece approfonditi maggiormente i dati relativi alle motivazioni della partecipazione ai gruppi, alla percezione del paesaggio e a come essa influenzi il cammino.

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.

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 alle domande di ricerca illustrate nel terzo capitolo. Proseguendo tali riflessioni, la prossima sezione sarà quindi dedicata all'analisi più approfondita dei dati raccolti e alla presentazione dei risultati ottenuti in funzione di ciascuna delle quattro domande individuate.

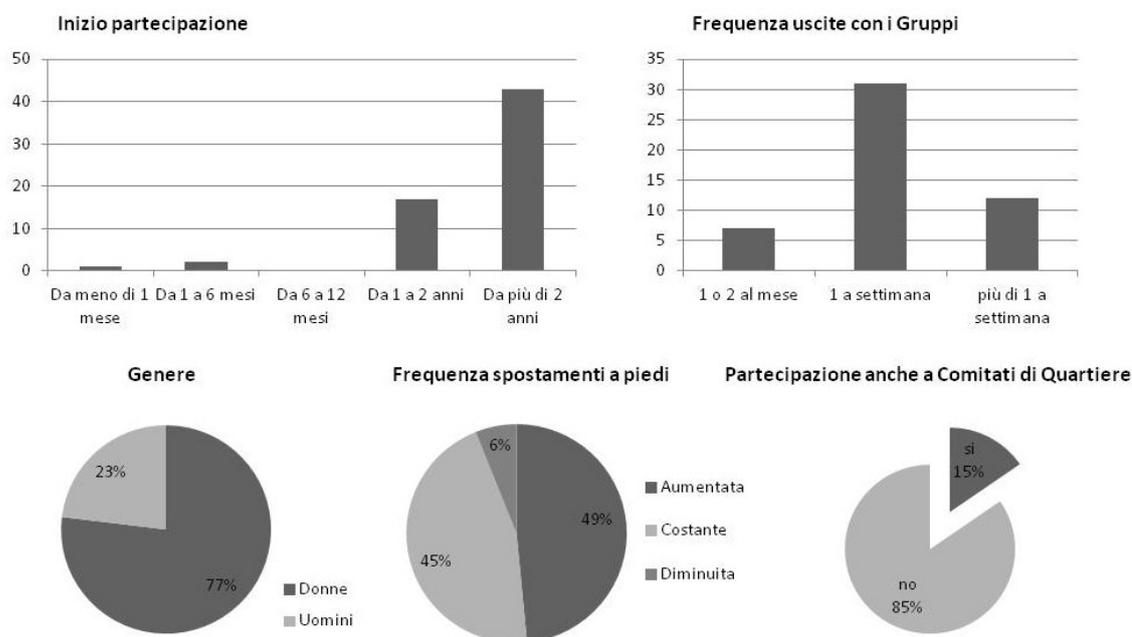


Fig. 52: Alcuni dati generali provenienti dai questionari

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%).

4.4. IL PAESAGGIO DEL QUOTIDIANO DEI GRUPPI DI CAMMINO

L'ultima parte del capitolo è volta a presentare, attraverso numerosi esempi, grafici ed elaborazioni cartografiche, i risultati emersi dall'analisi del caso studio. Le riflessioni sono suddivise in quattro sezioni, volte a rispondere in maniera approfondita a ciascuna delle quattro domande di ricerca individuate nella parte teorica:

1. Quali impatti ha la mobilità lenta sulle forme del territorio?
2. In che modo il cammino in gruppo influenza le percezioni del paesaggio?
3. In che modo le percezioni influenzano l'esperienza del cammino?
4. È possibile considerare le pratiche collettive di mobilità come forme di cittadinanza attiva?

4.4.1. 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. All'interno del capitolo precedente, l'analisi di approcci teorici appartenenti alla geografia dei trasporti, all'urbanistica, all'ecologia e alla geografia della salute ha mostrato come, sebbene vi sia una maggiore attenzione alla relazione contraria -ossia al ruolo del paesaggio nel determinare differenti mobilità- sia possibile considerare le mobilità anche come cause che contribuiscono al cambiamento delle forme del paesaggio.

Con l'infittirsi (o il ridursi) dei collegamenti e delle infrastrutture stradali e con l'innovazione tecnologica dei sistemi di trasporto si modifica infatti l'accessibilità dei luoghi e di conseguenza il valore e la tipologia di uso del suolo. La rete e i mezzi di trasporto impattano inoltre sulle relazioni ecosistemiche, più o meno equilibrate, che fanno parte delle dinamiche territoriali che 'sostengono' i paesaggi, così come illustrate nello schema proposto da Castiglioni (2009) illustrato nel precedente capitolo. I processi di erosione, la diffusione di inquinanti e gli effetti barriera per la fauna sono solo alcuni degli impatti ecologici legati allo spostamento di merci e persone da un luogo ad un altro.

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, come in parte già emerso nel capitolo precedente e come verrà affrontato in questa sezione attraverso l'analisi del caso studio, anche la mobilità lenta può determinare cambiamenti nelle forme del territorio. In particolare, tra i temi emersi nel precedente capitolo, la

pianificazione delle *Greenways* e più in generale di ‘territori lenti’ (dalla scala vasta sino a quella del quartiere) trova particolare eco all’interno del caso studio, sia nell’evoluzione urbanistica della città di Bergamo, illustrata in precedenza, così come nell’analisi dei dati raccolti sul campo.

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. Al di là dei valori associati alla *Greenway* del Morla (principalmente naturalistici, estetici e funzionali), i quali appartengono alla dimensione delle rappresentazioni del paesaggio che verrà affrontata successivamente, è tuttavia possibile affermare che, anche alla luce dell’elevato numero di riferimenti a tale infrastruttura emersi nel corso dell’indagine, 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: a) della consapevolezza, espressa da alcuni partecipanti ai gruppi, delle dinamiche conflittuali che intercorrono tra infrastrutture della mobilità motorizzata contemporanea e viabilità storica; b) del 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’ anche a causa dello scarso passaggio pedonale.

Per quanto riguarda il primo aspetto, un partecipante del Gruppo di Cammino del quartiere Villaggio degli Sposi, nel corso della camminata lungo il percorso illustrato in Fig. 53, racconta:

“... la circonvallazione ti impedisce il collegamento con quello 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 la 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.



Fig. 54: Malpensata – 7/05/16

Tre mobilità a confronto: Il tratto evidenziato in rosso corrisponde al percorso a cui il brano riportato fa riferimento: l'apertura del tratto finale del sentiero (Via dei Prati) e il suo collegamento con le strade vicine permette ai partecipanti al Gruppo di compiere un giro 'ad anello', tuttavia vi è la consapevolezza che tale intervento sia stato realizzato per servire il parcheggio di recente costruzione, il quale a sua volta è a servizio dell'aeroporto (individuabile nella mappa in basso a destra).

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 affermare che:

- a) 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.
- b) 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.
- c) La mobilità motorizzata genera forti impatti su quella non motorizzata, modificando direttamente o indirettamente i percorsi e 'abilitando' o 'disabilitando' le tattiche pedonali.
- d) 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.

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. 55), la qualità degli spazi pubblici, la sostenibilità ambientale e pulizia e il decoro urbano occupano infatti gli ultimi posti, mentre un valore maggiore è assegnato proprio alla funzione di 'presidio nelle aree isolate e insicure'.

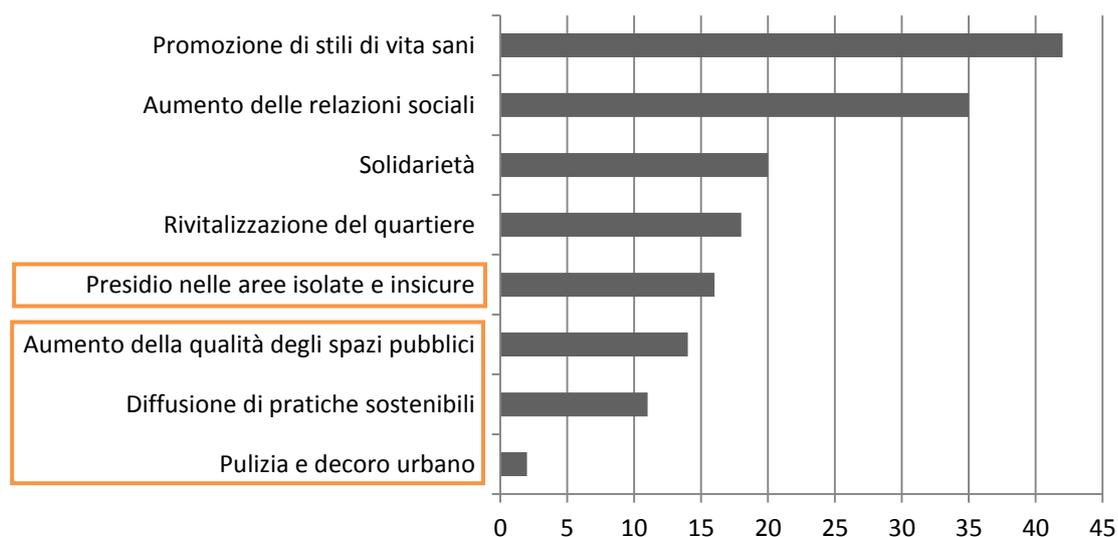


Fig. 55: Ruolo e impatti del Gruppo di Cammino

Le risposte contenute nel questionario dimostrano come gli effetti materiali del cammino siano tra quelli meno considerati (miglioramento della qualità degli spazi pubblici, sostenibilità ambientale e decoro urbano); maggiore importanza ha invece il ruolo dei Gruppi di Cammino come 'presidio nelle aree isolate e insicure'.

4.4.2. L'influenza del cammino in gruppo nella percezione del paesaggio

L'analisi teorica dedicata alla dimensione soggettiva del rapporto tra paesaggio e mobilità ha permesso, nel capitolo precedente, di individuare ulteriori strumenti concettuali utili all'analisi del caso studio, i quali permettono la formulazione di un quadro che descrive le caratteristiche del paesaggio dei gruppi di cammino e le modalità con cui esso viene percepito in movimento. La lettura delle interpretazioni del paesaggio da parte di chi cammina in gruppo può essere suddivisa infatti in tre diversi livelli di analisi che corrispondono alle percezioni, alle rappresentazioni e infine alle pratiche.

In primo luogo, per quanto riguarda le forme percepite, l'analisi dei dati raccolti si è concentrata soprattutto sull'interpretazione degli elementi visivi 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 multi-sensoriale del cammino.

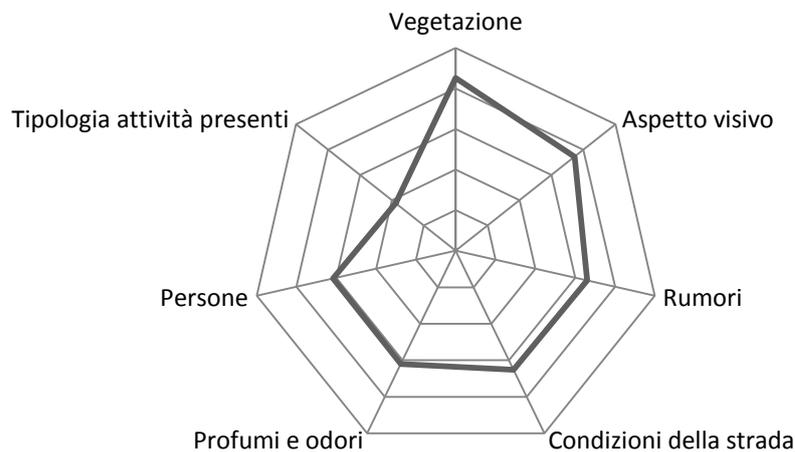


Fig. 56: Quadro delle percezioni dei Gruppi di Cammino

Il grafico illustra come vi sia una distribuzione piuttosto omogenea tra i diversi oggetti della percezione e che essa non sia basata unicamente sugli elementi visibili, bensì anche su sensazioni uditive, olfattive e cinetiche.

L'analisi dei dati raccolti tramite il questionario individuale permette di fornire un primo quadro generale delle percezioni del paesaggio in cammino. Come illustrato in Fig. 56, la

presenza di vegetazione (19% del totale delle risposte) e l'aspetto visivo del contesto (16%) sono gli elementi che vengono maggiormente presi in considerazione. Seguono i rumori (15%), le condizioni del percorso, le sensazioni olfattive e la presenza di altre persone (al 14% ciascuno), mentre con meno frequenza (8%) viene considerata 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).

Gli elementi visivi del paesaggio

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?

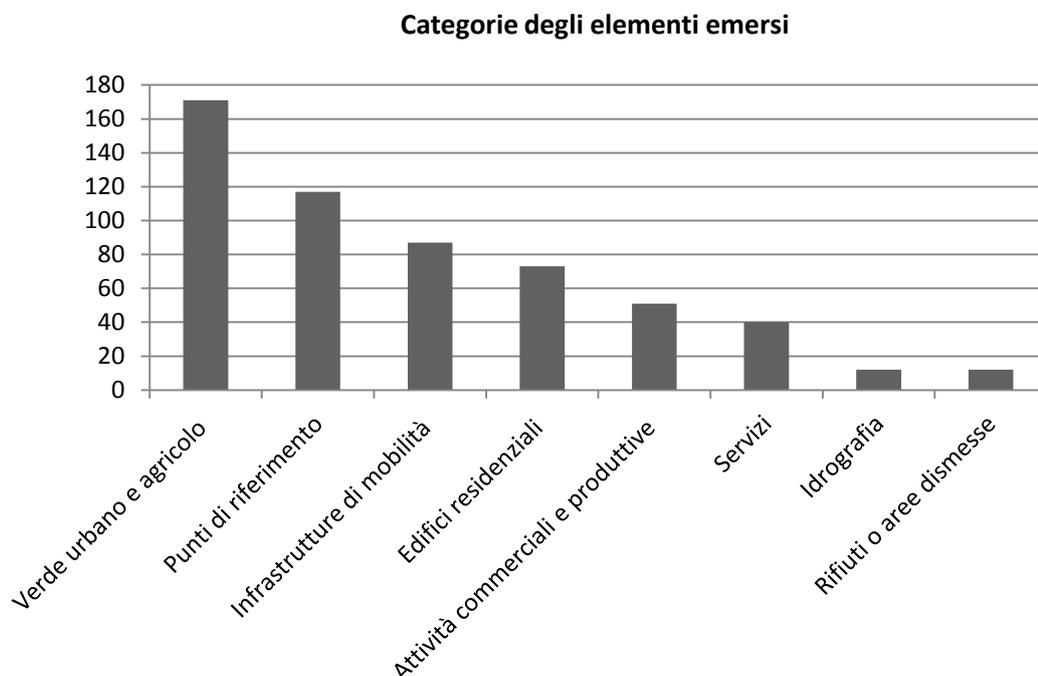


Fig. 57: Quantità e categorie di elementi contenuti nelle interviste in cammino

La codifica degli *spatial transcripts* è in questo caso la principale fonte di informazioni a riguardo ed ha permesso, come emerso nella sezione dedicata alla descrizione preliminare della metodologia, di individuare *cluster* tematici entro i quali classificare ciascun brano di intervista. Tra i *cluster* individuati, quello in questo caso maggiormente utile alla riflessione è quello che riguarda gli elementi, suddivisi in differenti categorie così come riportato in Fig. 57.

In linea con il dato emerso dall'analisi dell'uso del suolo attraversato dai Gruppi, nel quale il verde urbano vede un aumento relativo rispetto al dato complessivo calcolato sull'intero comune, anche dalla codifica degli elementi contenuti nelle interviste il 'verde' risulta essere un fattore importante, raggiungendo circa il 30% del totale e confermando l'importanza della componente 'naturale' (o meglio percepita come tale) del paesaggio. Seguono i punti di riferimento (21%), ossia gli elementi esplicitamente denominati e 'cartografabili', i quali verranno analizzati nel dettaglio in seguito; le infrastrutture di mobilità (15%) e gli edifici residenziali (13%). Non superano invece la soglia del 10% le aree commerciali e produttive, quelle destinate ai servizi pubblici, l'idrografia e le aree dismesse o degradate, abbandonate o caratterizzate dalla presenza di rifiuti.

La possibilità di mappare, attraverso la tecnica degli *spatial transcript*, gli elementi emersi nei discorsi 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 Fig. 58 sono illustrate le localizzazioni dei discorsi codificati per ogni categoria, sovrapposti ad uno strato informativo che aiuta a comprendere l'effettiva distribuzione nello spazio degli elementi considerati.

Mentre i riferimenti alle attività commerciali, agli edifici residenziali, ai servizi, alle aree verdi e ai punti di riferimento sono distribuiti in maniera piuttosto omogenea lungo i 6 percorsi, così come avviene anche per le tipologie di uso del suolo corrispondenti, è possibile operare due considerazioni in merito alle categorie che presentano una distribuzione disomogenea. Innanzitutto gli elementi idrici, presenti in città sotto forma di rogge, canali e torrenti, emergono unicamente lungo due percorsi (Villaggio degli Sposi e Malpensata) mentre non vengono citati lungo la *Greenway* che costeggia per un lungo tratto proprio il torrente Morla.

In secondo luogo è possibile notare la marcata disomogeneità nella distribuzione dei discorsi relativi alle componenti infrastrutturali, le cui localizzazioni sono concentrate nelle aree a sud del centro cittadino, che sono attraversate maggiormente dalle strade ad alto scorrimento e dalla ferrovia.

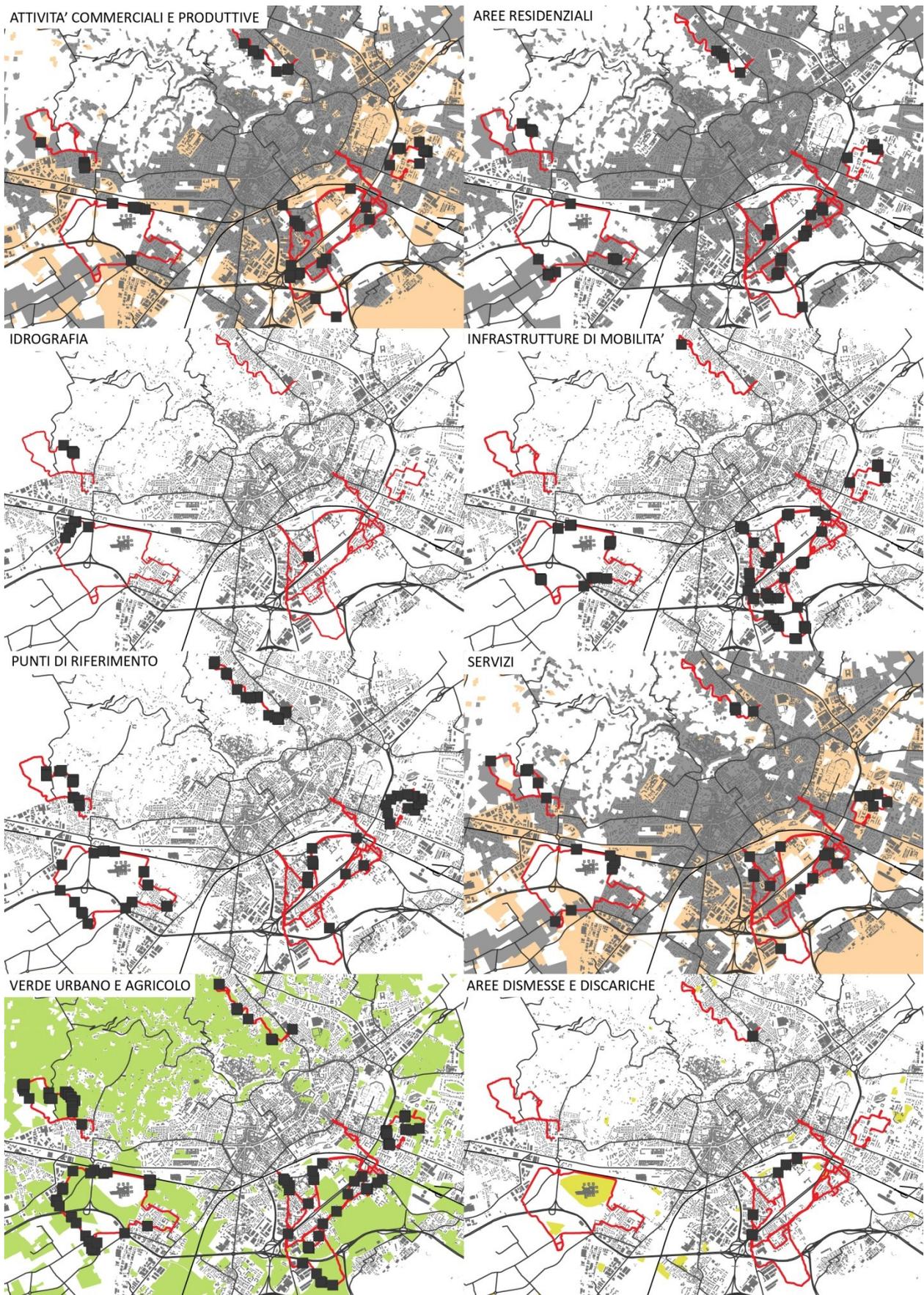


Fig. 58: Distribuzione spaziale degli elementi emersi per categoria

Anche i punti relativi alle aree degradate, sebbene limitati, sono molto vicini alle zone dismesse oggetto del discorso. 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 attraversata.

Il cammino nei luoghi costituisce quindi una modalità di 'conoscenza basica' 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 più dei 2/3 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 (domanda 4.6).

L'attenzione si è poi concentrata sulla categoria relativa ai punti di riferimento, la cui analisi permette di ricostruire, in maniera deduttiva e richiamando la classificazione operata da Lynch (1960), la 'mappa mentale' dei discorsi dei partecipanti ai Gruppi di Cammino.

In Fig. 59 è riportato il risultato della mappatura dei punti di riferimento³², suddivisi in elementi lineari (percorsi e barriere), elementi puntuali (nodi e *landmark*) ed elementi areali (distretti e quartieri). Se nelle mappe precedenti, contenenti tutti gli elementi del paesaggio codificati, sembra esserci una relativa corrispondenza tra la tipologia di uso del suolo attraversato e l'oggetto del discorso, in relazione ai punti di riferimento è possibile operare un'ulteriore riflessione, grazie alla possibilità di mappare le localizzazioni dei riferimenti stessi e non unicamente i luoghi in cui vengono citati all'interno delle interviste.

In questo caso la loro distribuzione nello spazio sembra essere indice di una minore corrispondenza tra luogo del cammino e il punto di riferimento citato. Tuttavia, gli elementi lineari, ossia i percorsi, 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 (ferrovia e superstrada) 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.

³² Per operare una prima scrematura dei dati, in questo caso sono stati mappati solo i punti di riferimento che vengono citati almeno 2 volte all'interno delle interviste, sono esclusi quindi quelli che non presentano ricorrenze.

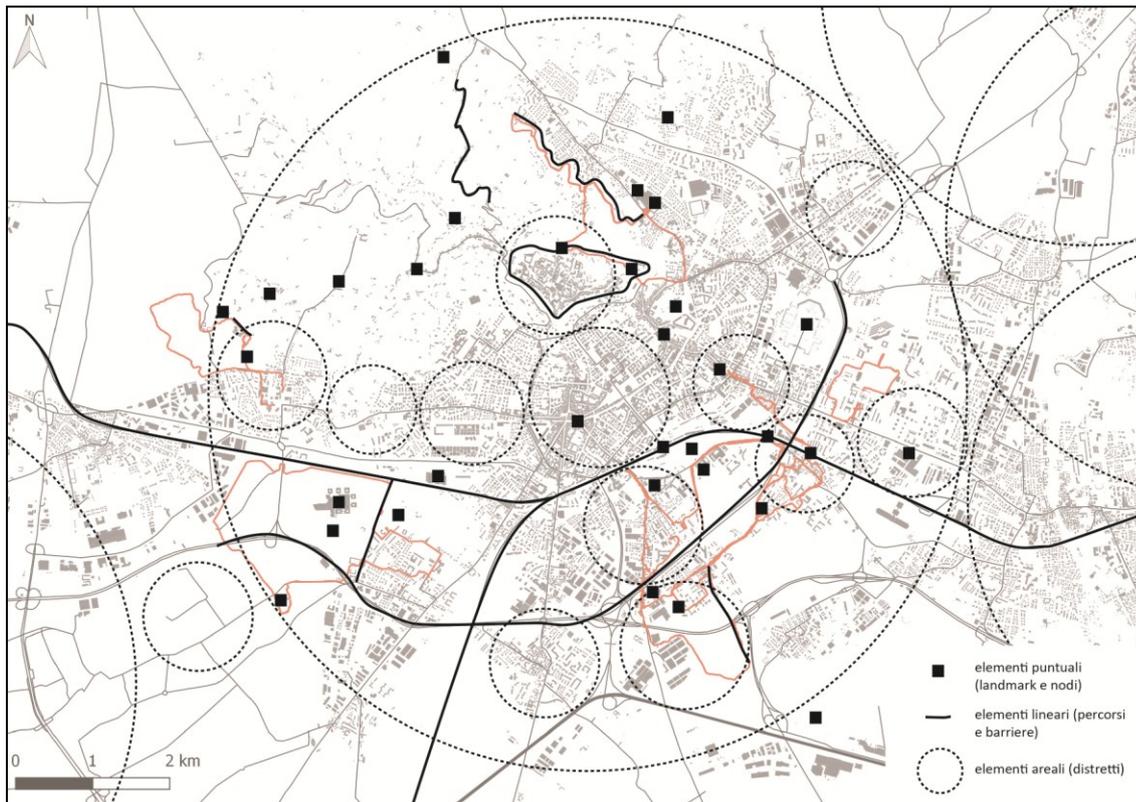


Fig. 59: Mappa dei punti di riferimento (puntuali, lineari e areali)

Gli elementi lineari sono quelli maggiormente ‘ancorati’ alla scala del quartiere e strettamente correlati al movimento in quanto strade, percorsi pedonali o ciclabili, oppure in quanto barriere che impediscono il cammino.

L’analisi delle interviste in cammino permette di evidenziare inoltre che nella maggior parte dei casi (61%) la citazione di un punto di riferimento spaziale è stimolata dal discorso in corso e non dalla sua visione o vicinanza, nonostante la vista e la posizione raggiungano insieme una percentuale piuttosto elevata (38%),

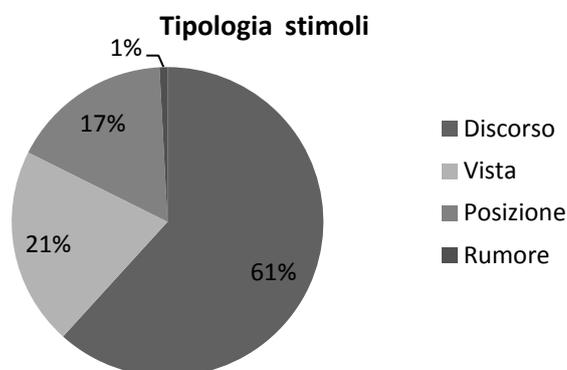


Fig. 60: Tipologia degli stimoli che hanno portato gli intervistati a citare i punti di riferimento

La maggior parte dei punti di riferimento viene citata in relazione al discorso in atto, tuttavia molto spesso è la vista o la presenza dello stesso nelle vicinanze (posizione) a fungere da stimolo per la citazione di un punto di riferimento.

Traendo infine spunto dalle analisi effettuate da Jones e Evans (2012), è possibile categorizzare i punti di riferimento non solo in base alla loro ‘forma’ (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.

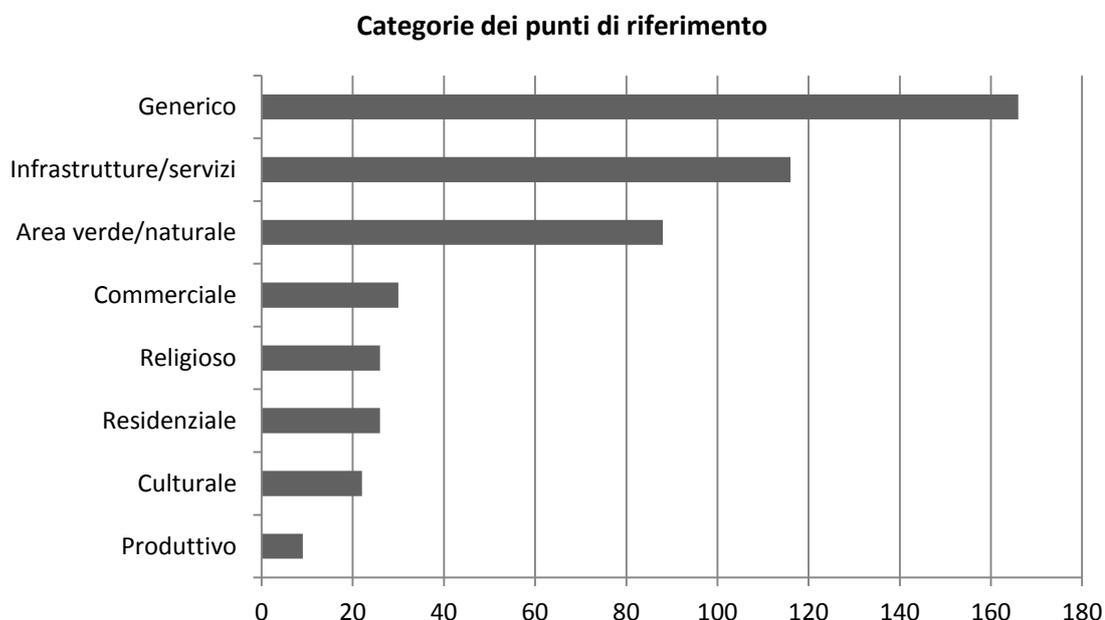


Fig. 61: Distribuzione dei punti di riferimento per categoria

Come illustrato in Fig. 61, oltre ai punti di riferimento classificati come ‘generici’ (come i nomi di quartieri, di particolari aree della città o di Comuni limitrofi) vi è una netta prevalenza di: a) 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); b) 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 è costituita principalmente da aree verdi e infrastrutture di mobilità, entrambi elementi fortemente correlati alla pratica del cammino.

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 e, come è emerso dalla trattazione teorica affrontata nel capitolo precedente, 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 visualizzare in Fig. 62 il peso di ciascuna categoria di valore per ogni tipologia di punto di riferimento.

I punti di riferimento generici, che corrispondono principalmente ai quartieri e alle diverse parti della città e della prima periferia, sono quelli per i quali vi è una distribuzione più omogenea dei valori considerati (ad esclusione di quelli soggettivi ed economici) ma vi è una leggera tendenza a considerarne maggiormente il valore, più o meno elevato, legato ad aspetti naturalistico-ambientali oppure a tematiche sociali.

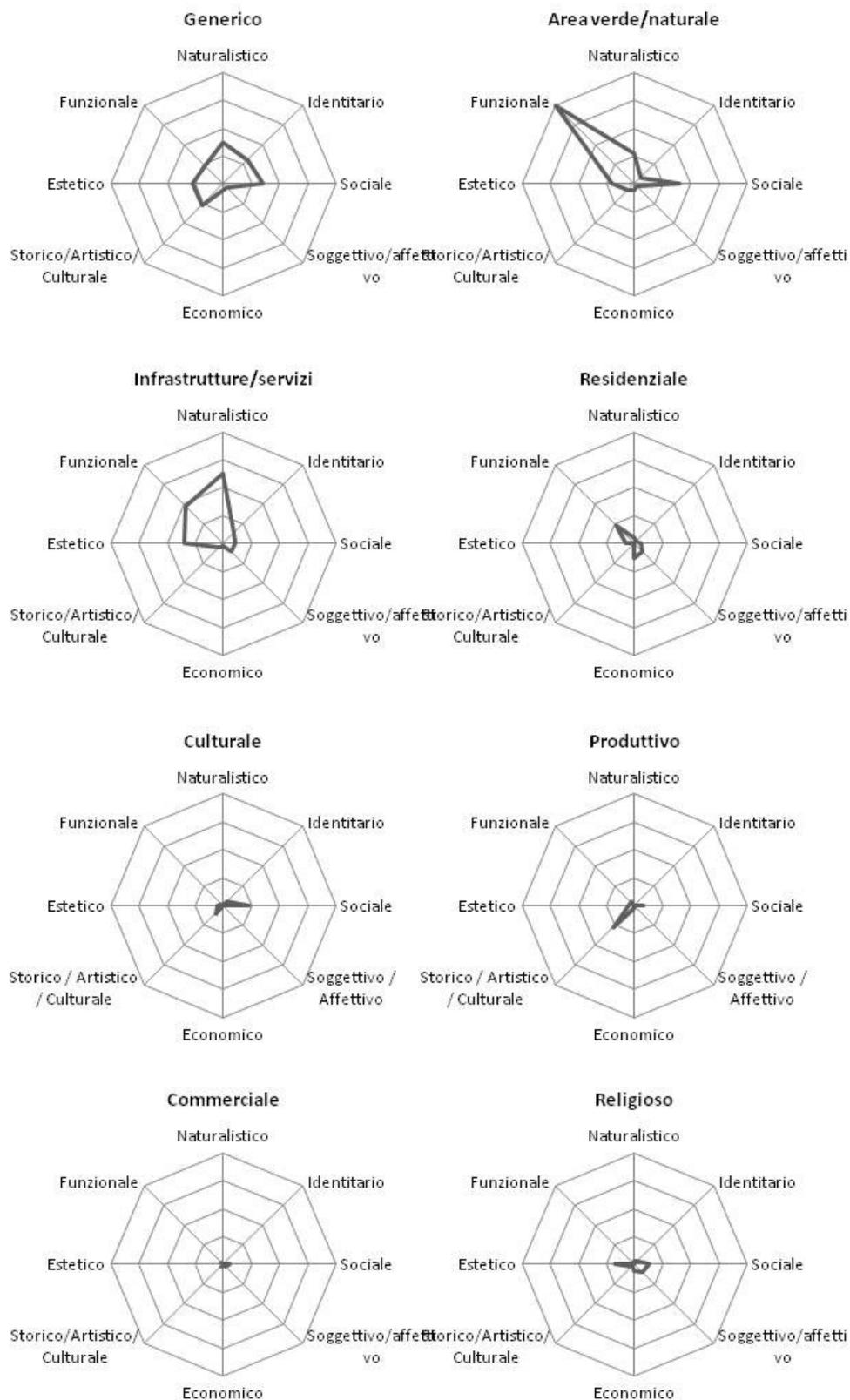


Fig. 62: Categorie di valori associati a ciascuna tipologia di punti di riferimento

Ciascun grafico illustra la presenza e il peso di ciascuna categoria di valori per ogni tipologia di punti di riferimento. In particolare emerge la considerazione del valore funzionale delle aree verdi e naturali e quella del valore naturalistico delle infrastrutture e dei servizi.

Alcuni brani tratti dalle interviste in cammino dimostrano l'elevata importanza del valore naturalistico dei quartieri:

“ [...] oppure 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)

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 3 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 e' 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, essendo maggiormente considerato il loro 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)

Come emerge dal grafico in Fig. 62, per questa categoria di elementi prevale quindi il valore funzionale, ossia il valore d'uso del luogo, la sua comodità, la tranquillità e altre caratteristiche che non possono essere associate alla valenza ecologica 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, 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 osservati 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:

“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. Ad esempio:

“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)

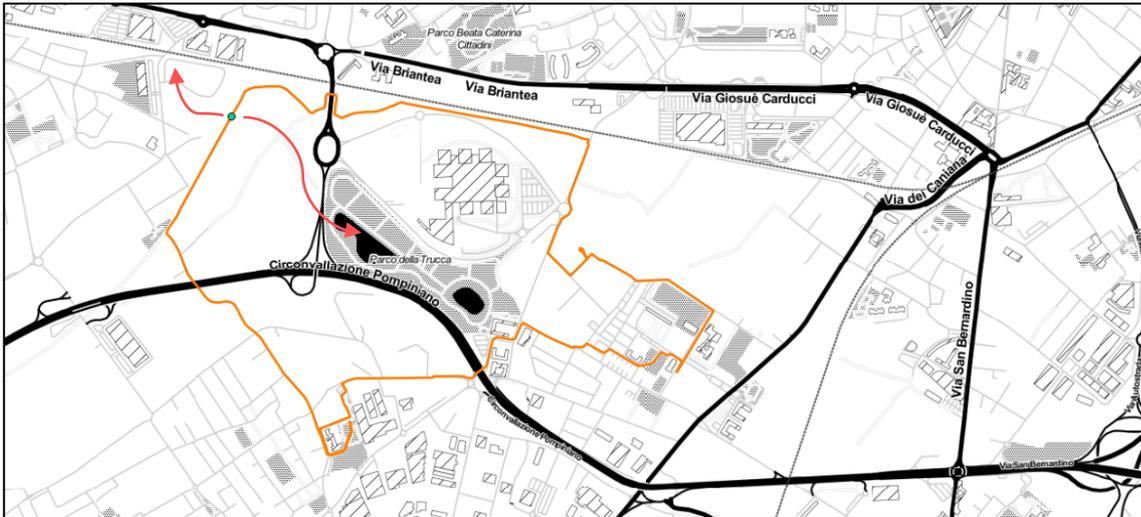


Fig. 63: Villaggio degli Sposi 18/05/2016

Il punto evidenziato lungo il percorso è il luogo in cui emerge il discorso relativo al rapporto tra le infrastrutture e i valori naturalistici presenti. In questo caso in particolare si fa riferimento alla costruzione della vicina ferrovia (indicata dalla freccia verso l'alto) e alle conseguenze sulla falda acquifera, la cui posizione piuttosto superficiale ha reso necessaria la costruzione di due bacini artificiali (indicati dalla freccia verso il basso) nel parco adiacente il nuovo complesso ospedaliero.



Fig. 64: 1) Borgo Palazzo 3/06/2016; 2) Malpensata 14/04/2015

In entrambi i casi illustrati nella mappa i punti corrispondenti al brano riportato coincidono con il luogo oggetto del discorso. Nel primo caso si tratta di una passerella che permette di oltrepassare i binari della ferrovia e che fa emergere giudizi negativi basati sul valore estetico. Nel secondo caso, invece, i murales dipinti lungo il muro che separa la strada dall'area dell'ex-scalo merci sono considerati un elemento positivo sempre dal punto di vista estetico, perché "rendono più belle le brutture".

Il grafico complessivo riportato in Fig. 65 permette di avere un quadro generale delle tipologie di valori associate all'intero paesaggio. Dal grafico emerge che i principali valori attraverso i quali viene letto il paesaggio del quotidiano dei 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.

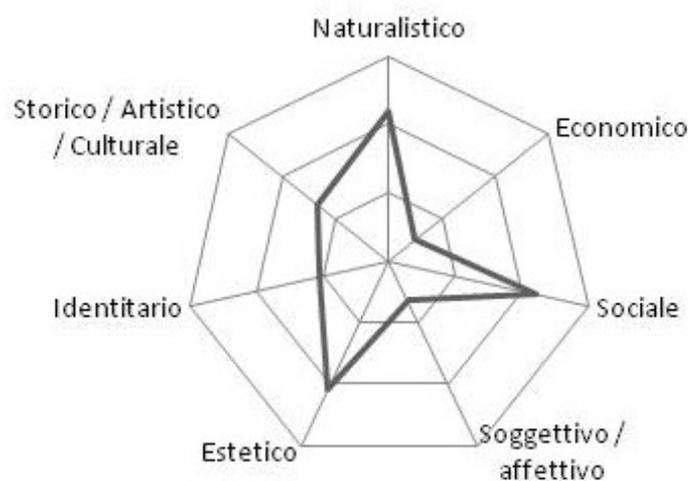


Fig. 65: Quadro complessivo dei valori considerati nelle interviste in cammino in gruppo

Alla luce di questo risultato è interessante operare un parallelo con quanto emerso dai questionari, i quali restituiscono il quadro di valori utilizzati nell'interpretazione del paesaggio locale illustrato nel grafico in Fig. 66.

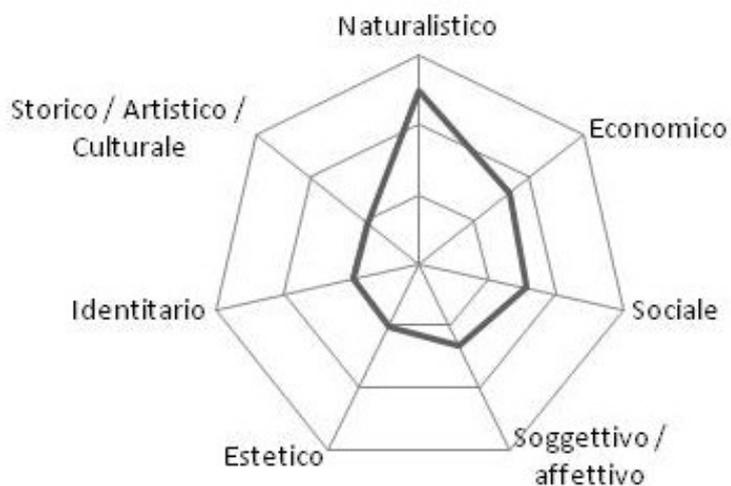


Fig. 66: Quadro complessivo dei valori considerati nei questionari individuali

Confrontando i due grafici risulta che durante le interviste in cammino sono stati considerati maggiormente i valori sociali, estetici e storici, rispetto a quelli economici e soggettivi che diminuiscono notevolmente. 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.

Un ulteriore confronto può essere fatto con la classificazione presente all'interno dello Studio Paesistico di Dettaglio contenuto nel PGT del Comune di Bergamo. Come descritto in precedenza, tale studio elabora, attraverso l'analisi condotta da un gruppo di esperti, una mappa definita di 'sensibilità paesistica', la quale riassume i valori storico-morfologici, percettivi e simbolici del paesaggio.

Pur non essendo possibile effettuare una analoga 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 evidenziale 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.

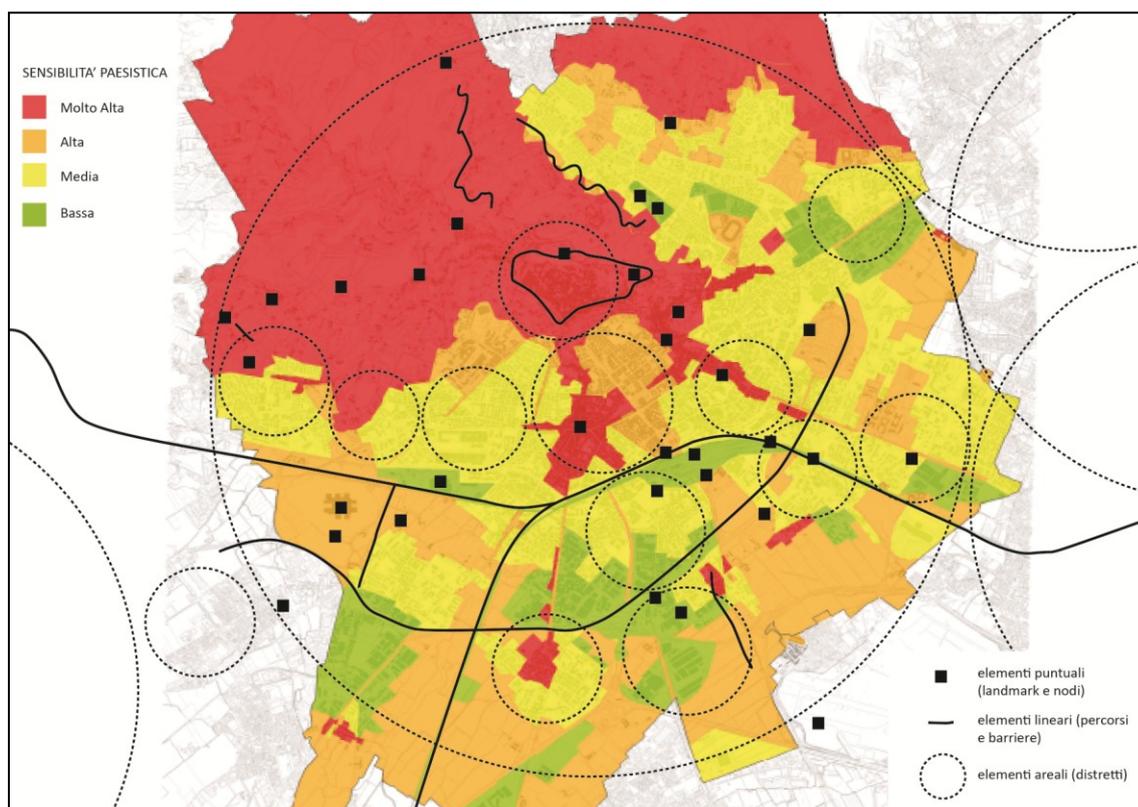


Fig. 67: Carta della sensibilità paesistica e punti di riferimento per i Gruppi di Cammino

Nella mappa i punti di riferimento sono sovrapposti alla carta della 'sensibilità paesistica' contenuta nello Studio Paesistico. I punti di riferimento lineari e puntuali si sovrappongono piuttosto bene con le aree a diversa 'sensibilità' (come ad esempio avviene per la linea ferroviaria che attraversa da est a ovest la città).

La sovrapposizione dei due strati informativi (Fig. 67) 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 (Fig. 68) 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 all'interno della visione che emerge dall'analisi del 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.

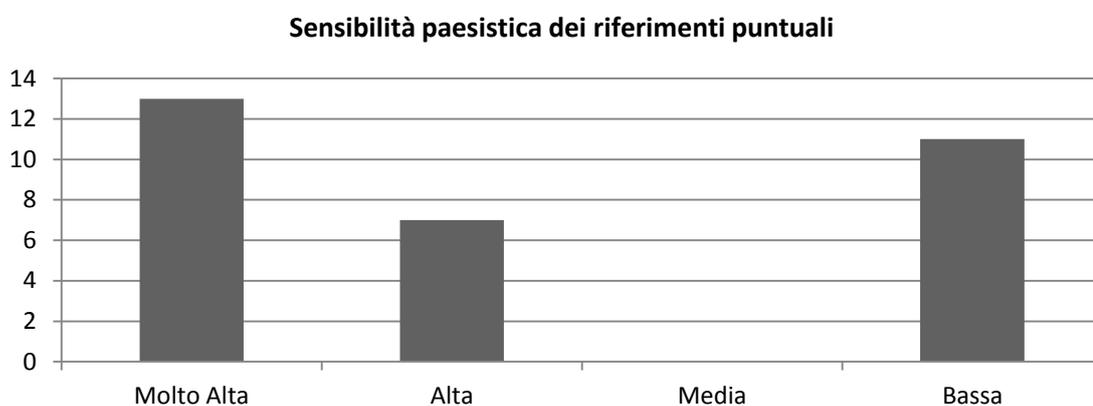


Fig. 68: Numero di elementi puntuali per categorie di sensibilità paesistica

Il numero di elementi puntuali presenti per ogni categoria di sensibilità paesistica dimostra come sia fuorviante adottare una suddivisione tra alta o bassa sensibilità, poiché molti dei riferimenti contenuti nella categoria più bassa risultano essere importanti (sulla base di diversi valori) nella visione elaborata dall'analisi delle interviste in cammino.

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.

Gli approcci fenomenologici al paesaggio, richiamati nel capitolo precedente, hanno contribuito a mettere in luce l'importanza di una ricerca attenta al paesaggio vissuto nel quotidiano dalle persone, da compiere oltrepassando (senza tuttavia ignorare) le rappresentazioni e mettendo in luce quindi anche le pratiche e le sensazioni. Durante le interviste in cammino e nella fase di codifica dei temi, sono emerse diverse entità semantiche ricorrenti che è stato possibile associare alla dimensione delle pratiche e che sono state poi suddivise in due gruppi: le attività e le sensazioni.

Nel grafico in Fig. 69, è evidente come i discorsi relativi alle attività legate al movimento siano quelli che maggiormente emergono nel corso della camminata (35%). In maniera più o meno esplicita tuttavia, spesso i partecipanti al Gruppo di Cammino si dedicano ad osservare e commentare il paesaggio attraversato, dai dettagli al panorama, dall'elemento architettonico a quello vegetale (29%). In diverse occasioni, inoltre, ad essere oggetto della conversazione sono le attività di tipo comunitario (18%), che riguardano cioè le relazioni tra i cittadini, gli abitanti del quartiere e gruppi sociali più o meno organizzati. Inoltre, è stato necessario inserire una categoria che si distingue dalle precedenti, poiché racchiude al suo interno quei momenti di scambio di informazioni, di racconti, memorie o accadimenti personali che costituiscono la dimensione della 'chiacchiera' tra i membri del Gruppo (10%). Infine, all'interno delle interviste vengono menzionate, seppur con minore frequenza (4%), anche le attività lavorative e quelle culturali.

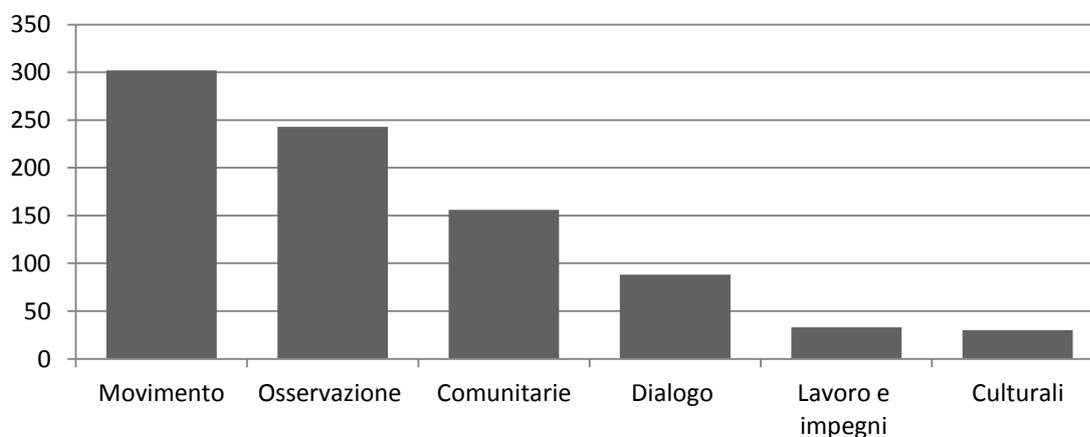


Fig. 69: Frequenza dei riferimenti alle pratiche

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.

Il grafico in Fig. 70 illustra la distribuzione delle principali tre attività (osservazione, movimento e pratiche di comunità) per ciascuna tipologia di elementi del paesaggio.

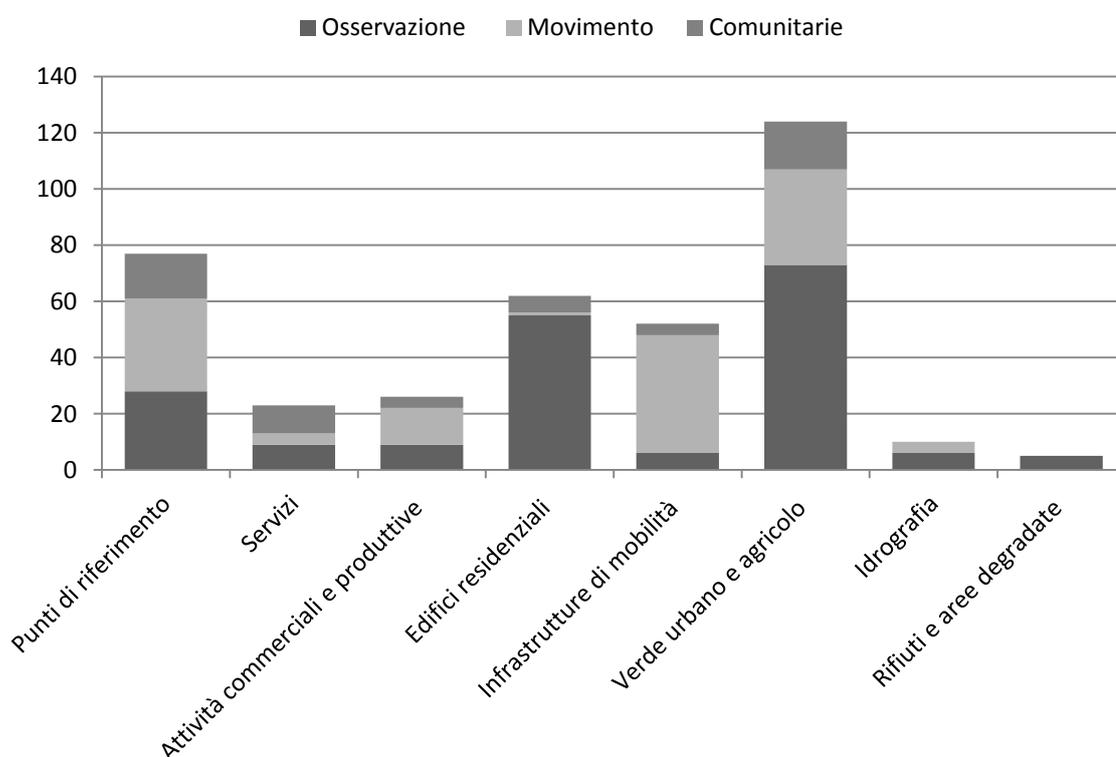


Fig. 70: Distribuzione delle attività per tipologia di elementi del paesaggio considerati

Il grafico illustra la distribuzione delle tre principali categorie di attività menzionate durante le interviste per ciascuna tipologia di elementi del paesaggio. Gli elementi 'naturali' sono quelli a cui viene associato il maggior numero di attività (in particolar modo l'osservazione) mentre alle infrastrutture di mobilità viene ovviamente associato principalmente il movimento. L'osservazione riguarda anche spesso gli edifici residenziali, mentre le attività comunitarie sono presenti in particolar modo in relazione ai punti di riferimento, alle aree verdi e ai servizi.

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 cascate storiche così come di edifici moderni. Come già emerso, 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] 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 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 di Cammino che frequentano maggiormente le aree a sud del centro cittadino (Fig. 71), 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)

“[...] ma di bello nel senso di panorama? beh 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. Capito?” (Boccaleone 5/05/2016)

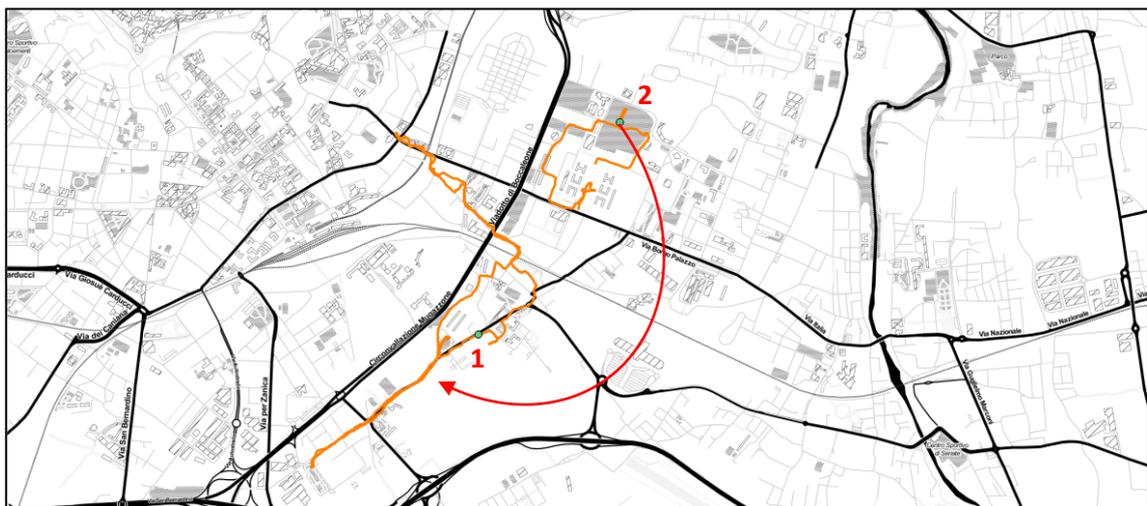


Fig. 71: 1) Borgo Palazzo 3/06/2016; 2) Boccaleone 5/05/2016

I due esempi riportati nella mappa si riferiscono entrambi alle cascine presenti lungo Via Gasparini (indicata dalla freccia). In corrispondenza del punto 1 i partecipanti al gruppo di Borgo Palazzo si soffermano ad osservare le caratteristiche architettoniche (grazie alla lettura di alcuni documenti portati da uno dei partecipanti) e a riflettere sull'evoluzione storica degli edifici. Anche per il gruppo di Boccaleone, lo stesso luogo costituisce un punto di riferimento che viene citato nel corso dell'intervista (in corrispondenza del punto 2) come esempio di "qualcosa di bello nel senso di panorama" da osservare nel quartiere.

Per quanto riguarda infine le sensazioni che è stato possibile codificare, la cui frequenza è illustrata nel grafico in Fig. 72, 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 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.

Tipologie di sensazioni

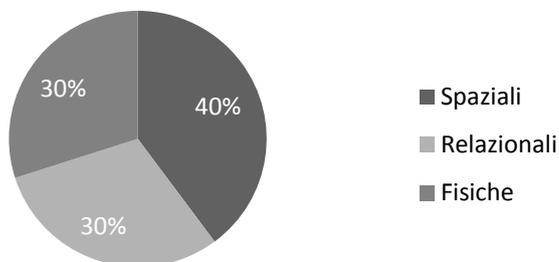


Fig. 72: Percentuali totali relative alle differenti tipologie di sensazioni emerse durante le interviste

Inoltre, nelle interviste le sensazioni di tipo spaziale compaiono in particolare in corrispondenza di riferimenti alle aree verdi, ai punti di riferimento, agli edifici residenziali e alle infrastrutture di mobilità (Fig. 73).

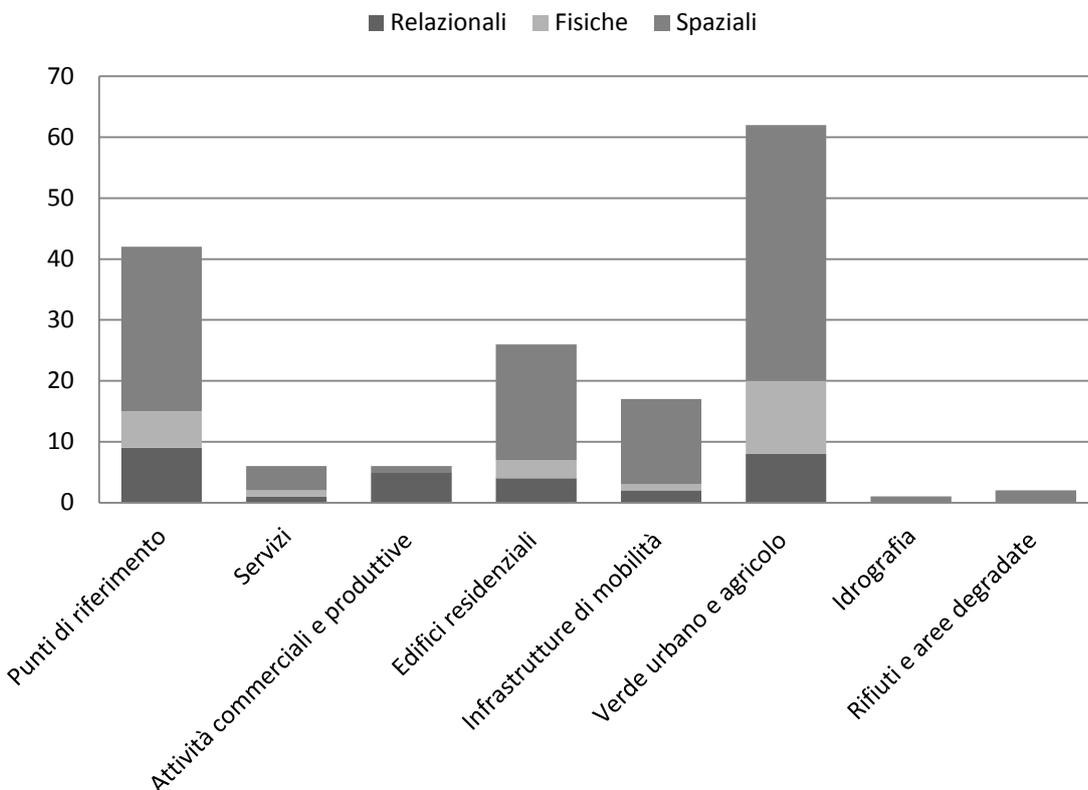


Fig. 73: Distribuzione delle sensazioni per tipologia di elementi del paesaggio considerati

Il grafico illustra le diverse categorie di sensazioni a cui vengono associate (quando presenti entrambi) le diverse tipologie di elementi del paesaggio. Le sensazioni di tipo spaziale sono quelle maggiormente presenti, soprattutto in relazione agli elementi 'naturali', ai punti di riferimento, agli edifici residenziali e alle infrastrutture di mobilità.

Tra le sensazioni relazionali, legate 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:

“Poi guarda Margherita, 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 [io - e disperata], allora devi sempre venire a camminare! C'è anche lo spazio della barzelletta, a metà giornata c'è lo spazio barzelletta. Come diceva lei, serve a dimenticare almeno per due ore i problemi.” (Borgo Palazzo 3/06/2016)

“[...] e poi ci son tutte quelle storie nuove, diverse, che vai a conoscere, anche persone con esperienza, quella signora che oggi e' rimasta a casa, lei fa riflessologia plantare, e' 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 e' 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 7 di anziane, perché gli strappano la catena..” (Boccaleone 5/05/2016)

Provando ad operare una sovrapposizione tra le localizzazioni delle sensazioni di tipo relazionale con i dati relativi all'uso del suolo (generalizzato rispetto al DUSAF originale) non emergono correlazioni particolari tra la tipologia di uso del suolo presente e le sensazioni di tipo relazionale (Fig. 74).

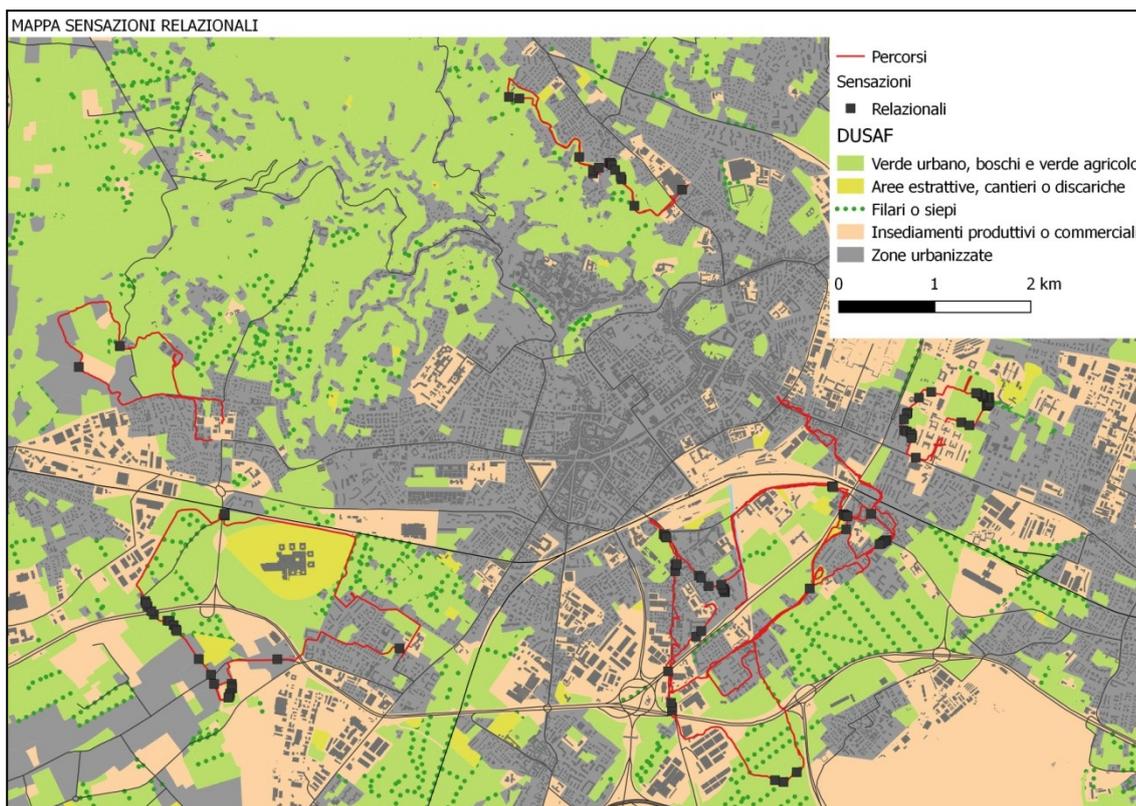


Fig. 74: Localizzazione delle sensazioni di tipo relazionale

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)

“Dicevo che 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 son grosse così? - si si è il gelso te lo assicuro!” (Borgo Palazzo 3/06/2016)

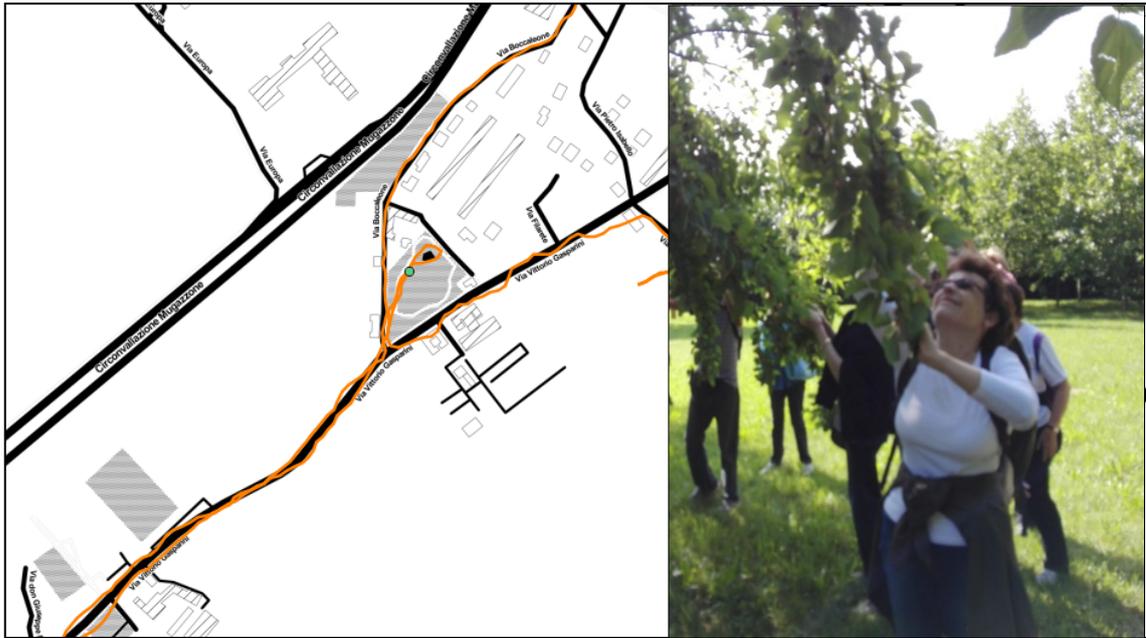


Fig. 75: Borgo Palazzo 3/06/2016

Assaggi di bacche di gelso al Parco delle Rane: il punto indicato sulla mappa, all'interno di un parco urbano chiamato 'Parco delle Rane', è il luogo in cui è stato registrato il brano di intervista sopra riportato e dove è stata scattata la foto, che ritrae alcuni partecipanti intenti a raccogliere e ad assaggiare le bacche del gelso, un momento in cui l'interazione paesaggio si fa diretta, fisica e corporea oltre che legata ovviamente al gusto. (Fonte: foto dell'autrice)

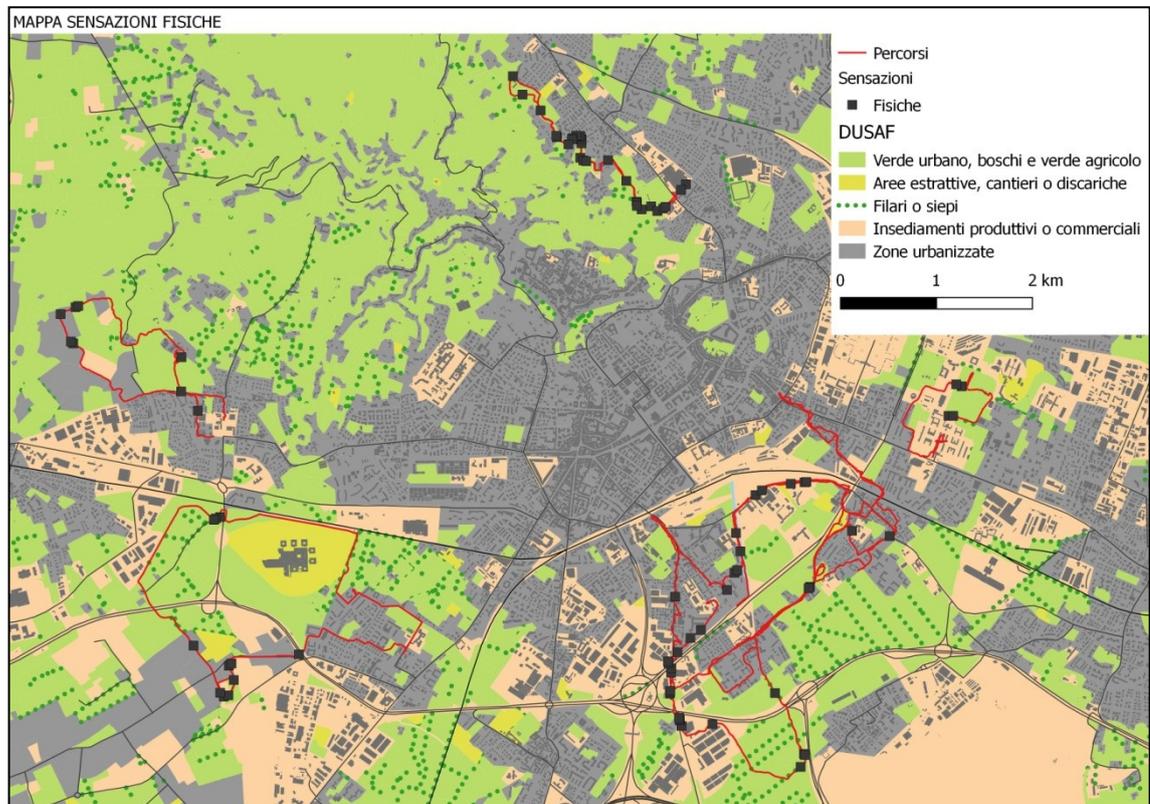


Fig. 76: Localizzazione delle sensazioni di tipo fisico

Le sensazioni di tipo fisico, come emerge anche dalla mappa in Fig. 76, 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*, nella parte alta della mappa, è quello all'interno del quale emergono maggiormente sensazioni di questo tipo.

Da ultimo, le sensazioni definite come 'spaziali', distribuite in maniera piuttosto omogenea all'interno di tutti gli itinerari e di tutte le diverse tipologie di uso del suolo (Fig. 77), 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)

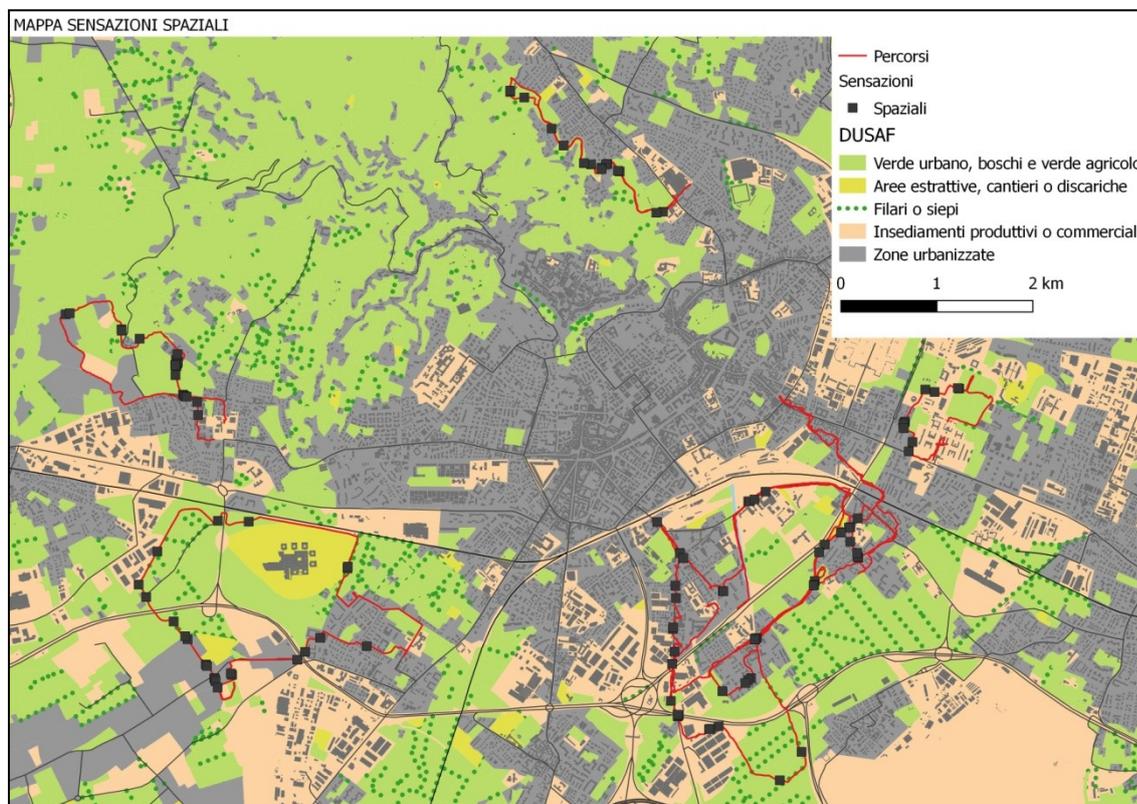


Fig. 77: Localizzazione delle sensazioni di tipo spaziale

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 sensazioni di tipo spaziale, legate cioè al contesto attraversato (come lo spaesamento o la meraviglia), la quale, accanto 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.

4.4.3. L'influenza del paesaggio sulle pratiche di mobilità

La terza domanda di ricerca mira a stimolare la riflessione sulla capacità del paesaggio di agire come fattore in grado 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.

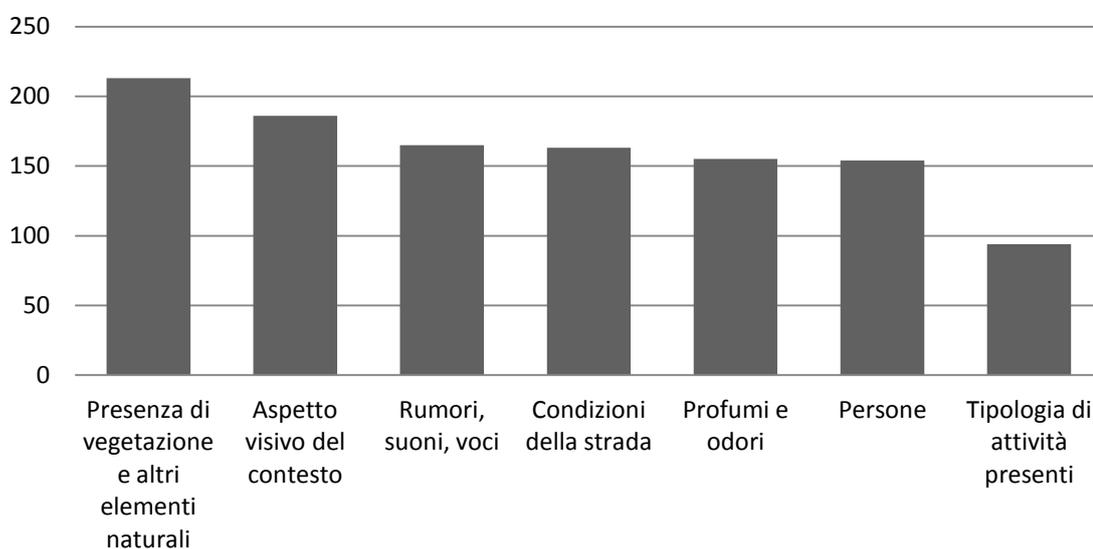


Fig. 78: Elementi del paesaggio percepiti durante il cammino

Il grafico illustra la somma dei punteggi (da 1 a 5) assegnati dai partecipanti a seconda dell'importanza di ciascun elemento percepito durante il cammino. La vegetazione e l'aspetto visivo del contesto sono gli elementi che vengono maggiormente presi in considerazione, mentre le attività presenti sono l'elemento che ottiene il minor punteggio.

In Fig. 78 sono riportate le somme dei punteggi (da 1 a 5) assegnati dai partecipanti a seconda dell'importanza di ciascun elemento percepito durante il cammino. La vegetazione e in generale l'aspetto visivo del contesto risultano essere gli elementi che vengono maggiormente presi in considerazione; 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.

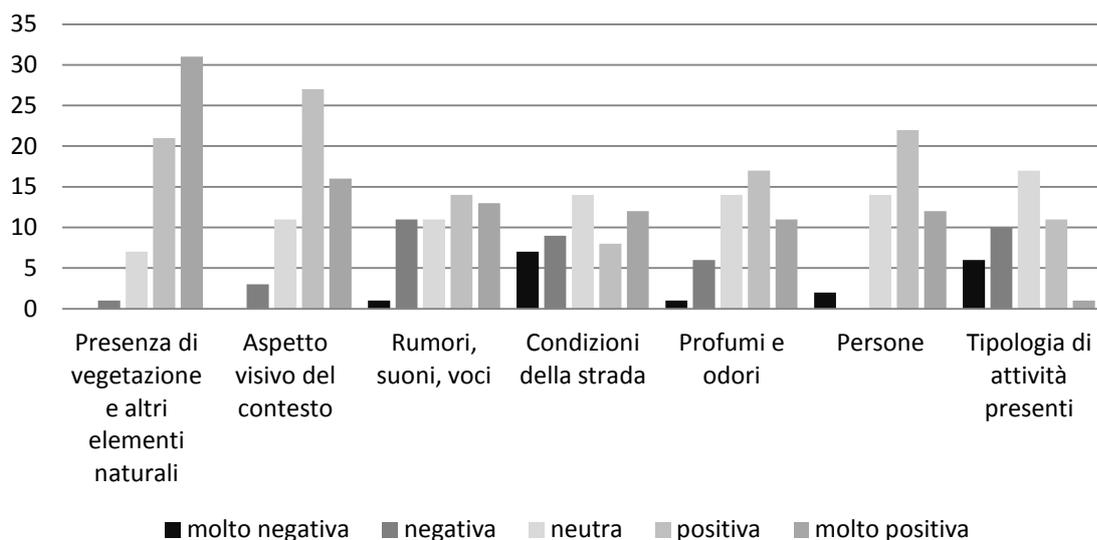


Fig. 79: Influenza delle caratteristiche del quartiere sul cammino

Alla domanda “in che modo gli elementi percepiti influenzano il cammino?” i partecipanti indicano la presenza di vegetazione come il principale elemento che influenza positivamente il cammino. Un’influenza negativa è invece associata alla tipologia delle attività presenti e alle condizioni specifiche della strada.

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, come illustrato in Fig. 79 e a conferma di quanto già emerso anche nei precedenti paragrafi, ciò che influenza in maniera maggiore -e decisamente positiva- l’esito di una camminata è la vegetazione. Anche l’aspetto visivo e la presenza delle persone hanno un’influenza generalmente considerata positiva, mentre elementi gli sonori e olfattivi hanno ‘impatti’ che sono nel complesso considerati leggermente positivi ma che, osservando le singole risposte, spesso assumono anche valori negativi. 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’, così come descritto nel modello di Bailly (1974) illustrato nel terzo capitolo, 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.

La riflessione maturata a partire dalle interviste in cammino ha permesso di individuare diverse tipologie di ‘discontinuità dello spazio’ o ‘frizioni’ che caratterizzano il paesaggio percepito dai Gruppi di Cammino e ne influenzano l’esperienza (Fig. 80).

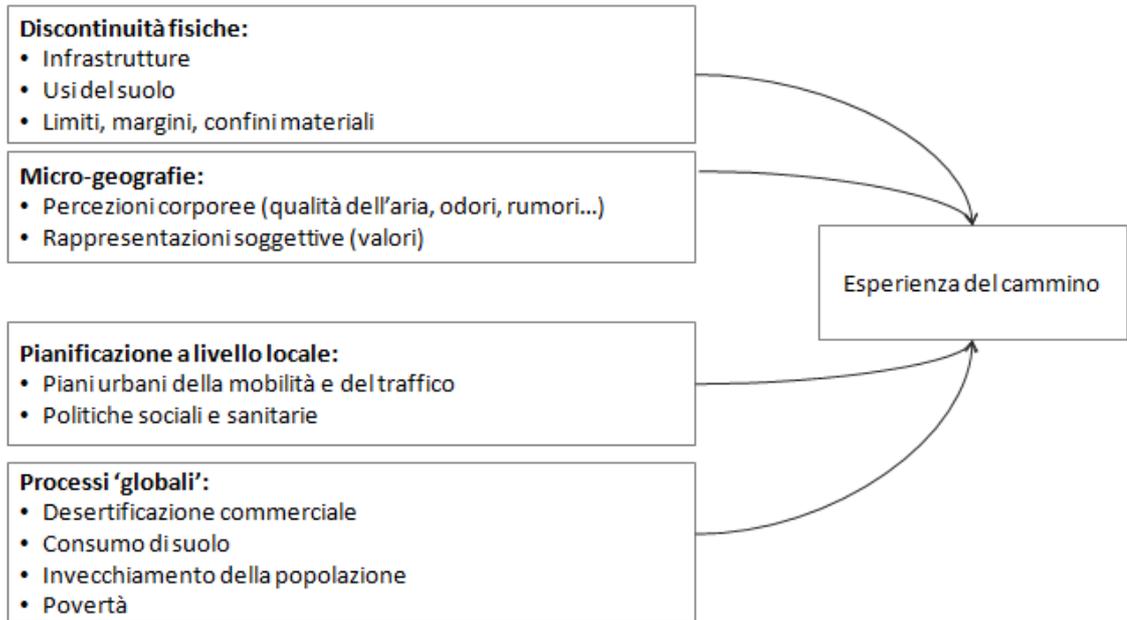


Fig. 80: Tipologie di ‘frizioni’ del paesaggio che influenzano l’esperienza del cammino

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 ‘anelli’, 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. 81: Boccaleone 5/05/2016

Il punto indicato dalla mappa corrisponde al luogo dove è stata scattata la fotografia e dove è stato registrato il brano citato, nel quale si spiega 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. (Fonte: foto dell'autrice)

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 Malpensata, vicina 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 e' bellissimo, anche se non c'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, nonostante sia in realtà, da un punto di vista cartografico, quello più prossimo al centro cittadino.



Fig. 82: Malpensata, 14/04/2015

Localizzazione e fotografia di un punto del Quartiere Malpensata considerato ‘esterno’ e pericoloso sulla base delle rappresentazioni soggettive. (Fonte: foto dell’autrice)

Inoltre, è possibile anche rilevare come anche 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 2000 posti auto con 3000 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 quello 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, 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; come nei due estratti di seguito riportati, i quali entrambi 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.

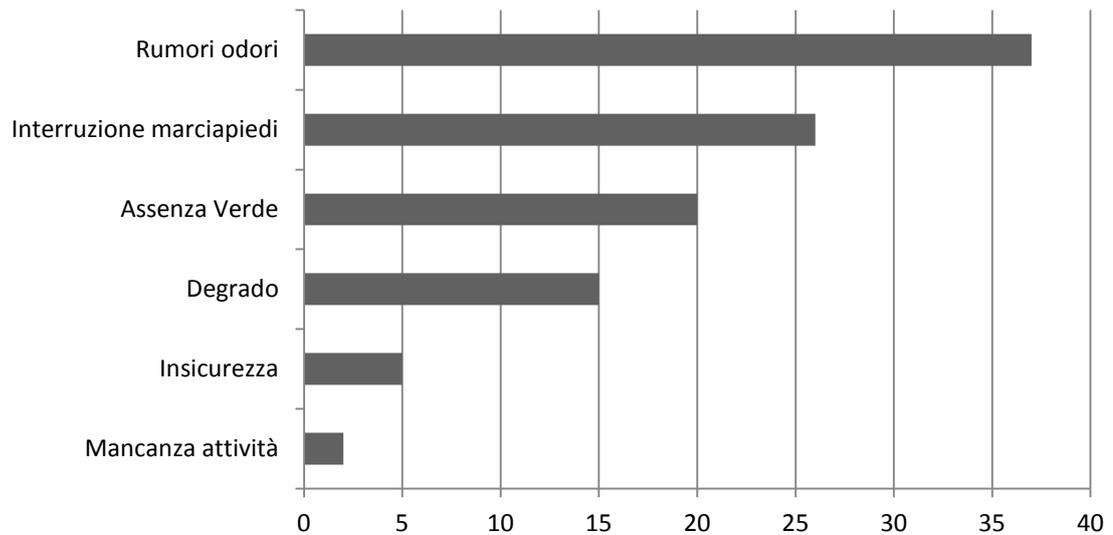


Fig. 83: Principali ostacoli o 'barriere' percepite lungo il cammino

Dai raccolti con il questionario individuale emerge che gli elementi legati alle 'discontinuità fisiche' e alle 'micro-geografie' sono quelli che sono maggiormente percepiti come una 'barriera al 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, come illustrato dal grafico in Fig. 79. 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".

All'interno del questionario è stato inoltre chiesto di indicare in che modo le 'barriere' individuate modifichino il cammino, soprattutto in relazione alle caratteristiche corporee e cinetiche del cammino.

I dati raccolti, illustrati nel grafico in Fig. 84 mostrano che in presenza di rumori o odori sgradevoli i partecipanti ai gruppi cambiano spesso itinerario oppure aumentano la velocità del passo.

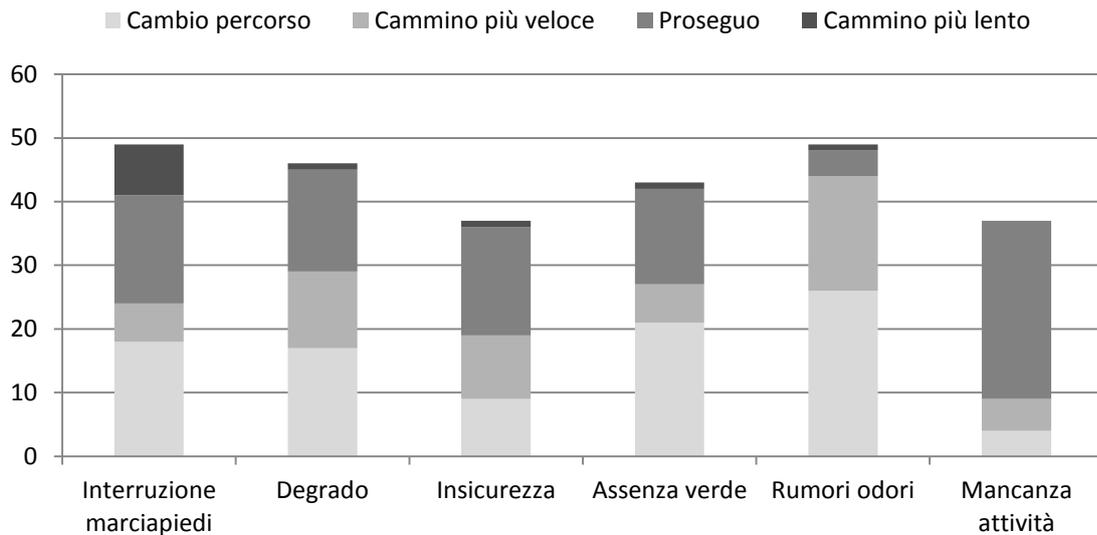


Fig. 84: Reazioni e cambiamenti nel cammino per ciascuna tipologia di barriera o ostacolo

Il grafico illustra, per ogni tipologia di barriera o ostacolo presente lungo il cammino, le reazioni associate. In presenza di rumori o odori sgradevoli i partecipanti ai gruppi dichiarano di cambiare spesso itinerario oppure di aumentare la velocità del passo. Anche l'assenza di verde, l'interruzione dei marciapiedi e il degrado sono elementi che influenzano decisamente il cammino.

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 influenzata dalla ricerca del 'verde'. Tuttavia, all'interno delle interviste tale colore compare sotto diverse forme.

Innanzitutto 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 (Fig. 81), 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.”

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 4 parchi”.

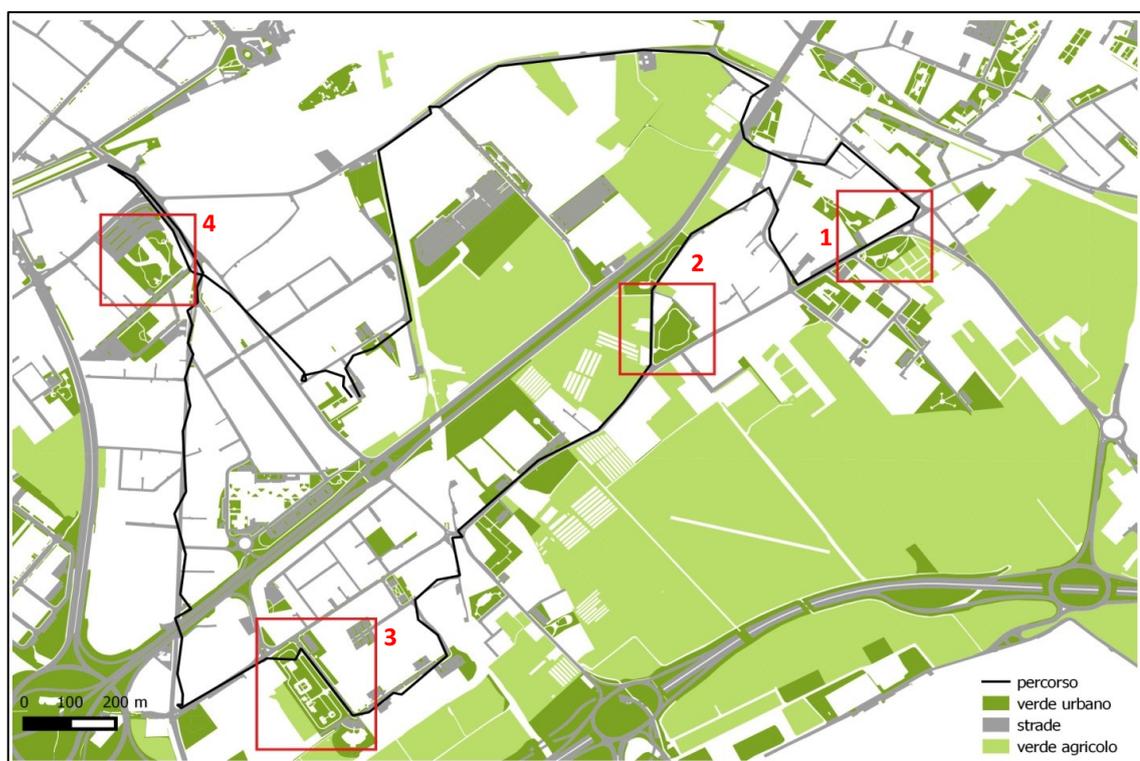


Fig. 85: Il ‘Giro dei 4 parchi’ del Gruppo di Cammino del quartiere Malpensata

La mappa illustra l'itinerario del Gruppo del quartiere Malpensata, mettendo in evidenza l'ordine e la localizzazione dei quattro parchi raggiunti (evidenziati dai rettangoli rossi), sulla base dei quali è stato costruito l'intero percorso.

“Una volta abbiamo fatto anche la Trucca a piedi, che bello, solo che e' un po' buio ma non è lungo perché si prendono le scorciatoie, a piedi fai le scorciatoie. Questo e' un altro parco che praticamente e' fatto per i cani, infatti e' ancora aperto, lo facciamo visitare questo parco? e' un po' buio, no non mi sembra proprio ... e' più facile se lo fai in compagnia.[...] Questo qua sarebbe il primo parco, che faremo insieme, volevo fare il giro dei 4 parchi che ci sono intorno alla Malpensata, e' 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, e quindi 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 del prossimo paragrafo.

4.4.4. 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. 86, appare nelle risposte ai questionari come il primo beneficio percepito dai partecipanti ai Gruppo.

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 nella valutazione dei benefici del cammino in gruppo, rispetto al benessere psicologico individuale.

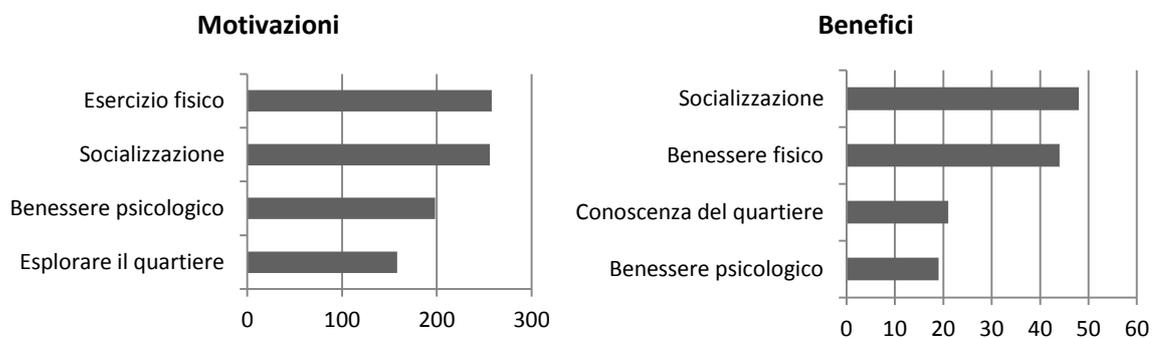


Fig. 86: Motivi e benefici primari del cammino in gruppo.

Seppur di poco, la socializzazione è al secondo posto nell'elenco dei principali motivi che spingono i partecipanti ad aderire ai Gruppi di Cammino, mentre passa al primo nella valutazione dei benefici percepiti. Anche l'esplorazione e la conoscenza del quartiere, diventa un beneficio percepito che risulta predominante rispetto al benessere psicologico individuale.

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.

L'analisi degli approcci teorici riguardanti la dimensione 'collettiva' del cammino e della percezione-trasformazione del paesaggio hanno messo in evidenza l'importanza di considerare, anche all'interno dell'analisi del caso studio, tre passaggi chiave:

- 1) le mobilità (e in particolare il cammino) come pratica fondamentale per la costruzione di socialità sia in relazione alla presenza di luoghi pubblici sia perché il movimento in gruppo si manifesta come 'cammino condiviso' piuttosto che come 'incontro temporaneo';

- 2) il ruolo del cammino come esperienza che contribuisce a sviluppare conoscenza e senso di appartenenza al paesaggio;
- 3) il forte legame tra l'esperienza del paesaggio e il benessere individuale e collettivo.

Ciascuna delle precedenti considerazioni trova riscontro anche all'interno dei dati raccolti sul campo, dai quali 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 1 h, 1 h e mezza e adesso siamo su 1 h e ¾.” (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 “Adriana ti porto la.. riesci a farla camminare un po?” e infatti adesso viene sempre.. anche se i primi giorni era un'impresa!” (Boccaleone 5/05/2016)

“Conta tanto sapere che c'è un gruppo? - Molto! 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, e discorsi relativi ad esperienze, luoghi 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 (Fig. 87).

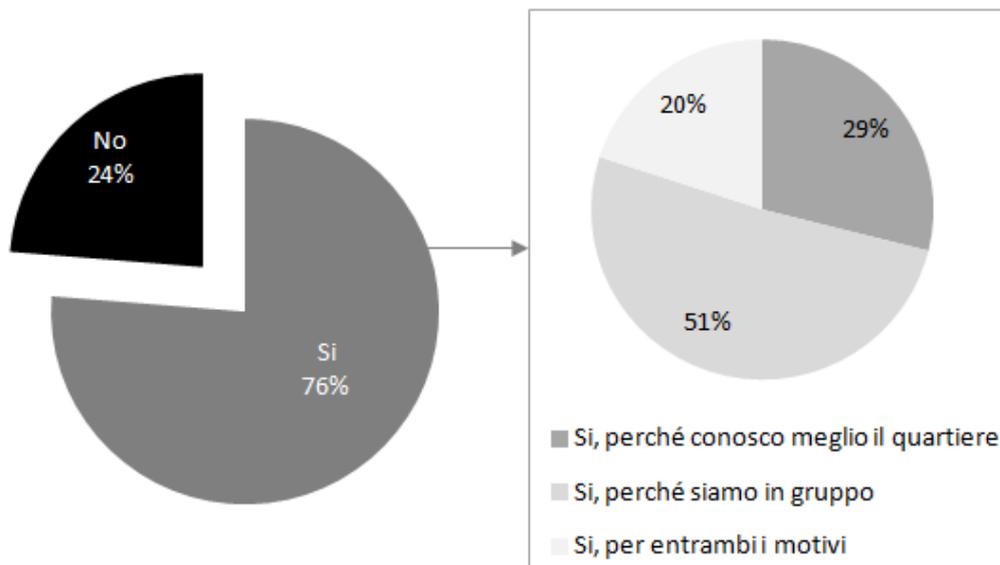


Fig. 87: Cambio di atteggiamenti grazie alla frequenza del Gruppo di Cammino

Circa il 70% di chi sostiene di aver cambiato atteggiamenti nei confronti degli ostacoli percepiti dichiara che il gruppo 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 (un conto è descrivere un luogo osservato insieme, un conto è dire "io ho").

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 (Fig. 88).

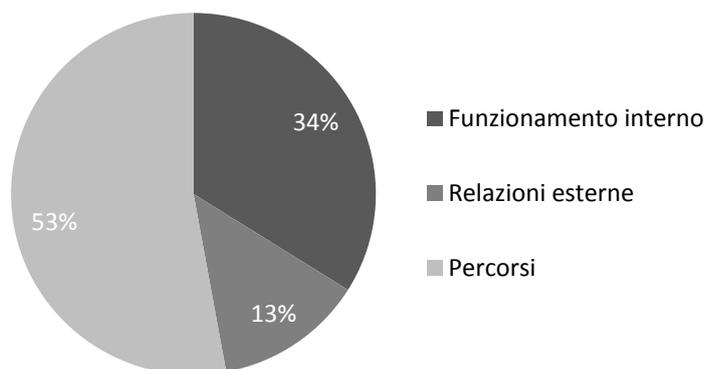


Fig. 88: Categorie di codifica relative alla descrizione del Gruppo

I brani delle interviste contenenti descrizioni relative al Gruppo di Cammino sono stati codificati in base all'argomento specifico. Nella maggior parte dei casi il discorso riguarda il funzionamento interno del gruppo (orari, membri, organizzazione) oppure la descrizione dei percorsi effettuati più di frequente. Nel 13% dei casi tuttavia i partecipanti descrivono anche le relazioni che il Gruppo di Cammino ha con i soggetti esterni.

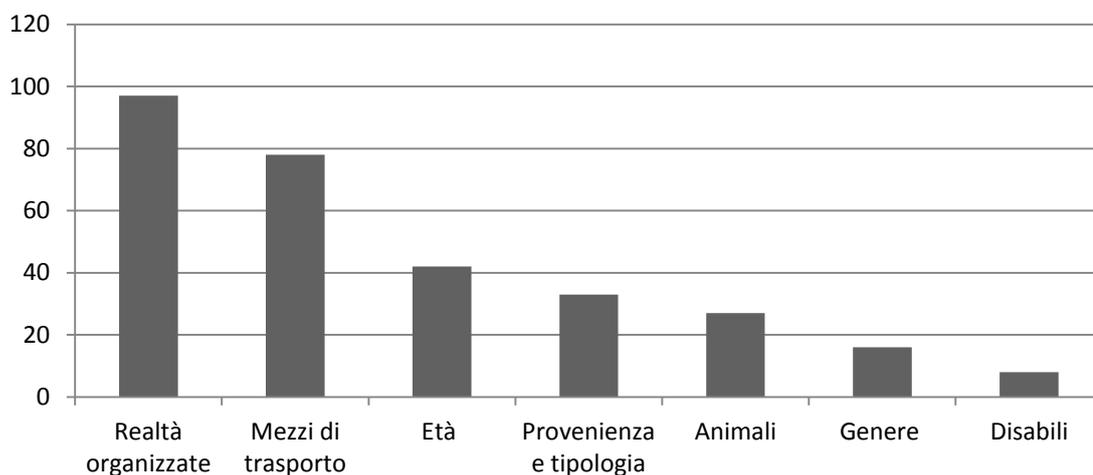


Fig. 89: Categorie di codifica relative ai soggetti emersi all'interno delle interviste in cammino

Nelle interviste, molto spesso i partecipanti hanno fatto riferimento a realtà organizzate del territorio (Amministrazione, ASL, Reti Sociali) ma anche ai mezzi di trasporto in quanto 'attori' nel paesaggio (macchine, treni, biciclette). Inoltre, si può notare la presenza di riferimenti ad animali (in particolar modo ai cani). Gli individui vengono categorizzati invece in base alle differenze di età, genere o capacità motorie.

I protagonisti delle conversazioni (Fig. 89) sono in primo luogo le persone, identificate spesso in base all'età, al genere, alla provenienza o al grado di mobilità, oppure altri 'soggetti' definibili *'more than human'*, 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 elenca e 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 sono legami con le associazioni sportive o di cittadinanza attiva non riguardano solo alcuni membri del Gruppo bensì si tratta di connessioni 'ufficiali' 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 10 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."

Come richiamato anche in precedenza, 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 (Fig. 90).

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.

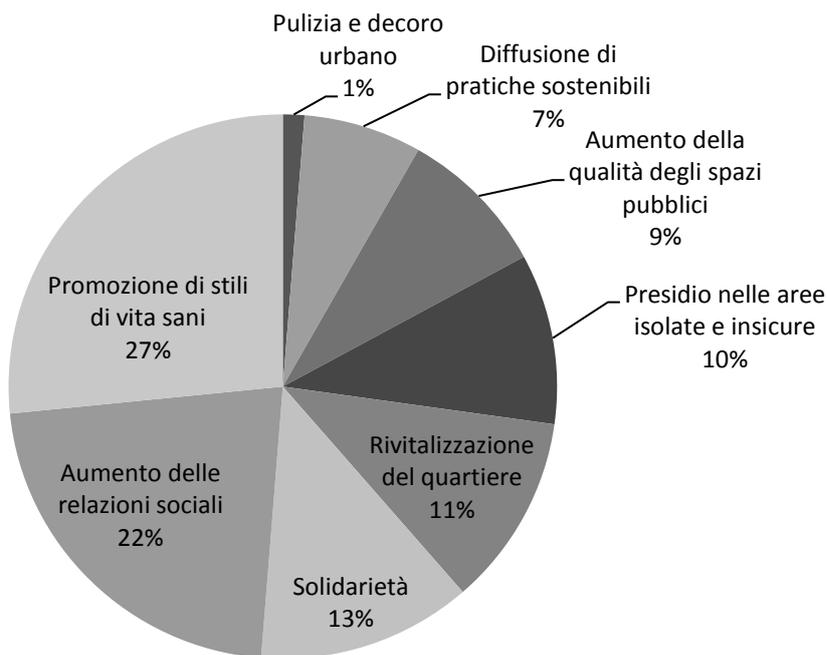


Fig. 90: Funzioni del Gruppo di Cammino

Alla domanda "Quale contributo si sente di dare alla comunità frequentando i Gruppi di Cammino?" la maggior parte delle risposte riguarda la promozione di stili di vita sani e di relazioni sociali, tuttavia, una quota rilevante di partecipanti al questionario indica anche funzioni legate agli spazi pubblici e al paesaggio.

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. Come visualizzato nel grafico in Fig. 91, il paesaggio è 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').

La domanda del questionario, così come le categorie tra le quali i partecipanti hanno potuto scegliere, eccetto il riferimento ai beni comuni, sono state riprese da quelle utilizzate per il questionario realizzato nell'ambito di uno studio condotto dal gruppo di ricerca dell'Università di Padova³³ con l'obiettivo di indagare le tipologie di relazioni tra la popolazione e il paesaggio del quotidiano, attraverso l'analisi di un caso studio nella città

³³ I dati utilizzati per il confronto sono tratti dal contributo presentato da Castiglioni B., Ferrario V., De Nardi A., Quaglia C., Geronta C., dal titolo "Exploring the multi-faced gap between the ELC statements and lay people visions: a study case in the Venetian plain (North-eastern Italy)" durante il convegno svolto presso l'Université libre de Bruxelles, 28-29 Aprile 2014, *Combining scientific expertise with participation: the challenge of the European Landscape Convention - Session 2 – Contribution of population testimonies.*

diffusa veneta (Vigorovea, PD). Sebbene condotte su campioni di popolazione e con obiettivi differenti, le due ricerche possono quindi essere confrontate come illustrato in Fig. 92. Anche se la categoria ‘bene comune’ non era presente nella ricerca di Vigorovea, dal grafico emerge che i Gruppi di Cammino di Bergamo associano maggiormente il paesaggio ad elementi storici (e quindi antropici), a luoghi dove ci si incontra e che sono considerati come punto di riferimento per la comunità, tutti aspetti che sono correlati alla dimensione sociale e collettiva del paesaggio.

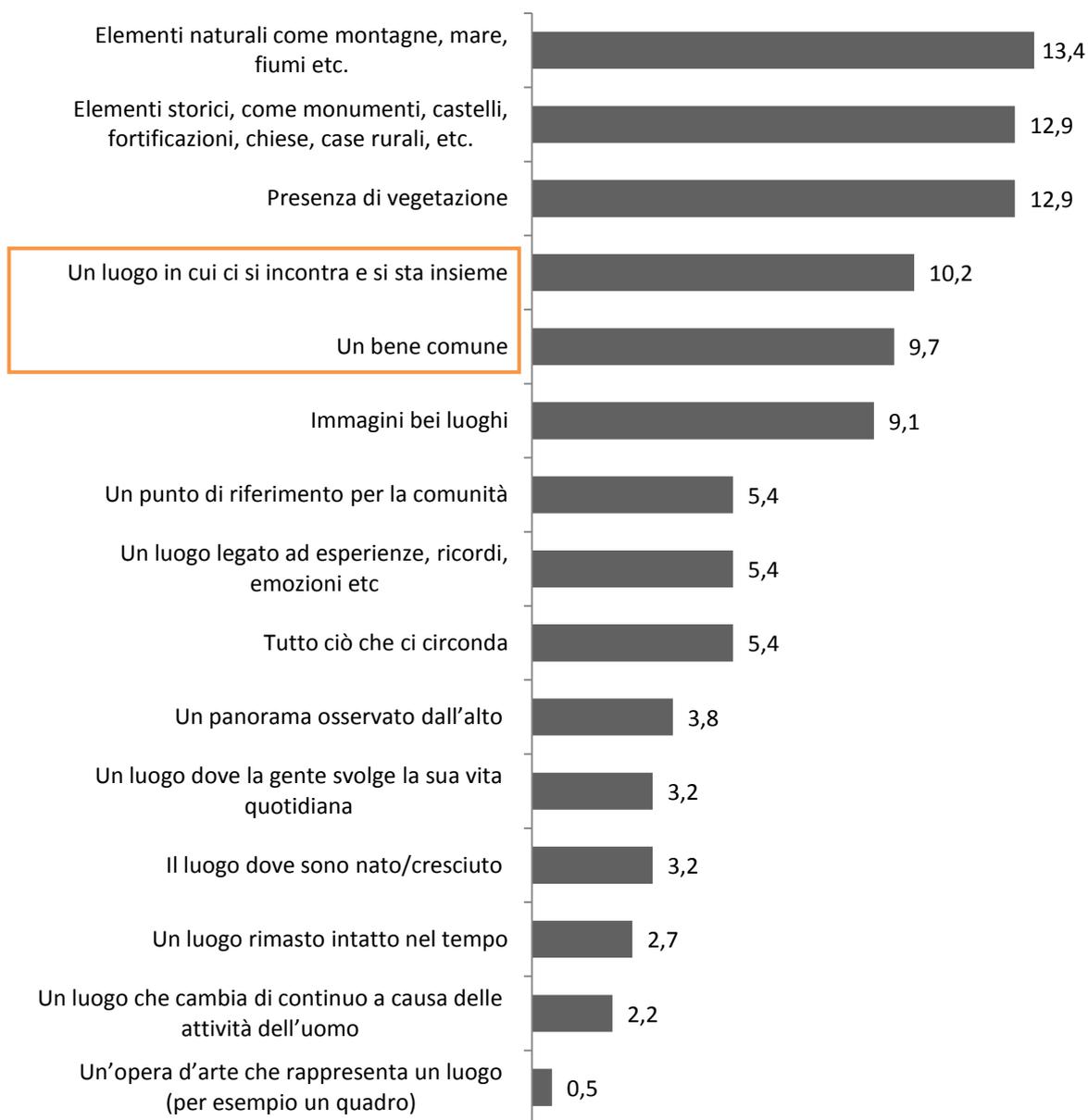


Fig. 91: Definizioni del termine paesaggio raccolte tramite il questionario

Nelle definizioni raccolte il paesaggio è principalmente associato ai suoi elementi ‘naturali’ e ‘storici’ 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’).

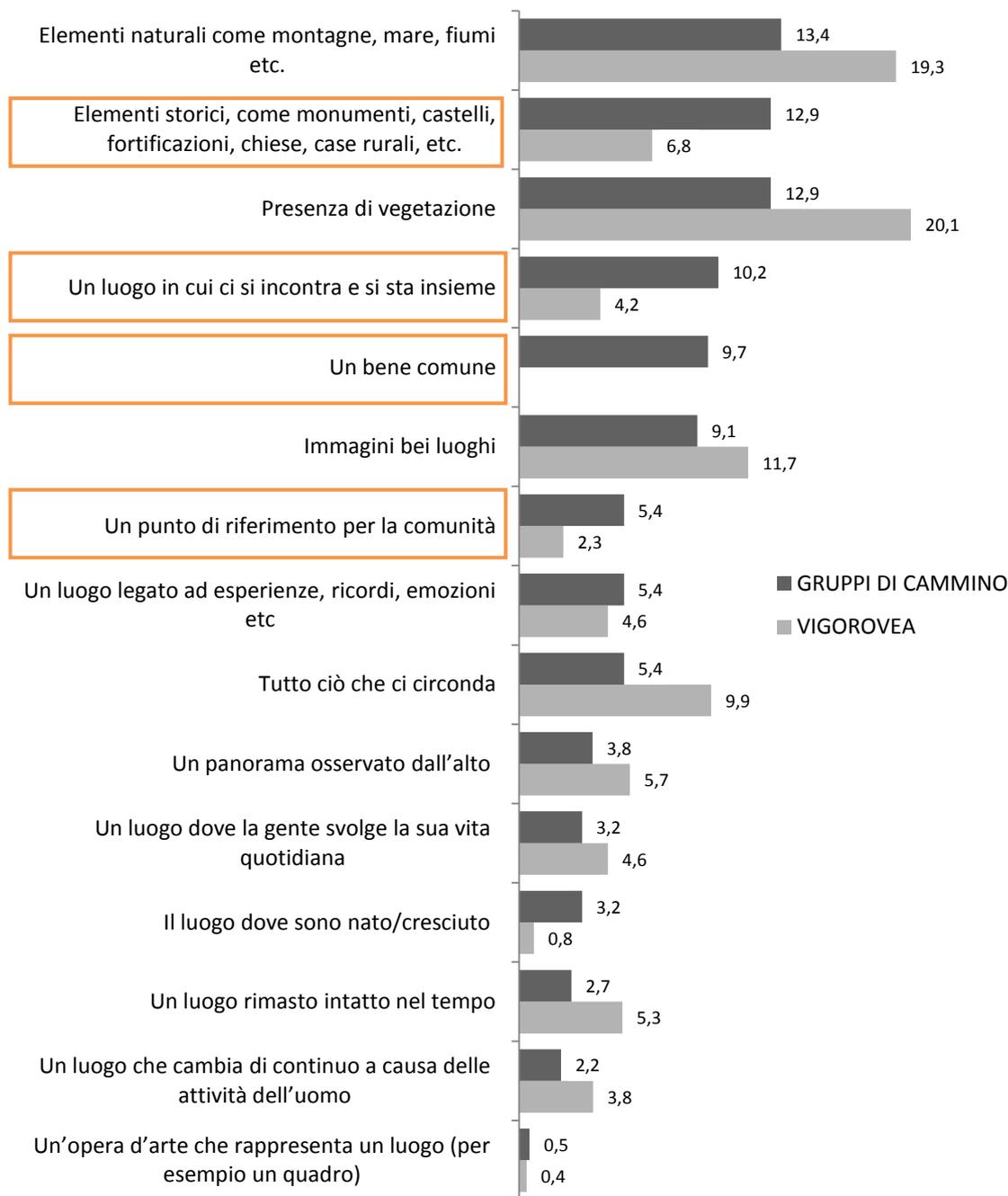


Fig. 92: Confronto tra i dati relativi ai Gruppi di Cammino e quelli provenienti dalla ricerca su Vigorovea
 Rispetto ai dati relativi al caso di Vigorovea, per i Gruppi di Cammino di Bergamo il paesaggio corrisponde maggiormente ad elementi storici (e quindi antropici), a luoghi dove ci si incontra e che sono considerati come punto di riferimento per la comunità. La categoria 'bene comune' non era presente nella ricerca di Vigorovea.

Osservando invece la distribuzione della definizione di paesaggio come bene comune all'interno dei diversi Gruppi di Cammino (Fig. 93), 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.

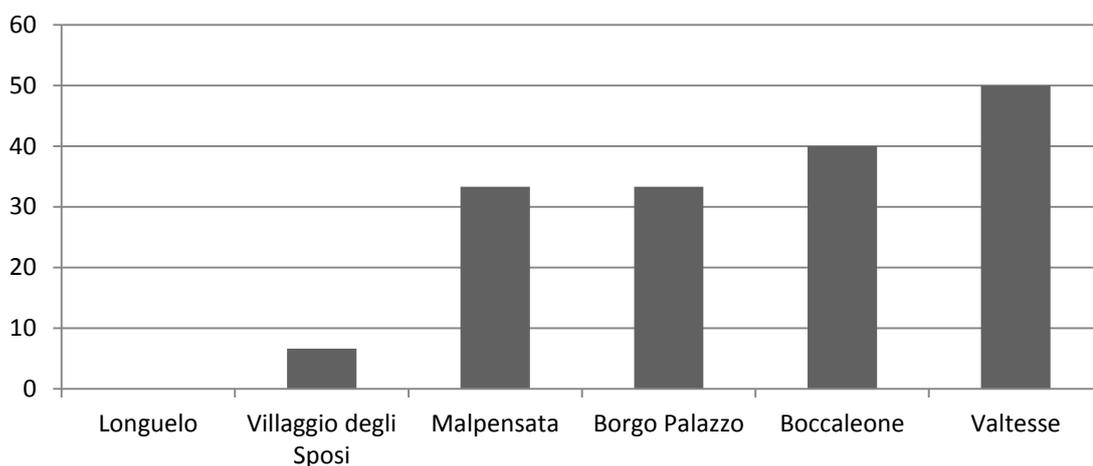


Fig. 93: Percentuale di definizioni del paesaggio come bene comune per ogni Gruppo di Cammino

Il grafico illustra la distribuzione delle definizioni di paesaggio come bene comune per ciascun Gruppo di Cammino. Nei gruppi 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, vi è un maggior numero di associazioni tra il paesaggio e il concetto di 'bene comune'.

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 'bene comune'.

Il Gruppo di Cammino sembra configurarsi come uno strumento di conoscenza del paesaggio non convenzionale e variabile, poiché è auto-gestito e dipende molto dall'impostazione che si dà il gruppo stesso, la quale può essere orientata principalmente alla ricerca di sensazioni di tipo relazionale, oppure verso obiettivi legati al benessere fisico o infine per rafforzare il legame e la conoscenza del proprio territorio. Proprio in questo ultimo caso i Gruppi sembrano essere maggiormente inclini a riconoscere il paesaggio come bene comune.

Sebbene la pratica del cammino non sia classificabile come un vero e proprio strumento di gestione e trasformazione di un bene comune, 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 del paesaggio, 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, alle 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, 'mantenendolo', e non solo di chi si sposta velocemente nello spazio da un punto ad un altro.

5. CONCLUSIONI

L'ultimo capitolo della tesi è dedicato alla presentazione delle conclusioni a cui è stato possibile giungere grazie alla riflessione teorica e all'esplorazione del caso studio. Si tratta di alcuni punti fermi che, sebbene costituiscano i punti di arrivo della presente ricerca, invitano a proseguire il 'cammino' lungo diverse possibili linee di approfondimento.

La prima parte illustra le riflessioni relative alla ricerca empirica, le quali sono maturate nel corso della raccolta e dell'analisi dei dati relativi al caso dei Gruppi di Cammino. Verranno descritte innanzi tutto le questioni legate alle scelte metodologiche affrontate, sottolineandone gli aspetti innovativi, e inoltre verranno presentate alcune possibili prospettive di approfondimento, che potrebbero svilupparsi anche attraverso cambiamenti o integrazioni alle tecniche di raccolta dati utilizzate.

La seconda parte mira invece a descrivere e ad argomentare le conclusioni raggiunte sul piano teorico. Il processo iniziale, di approfondimento 'verticale' dei concetti di mobilità e paesaggio, insieme a quello successivo, di connessione e intreccio 'orizzontale', hanno permesso di elaborare tre ordini di riflessioni teoriche conclusive. In primo luogo verranno illustrate quelle che riguardano nello specifico il concetto di 'paesaggio del quotidiano'; in seguito ci si concentrerà sulle conclusioni relative all'analisi delle pratiche di mobilità lenta in chiave 'politica', fornendo alcune risposte e integrando le domande individuate da Cresswell (2010); da ultimo verranno invece descritte le riflessioni e le intuizioni che riguardano nello specifico la relazione tra pratiche di mobilità collettive, paesaggio e benessere.

Infine, il capitolo contiene anche alcune considerazioni relative ai possibili risvolti della ricerca sul piano della pianificazione.

5.1. PRIME RIFLESSIONI SULLA RICERCA NEL CASO STUDIO

5.1.1. Questioni metodologiche

Gli studi presi in considerazione durante la ricerca, 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 tentativi 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 *mobile methodology* utile per analizzare le relazioni tra movimento e paesaggio attraversato (Hein et al., 2008).

Il fatto che in più di un terzo dei casi sia stato il contesto (la vista o la vicinanza ad un punto di riferimento) a sollecitare gli intervistati 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, intersezione e calcoli relativi sia al contesto attraversato dal percorso, ad esempio attraverso l'analisi dell'uso del suolo così come effettuato per il caso studio, 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 and

Evans, 2012, 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 consiste nel fatto di aver applicato una metodologia di ricerca 'mobile' coinvolgendo nella ricerca un gruppo di persone anziché un solo soggetto, così come 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 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 traffico.

L'utilizzo dei questionari associati alle interviste ha permesso di confermare, confutare e confrontare le informazioni, arricchendole con un punto di vista più individuale ed 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 affrontata è stata quella di coniugare dati provenienti da fonti eterogenee, sovrapponendo in particolare quelli qualitativi e soggettivi, raccolti 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. 67) 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 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.

Infine, 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 georeferenziabili. Inoltre 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.

5.1.2. Spazi di approfondimento

Alla luce della vastità degli ambiti teorici presi inizialmente in considerazione, l'impostazione della ricerca è stata condizionata dalla necessità di approfondire, e in seguito presentare, un quadro teorico complesso, stratificato e diversificato.

La definizione delle domande di ricerca è scaturita da un difficile processo di inquadramento, selezione e 'sezione' di processi e dinamiche che paiono 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 del paesaggio. 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.

Un primo ulteriore sviluppo della ricerca, come già emerso, potrebbe quindi essere quello di effettuare una simile indagine con altri soggetti collettivi, quali i Comitati e le Reti Sociali di Quartiere, per poter approfondire maggiormente, oltre al ruolo del cammino, anche se e come il paesaggio del quotidiano venga percepito come bene comune da parte di questi gruppi organizzati e, inoltre, quali strategie di gestione condivisa vengano eventualmente messe in atto. 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 (Fig. 94).

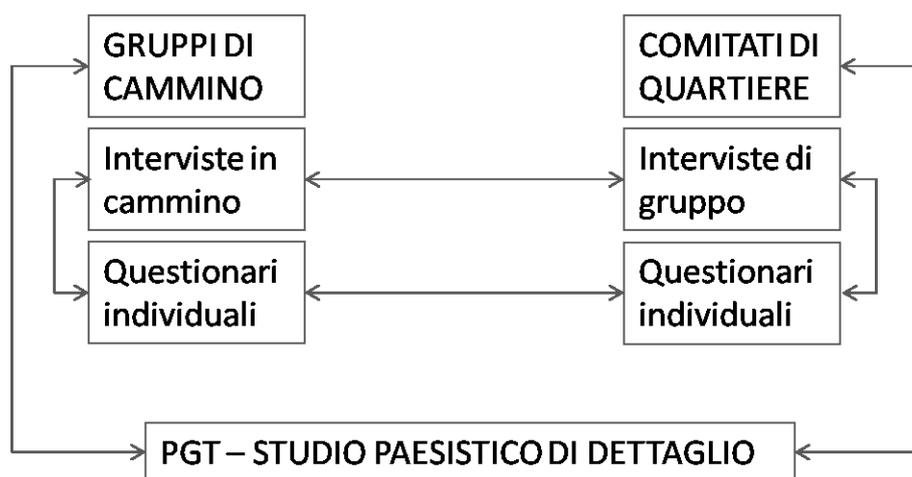


Fig. 94: Possibile integrazione della metodologia di raccolta e confronto dei dati

I dati provenienti dalle interviste in cammino e dai questionari individuali somministrati ai partecipanti ai Gruppi di Cammino potrebbero essere confrontati con quelli provenienti da interviste di gruppo (*focus group*) e da questionari condotti con i Comitati e le Reti Sociali di quartiere. I dati così raccolti fornirebbero ulteriori informazioni utili per un confronto ancor più utile con la visione ‘esperta’ rappresentata dallo Studio Paesistico.

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 anche a che vedere con una diversa relazione con i luoghi, ad esempio con le maggiori difficoltà 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 maniere 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 al 'diritto al paesaggio'.

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 maggiormente gli effetti della pianificazione urbanistica e delle politiche di mobilità sul movimento dei pedoni e sulla loro percezione dei paesaggi quotidiani, con particolare attenzione anche alle tematiche legate all'uso dello spazio pubblico e alle eventuali strategie di separazione, 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).

5.2. LA RELAZIONE TRA PAESAGGIO E MOBILITÀ

5.2.1. Per una ri-definizione del paesaggio del quotidiano

“Landscape is the world as it is known to those who dwell therein”

(Ingold, 2000, p.193).

Dal punto di vista teorico, la ricerca effettuata 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, operando una sorta di fusione tra dimensione naturale e dimensione culturale, 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 non rischiare, attraverso questa unione, di relativizzare e depoliticizzare eccessivamente l'interpretazione del paesaggio, nel primo capitolo si è proposto di mantenere sullo stesso livello ciascuna delle tre dimensioni individuate: le forme, le rappresentazioni e le pratiche. Definire il paesaggio -tutti i paesaggi- attraverso queste dimensioni permette, come dimostrato anche dall'analisi del caso studio, 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.

In riferimento allo schema ad 'ottaedro' illustrato nel primo capitolo (Fig. 3), 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 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 inesprese 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, ordinario o degradato).

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 anche come, oltre ad essere spettatori, i Gruppi di Cammino siano anche considerabili come 'attori mobili' all'interno del paesaggio.

5.2.2. Towards a politics of 'slow' mobility

"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 nel suo articolo intitolato “*Towards a politics of mobility*” (2010). In questo articolo, 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, sebbene principalmente orientata a riflettere sul paesaggio del quotidiano e sul rapporto biunivoco che si instaura tra popolazione e paesaggio, mette in luce anche alcune caratteristiche delle pratiche collettive di mobilità, le quali dipendono dai luoghi attraversati o dall’interazione con essi, e permette quindi di rispondere anche alle domande individuate da Cresswell.

1. *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 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 un desiderio di condivisione, consapevolmente o inconsapevolmente nascosto.

2. *How fast does a person or thing move?*

Trattandosi di mobilità lenta, la velocità del cammino non è naturalmente paragonabile a quella degli 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 si organizzano in maniera e con percorsi indipendenti; inoltre, anche all’interno dello stesso gruppo, il passo determina la formazione di sotto-gruppi separati che procedono a velocità differenti, innescando spesso un movimento a ‘fisarmonica’ per cui il gruppo si allunga, si sfilaccia, per poi ricomporsi. La velocità della camminata è inoltre determinata e modificata anche da alcuni fattori che dipendono dal contesto; in

particolare essa aumenta in relazione alla presenza di rumori oppure di odori sgradevoli, di degrado circostante o di una generale sensazione di insicurezza.

3. *In what rhythm does a person or thing move?*

Tutti i Gruppi hanno una frequenza settimanale e dal questionario emerge che mediamente i partecipanti effettuano spostamenti a piedi circa 4 volte a settimana. La ripetitività dei percorsi, per quanto evitata il più possibile, la ricorsività del passaggio, gli incontri ripetuti, sembrano essere elementi chiave, tutti legati in qualche modo al ritmo, per la conoscibilità e ri-conoscibilità dei luoghi.

4. *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 le ‘tattiche’ pedonali che, pur essendo molto spesso perdenti rispetto alle strategie di pianificazione della mobilità motorizzata, sopravvivono e anzi, in alcuni casi, permettono ai pedoni di essere gli unici in grado di percorrere alcuni itinerari dimenticati e ignorati dalle altre forme di mobilità.

5. *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 Gruppo di Cammino, 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).

6. *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.

7. *With whom does a person or thing move?*

Questa questione stimola infatti a riflettere sulla libertà, oppure la necessità, di spostarsi individualmente o in gruppo, e su come le varie 'solitudini' o 'condizioni' 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.

5.2.3. Pratiche di mobilità collettive, paesaggio e benessere

“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 Paragrafo 3.4.3), 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 in alcuni casi 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* (entrambi citati nei capitoli precedenti), 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 (come evidenziato nello schema teorico di riferimento riportato in Fig. 95), 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 maggiormente 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 terzo 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 (Fig. 95).

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.

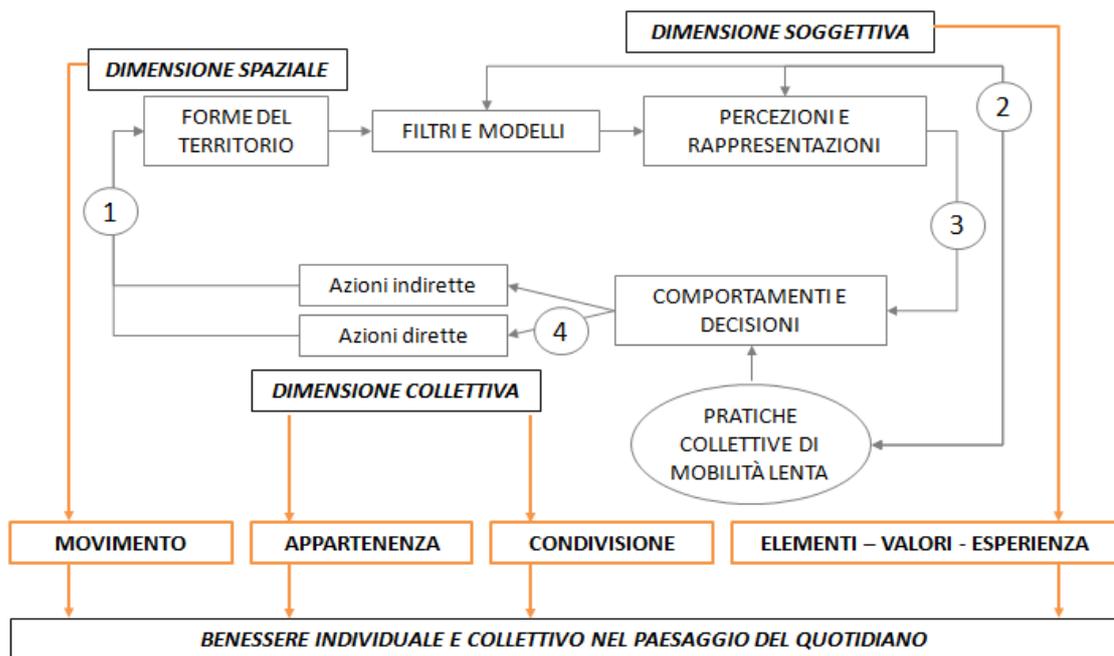


Fig. 95: Il rapporto tra popolazione e paesaggio attraverso le pratiche collettive di mobilità lenta.

Lo schema evidenzia come è stato possibile individuare le tappe del processo di co-costruzione del paesaggio del quotidiano attraverso l'analisi delle pratiche collettive di mobilità lenta. Ogni tappa trae infatti origine da una delle tre dimensioni (spaziale, soggettiva e collettiva) che caratterizzano il rapporto tra popolazione e paesaggio e che hanno guidato l'analisi del caso studio.

Come illustrato in Fig. 96, è possibile raccogliere le tappe individuate in un 'circolo virtuoso' che 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.

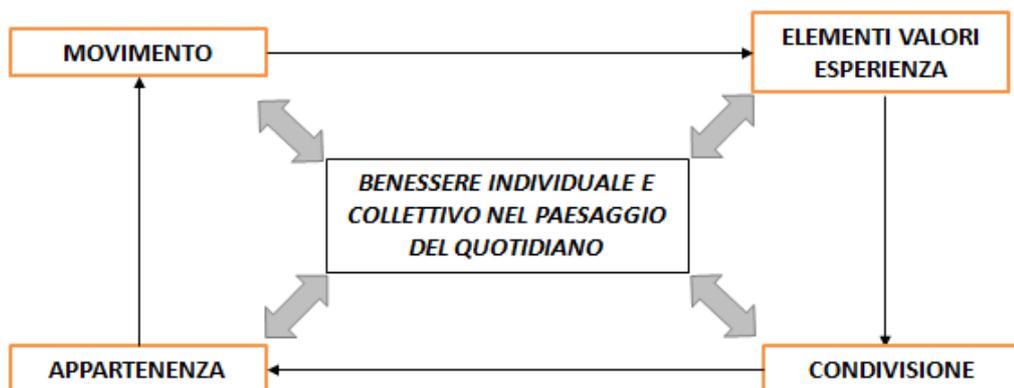


Fig. 96: Tappe del processo di co-costruzione dell'immagine di paesaggio del quotidiano

Lo schema raffigura in questo caso le relazioni tra ciascuna delle quattro tappe individuate.

Movimento

I Gruppi di Cammino abitano il paesaggio del quotidiano in movimento, anziché in maniera statica come avviene per la maggior parte delle iniziative esplicite di 'riappropriazione' degli spazi pubblici considerate. In primo luogo, 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 e formali 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 'pedonabilità' (*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.

Il movimento nello spazio costituisce il punto di partenza del processo di co-costruzione considerato, poiché permette di attraversare materialmente i luoghi che, analizzati poi attraverso la dimensione soggettiva, compongono la mappa mentale dei Gruppi di Cammino.

Elementi, valori, esperienza

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.

La rappresentazione del paesaggio dei Gruppi di Cammino è costruita principalmente attorno agli elementi sopra ricordati, ai quali vengono 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 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 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 le 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 a 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, 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 infatti spesso a interessarsi alle dinamiche che, a diverse scale, portano cambiamenti lungo il loro percorso e, allo stesso tempo, a confrontarsi e 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 maggiormente a considerare le dinamiche in atto, le cause e le conseguenze dei cambiamenti del territorio che incidono sul cammino.

Condivisione

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 stato possibile individuare è rappresentata quindi dalla condivisione dei valori e delle esperienze tra i membri dei Gruppi. Come già anticipato, la necessità di confrontarsi con le 'frizioni' o semplicemente con l'emersione di 'esigenze' (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 comunità.

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 non convenzionale e variabile, poiché è auto-gestita e dipende molto dall'impostazione che si dà il gruppo stesso, la quale, come si è visto, può essere orientata 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 può essere accompagnata 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 ad esempio 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.

Appartenenza

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 ‘di comunità’, 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 i Gruppi di Cammino come pratiche di cittadinanza attiva non solo in quanto promozione di stili di vita sani e per la solidarietà che promuovono sia internamente al gruppo 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 ri-appropriazione 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 della 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 comune, 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 in Fig. 96, 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.

Our landscapes

La domanda "*Our streets, our landscapes?*" riassume quindi l'importanza di interrogarsi su queste molteplici possibili connessioni tra le strade, i percorsi, gli spazi pubblici delle mobilità, le comunità e il paesaggio del quotidiano, soprattutto alla luce del ruolo che tali connessioni hanno per il benessere collettivo.

Il processo di co-costruzione del paesaggio individuato all'interno dei Gruppi di Cammino costituisce, come già sottolineato, solo 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.

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 di 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' sopra descritto 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.

La ricerca ha inoltre messo in evidenza che i Gruppi di Cammino sono una pratica di mobilità che ha strettamente a che fare con la dimensione politica, nell'accezione del termine data da Cresswell, essendo espressione della possibilità di esercitare un potere e un diritto, ossia quello di camminare liberamente all'interno del proprio contesto quotidiano. Essendo in gruppo molto più visibili e riconoscibili rispetto ad un singolo pedone e adottando il cammino come 'stile di vita sano' i camminatori operano una resistenza 'dolce' non solo alla sedentarietà della popolazione, ma anche al movimento frenetico delle città 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, non solo di chi si sposta velocemente nello spazio da un punto ad un altro.

È possibile quindi leggere le strade e i percorsi dei Gruppi di Cammino come il teatro dell'incontro-scontro tra mobilità diverse, le quali riflettono anche modelli diversi di paesaggio: uno individuale, scenico e legato alle estremizzazioni tra eccezionalità e degrado e uno maggiormente collettivo, esperienziale e 'democratico'.

5.3. IL QUOTIDIANO NELLA PIANIFICAZIONE

L'analisi dei Piani Paesaggistici regionali così come delle strategie di pianificazione della mobilità sostenibile, ma anche il confronto dei dati emersi dal caso studio con lo Studio Paesistico del Comune di Bergamo, ha messo in evidenza 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 oggetti piuttosto che come soggetti di discussione democratica (Castiglioni e Ferrario - *forthcoming*); 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 analizzati mostrano un tentativo di adottare un'interpretazione più multidimensionale e uno sguardo aperto a tutto il territorio. Tuttavia risulta difficile che le previsioni e i 'progetti di paesaggio' elaborati a livello regionale rispecchino effettivamente le aspirazioni della popolazione locale in merito ai paesaggi del quotidiano, a meno che non avvenga, come in alcuni casi è stato fatto, una suddivisione molto dettagliata in ambiti territoriali di ridotte dimensioni e una messa in atto di studi e processi partecipativi approfonditi.

Quando non è 'rurale', 'eccezionale' o 'di qualità', il paesaggio della pianificazione è quindi troppo spesso considerato come 'urbano', 'ordinario' oppure 'degradato', e non 'quotidiano' nel senso di 'abitato' e creato dalla popolazione anche attraverso le pratiche quotidiane 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 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 (alti o bassi a seconda del punto di vista esperto), 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, pur con i suoi limiti, potrebbe quindi costituire un esempio di tale ribaltamento di prospettiva e uno stimolo per una maggiore considerazione delle pratiche e della dimensione del quotidiano all’interno delle procedure di pianificazione, gestione e trasformazione del paesaggio.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Adams, D., Larkham, P., 2015. Walking with the ghosts of the past: Unearthing the value of residents' urban nostalgias. *Urban Studies*, 1-19.
- Adey, P., 2010. *Mobility*. Routledge.
- Adobati, F., Debernardi, A., 2012. Chi è stato? Grandi infrastrutture di trasporto, conflitti territoriali e identificazione dell'interesse generale. *Argomenti*, 34, 51 – 80.
- Adobati, F., Burini, F., Ghisalberti, A., Cisani, M., 2014. Bergamo mobile. La gestione integrata della mobilità urbana sostenibile. In: *Bergamo 2.(035) A new urban concept in a changing world - Un'idea di città in un mondo che cambia*. Università di Bergamo e Fondazione Italcementi, 109-134.
- Alberti, F., 2015. The view from the street. Modelli di mobilità e paesaggi urbani. *Ri-vista*, 1, 8 – 23.
- Aldred, R., 2010. "On the outside": constructing cycling citizenship. *Social & Cultural Geography* 11, 35-52.
- Aldred, R., 2013. The new mobilities paradigm and sustainable transport. *Routledge International Handbook of Social and Environmental Change* 190.
- Aldred, R., Jungnickel, K., 2014. Why culture matters for transport policy: the case of cycling in the UK. *Journal of Transport Geography* 34, 78-87.
- Alfonzo, M.A., 2005. To Walk or Not to Walk? The Hierarchy of Walking Needs. *Environment and Behavior* 37, 808-836.
- Allen, J., 2000. On Georg Simmel: proximity, distance and movement. In: M. Crang & N. Thrift (Eds), *Thinking Space*, London, Routledge, 54-70.
- Amin, A., Thrift, N., 2002. *Cities: reimagining the urban*. Polity Press.
- Amoroso, S., Salvo, G., Zito, P., 2010. L'accessibilità dei trasporti pubblici come strumento per vincere l'esclusione sociale. *XII Riunione Scientifica Annuale della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica*. Roma.
- Anderson, J., 2004. Talking whilst walking: a geographical archaeology of knowledge. *Area* 36, 254-261.
- Andrews, G.J., Moon, G., 2005. Space, Place, and the Evidence Base: Part I-An Introduction to Health Geography. *Worldviews on Evidence-Based Nursing* 2, 55-62.
- Andrews, G.J., Hall, E., Evans, B., Colls, R., 2012. Moving beyond walkability: On the potential of health geography. *Social Science & Medicine* 75, 1925-1932.
- Antrop, M., 2004. Landscape change and the urbanization process in Europe. *Landscape and Urban Planning* 67, 9-26.
- Antrop, M., 2005. From holistic landscape synthesis to transdisciplinary landscape management. in: Bärbel Tress (a cura di), *From landscape research to landscape planning: aspects of integration, education and application*, Springer, 27-50.

- Antrop, M., 2006. Sustainable landscapes: contradiction, fiction or utopia? *Landscape and Urban Planning* 75, 187–197.
- Appleton, J., 1975. *The experience of landscape*. John Wiley and Sons. New York.
- Appleyard, D., Lynch, K., Myer, J.R., 1964. *The view from the road*.
- Arena, G., Iaione, C., 2015. *L'età della condivisione*. Carocci, Roma.
- Augé, M., 2009. *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*. Elèuthera.
- Badia, F., Deodato, G., 2015. Strategic Profiles of Ecomuseum Management and Community Involvement in Italy. In: *The Ecology of Culture: Community Engagement, Co-Creation and Cross Fertilization*. ENCATC, pp. 31–46.
- Bailly, A.S., 1974. Perception de la ville et déplacement. L'impact de la mobilité sur le comportement. *Cahiers de géographie du Québec* 18, 525.
- Bandarin, F., Oers, R. van, 2012. *The Historic Urban Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*. John Wiley & Sons.
- Banister, D., 2008. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy* 15, 73–80.
- Bergeron, J., Paquette, S., 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'ecumene. *Spazio e società*, 64, Maggioli ed., Rimini.
- Biasutti, R., 1962. *Il paesaggio terrestre*. UTET.
- Bigando, E., 2004. Entre le social et le sensible, l'émergence d'un paysage ordinaire. *Bulletin de l'Association de géographes français* 81, 205–218.
- Black, W.R., 2003. *Transportation: A Geographical Analysis*. Guilford Press.
- Blickstein, S., Hanson, S., 2001. Critical mass: forging a politics of sustainable mobility in the information age. *Transportation* 28, 347–362.
- Bose, P.S., 2014. Refugees in Vermont: mobility and acculturation in a new immigrant destination. *Journal of Transport Geography* 36, 151–159.
- Boschmann, E.E., Cubbon, E., 2014. Sketch Maps and Qualitative GIS: Using Cartographies of Individual Spatial Narratives in Geographic Research. *The Professional Geographer* 66, 236–248.
- Bourdieu, P., 1977. *Outline of a Theory of Practice*. Cambridge university press.
- Breda, M.A., 2005. Il governo del paesaggio in Italia, in: Zerbi, M.C., Scazzosi, L., *Paesaggi Straordinari E Paesaggi Ordinari. Approcci Della Geografia E Dell'architettura*. Guerini, Milano.
- Brog, W., Mense, N., 2000. Eight cities walking: comparative data on walking as a transport mode from cities in Europe, Australia and the US, Portland. (http://www.americawalks.org/PDF_PAPE/Brog.pdf), *Socialdata GmbH*, p 5.
- Bryant, M.M., 2006. Urban landscape conservation and the role of ecological greenways at local and metropolitan scales. *Landscape and Urban Planning* 76, 23–44.
- Buijs, A.E., Pedrolì, B., Luginbühl, Y., 2006. From Hiking Through Farmland to Farming in a Leisure Landscape: Changing Social Perceptions of the European Landscape. *Landscape Ecology* 21, 375–389.
- Butler, A., Åkerskog, A., 2014. Awareness-raising of landscape in practice. An analysis of Landscape Character Assessments in England. *Land Use Policy* 36, 441–449.
- Byrne, J., Wolch, J., 2009. "Urban Habitats/Nature". In: Kitchin, Rob, in: Thrift, N. (Ed.), *International Encyclopedia of Human Geography*. Elsevier, Oxford, 46 – 50.
- Calcagno Maniglio, A., 2011. *Progetti di paesaggio per i luoghi rifiutati*. Gangemi Editore.

- Careri, F., 2006. *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*. Einaudi.
- Carson, R., Darling, L., & Darling, L., 1962. *Silent spring*. Boston, Houghton Mifflin.
- Cassatella, C. (a cura di), 2004. *Linee guida per l'analisi, la tutela e la valorizzazione degli aspetti scenico-percettivi del paesaggio*. Mibact, Regione Piemonte, DIST.
- Cassatella, C., Peano, A., 2009. *Gli Osservatori del paesaggio*.
- Castells, M., 1996. *The network society*. Oxford, Blackwell.
- Castiglioni, B., 2007. Paesaggio e sostenibilità. Alcuni riferimenti per la valutazione. In: Castiglioni, B., De Marchi, M., (a cura di). *Paesaggio, sostenibilità, valutazione*. Quaderni del Dipartimento di Geografia, Università di Padova.
- Castiglioni, B., Ferrario, V., 2007. Dove non c'è paesaggio: Indagini nella città diffusa veneta e questioni aperte. *Rivista Geografica Italiana* 114, 397-425.
- Castiglioni, B., 2008. Recensione a: Farina, A., 2006. *Il paesaggio cognitivo. Una nuova entità ecologica*. Franco Angeli. *Rivista Geografica Italiana*, 115, 107 - 108.
- Castiglioni, B., 2009. Aspetti sociali del paesaggio: schemi di riferimento. In: Castiglioni, B., De Marchi, M. (a cura di), *Di chi è il paesaggio? La partecipazione degli attori nella individuazione, valutazione e pianificazione*. Padova. Cleup, 73 - 86.
- Castiglioni, B., De Marchi, M. (a cura di), 2009. *Di chi è il paesaggio? La partecipazione degli attori nella individuazione, valutazione e pianificazione*. Padova. Cleup.
- Castiglioni, B. et al., 2010. Il "paesaggio democratico" come chiave interpretativa del rapporto tra popolazione e territorio: applicazioni al caso veneto. *Rivista Geografica Italiana*, 117(I), pp.93-126.
- Castiglioni, B., Varotto, M., 2013. *Paesaggio e Osservatori locali. L'esperienza del Canale di Brenta, Il paesaggio*. Franco Angeli.
- Castiglioni, B., Parascandolo, F., Tanca, M. (a cura di), 2015. *Landscape as mediator, landscape as commons: international perspectives on landscape research*, Prima edizione. ed. CLEUP, Padova.
- Castiglioni, F., Ferrario, V., forthcoming. The concept of 'democratic landscape' as an interpretative key.
- Castree, N., 2014. The Anthropocene and Geography I: The Back Story. *Geography Compass* 8, 436-449.
- Castrignanò, M., Colleoni, M., Pronello, C., 2012. *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*. FrancoAngeli.
- Certomà, C., Notteboom, B., 2015. Informal planning in a transactive governmentality: Re-reading planning practices through Ghent's community gardens. *Planning Theory*, 1 - 24.
- Certomà, C., Tornaghi, C., 2015. Political gardening. Transforming cities and political agency. *Local Environment* 20, 1123-1131.
- Cervero, R., Duncan, M., 2003. Walking, bicycling, and urban landscapes: evidence from the San Francisco Bay Area. *American journal of public health* 93, 1478-1483.
- Chapman, L., 2007. Transport and climate change: a review. *Journal of Transport Geography* 15, 354-367.
- Chiodelli, F., Baglione, V., 2014. Living together privately: for a cautious reading of cohousing. *Urban Research & Practice* 7, 20-34.
- Clément, G., 2004. *Manifeste du Tiers paysage*. Sujet/Objet Paris.
- Coffin, A.W., 2007. From roadkill to road ecology: A review of the ecological effects of roads. *Journal of Transport Geography* 15, 396-406.

- Commissione Europea, Directorate-General Communication, 2014. *Trasporti collegare i cittadini e le imprese dell'Europa*. Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, Lussemburgo.
- Comune di Milano, 2015. PUMS, Piano Urbano Mobilità Sostenibile, Documento di Piano.
- Conrad, E., Christie, M., Fazey, I., 2011. Understanding public perceptions of landscape: A case study from Gozo, Malta. *Applied Geography* 31, 159–170.
- Consiglio d'Europa (2000), *European landscape convention*, Council of Europe Series, Strasbourg.
- Cosgrove, D.E., 1998. *Social formation and symbolic landscape*. Wiley Online Library.
- Cosgrove, D.E., 2007. "From Palladian Landscape to the Città Diffusa: The Veneto and Los Angeles." in *European Landscapes and Lifestyles: The Mediterranean and Beyond*, Lisbon: Edições Universitárias.
- Crabtree, L., Nold, C., Shumack, K., Tuckwell, J., 2011. Transport mapping: emotional cartography, mobility and the body politics of place. *Global Media Journal-Australian Edition* 5.
- CRCS, 2013. *Nota CRCS sul consumo di suolo per effetto delle nuove infrastrutture lombarde*. (ultima consultazione: 29 settembre 2016) Disponibile all'indirizzo: http://consumosuolo.org/files/2015/09/CRCS_infrastrutture_revisionato.pdf
- 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. *Handbook of cultural geography* 269–281.
- 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, 550–558.
- Cresswell, T., Merriman, P., 2011. *Geographies of mobilities practices, spaces, subjects*. Ashgate, Farnham, Surrey; Burlington, VT.
- Crutzen, P.J., Stoermer, E.F., 2000. The "anthropocene", *Global Change Newsletter*, Vol. 41, pp. 17-18
- Cucca, R., 2009. *Partecipare alla mobilità sostenibile. Politiche, strumenti e attori*. Carocci.
- Da Re, C., 2015. La comunità e il suo paesaggio: l'azione degli ecomusei per lo sviluppo sostenibile. *Citizens of Europe* 253.
- Davison, L., Curl, A., 2014. A transport and health geography perspective on walking and cycling. *Journal of Transport & Health* 1, 341–345.
- Della Dora, V., 2009. Travelling landscape-objects. *Progress in Human Geography* 33, 334–354.
- Dematteis, G., 1985. *Le Metafore della Terra*. Milano. Feltrinelli.
- 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., *Le trasformazioni dei paesaggi e il caso veneto*, Il Mulino.
- De Santis, R., Fasano, A., Mignolli, N., Villa, A., 2013. Smart cities: theoretical framework and measurement experiences. *MPRA Paper*.

- Desyllas, J., Duxbury, E., Ward, J., Smith, A., 2003. Pedestrian demand modelling of large cities: an applied example from London. *UCL Working paper series*, 62
- De Vecchis, G., 2014. *Geografia delle mobilità. Muoversi e viaggiare in un mondo globale*. Carocci.
- De Certeau, M., 1984. Walking in the city, in: *The Practice of Everyday Life*. University California Press, pp. 91-110.
- Doughty, K., 2013. Walking together: The embodied and mobile production of a therapeutic landscape. *Health & Place* 24, 140-146.
- Doughty, K., Murray, L., 2014. Discourses of Mobility: Institutions, Everyday Lives and Embodiment. *Mobilities* 1-20.
- Egoz, S., 2011. Landscape as a Driver for Well-being: The ELC in the Globalist Arena. *Landscape Research* 36, 509-534.
- Elwood, S., Goodchild, M.F., Sui, D.Z., 2012. Researching Volunteered Geographic Information: Spatial Data, Geographic Research, and New Social Practice. *Annals of the Association of American Geographers* 102, 571-590.
- Evans, J., Jones, P., 2011. The walking interview: Methodology, mobility and place. *Applied Geography* 31, 849-858.
- Farina, A., 2006. *Il paesaggio cognitivo. Una nuova entità ecologica*. Franco Angeli.
- Farinelli, F., 1991. L'arguzia del paesaggio. *Casabella* 55, 575-576.
- Farinelli, F., 1992. *I segni del mondo. Immagine cartografica e discorso geografico in età moderna*. Firenze. La Nuova Italia.
- Farinelli, F., 2015. La capriola del paesaggio, *Sentieri Urbani*, 17, VII, 18 - 21.
- Ferlinghetti, R., 2009. Paesaggi minimi e spazi urbani, *Dintorni*, n. 6, 273-296.
- Ferlinghetti, R., 2010. Paesaggi minimi: caratteri, valori, prospettive. Un approccio geografico, in Zerbi, M.C., Ferlinghetti, R. (a cura di), *Metamorfosi del paesaggio. Interpretazioni della geografia e dell'architettura*, Milano, Guerini, pp. 103-116.
- 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. 285-332.
- Ferrario, V., Castiglioni, B., 2015. Il paesaggio invisibile delle transizioni energetiche. Lo sfruttamento idroelettrico del bacino del Piave, *Bollettino della Società Geografica*, Roma, Serie XIII, vol. VIII, 531-553.
- Foltête, J.-C., Piombini, A., 2007. Urban layout, landscape features and pedestrian usage. *Landscape and Urban Planning* 81, 225-234.
- Forman, R.T.T., Godron, M., 1986. *Landscape Ecology*. Wiley.
- Forman, R.T., 1998. Road ecology: a solution for the giant embracing us. *Landscape Ecology* 13, III-V.
- Forno, F., Grasseni, C., Signori, S., 2013. Oltre la spesa. I Gruppi di Acquisto Solidale come laboratori di cittadinanza e palestre di democrazia. *Sociologia del lavoro*.
- Forno, F., Graziano, P.R., 2016. *Il consumo critico*. Il Mulino.
- Fowler P., 2003. World Heritage Cultural Landscapes 1992-2002, *World Heritage Papers*, n. 6, Unesco, Parigi, 2003
- Frank, L.D. et al., 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, 75-87.
- Fumagalli, A., 1993. *Le dieci Bergamo*. Lorenzelli.

- Galderisi, A., Ceudech, A., 2008. Mobilità dolce e reti pedonali in città. *Tema. Journal of Land Use, Mobility and Environment* 1, 7 – 18.
- Gambino, R., 1994. Ambiguità feconda del paesaggio. In: Quaini M., (a cura di), *Paesaggi tra fattualità e finzione*, Cacucci, Bari.
- Gambino, R., 2002. Maniere di intendere il paesaggio, in Clementi A. (a cura di) *Interpretazioni di paesaggio*, Meltemi, Roma.
- Gambino, R., 2003. Progetto e conservazione del paesaggio. *Ri-Vista* 9-23.
- Gambino, R., 2004. Prolusione. *I paesaggi dell'identità europea*.
- Gambino, R., 2009. Parchi e paesaggi d'Europa, Un programma di ricerca territoriale. *Parchi* 58, 27-48.
- Gambino, R., Cassatella, C., Devecchi, M., Larcher, F., 2013. *I Quaderni di Careggi - Fifth issue - Landscape Observatories*, 5, 1-49.
- Gibson, J.J., 1979. *The Ecological Approach to Visual Perception*. Houghton-Mifflin Company, Boston.
- Giffinger, R., Fertner, C., Kramar, H., Kalasek, R., Pichler-Milanovic, N., Meijers, E., 2007. *Smart cities-Ranking of European medium-sized cities*. Vienna University of Technology.
- Glaeser, E.L., Kahn, M.E., 2004. Sprawl and Urban Growth, in: Thisse, J.V.H. and J.-F. (Ed.), *Handbook of Regional and Urban Economics, Cities and Geography*. Elsevier, pp. 2481-2527.
- Goetz, A.R., Vowles, T.M., Tierney, S., 2009. Bridging the Qualitative-Quantitative Divide in Transport Geography. *The Professional Geographer* 61, 323-335.
- Goodchild, M.F., 2007. Citizens as sensors: the world of volunteered geography. *GeoJournal*, 69(4), 211-221.
- Grasseni, C., Ronzon, F., 2001. Introduzione. Verso un'ecologia della cultura, in Ingold, T., *Ecologia Della Cultura*, Meltemi, 3-37.
- Groth, P.E., Bressi, T.W., 1997. *Understanding Ordinary Landscapes*. Yale University Press.
- Hägerstrand, T., 1970. What about people in regional science? *Papers of Regional Science Association* 24, 7-21.
- Hall, T., Smith, R.J., 2014. Knowing the city: maps, mobility and urban outreach work. *Qualitative Research* 14, 294-310.
- Hanson, S., Giuliano, G., 2004. *The Geography of Urban Transportation*. Guilford Press.
- Hein, J.R., Evans, J., Jones, P., 2008. Mobile Methodologies: Theory, Technology and Practice. *Geography Compass* 2, 1266-1285.
- Hickman, R., Banister, D., 2014. *Transport, Climate Change and the City*. Routledge.
- Hillier, B., Hanson, J., 1989. *The social logic of space*. Cambridge university press.
- Hitchings, R., Jones, V., 2004. Living with plants and the exploration of botanical encounter within human geographic research practice. *Ethics, Place & Environment* 7, 3-18.
- Hodgson, F., 2011. Structures of Encounterability: Space, Place, Paths and Identities. In: Grieco, M., Urry, J., *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society*. Ashgate Publishing, Ltd. 41-64.
- 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, 37-56.

- Horton, J., Christensen, P., Kraftl, P., Hadfield-Hill, S., 2014. "Walking ... just walking": how children and young people's everyday pedestrian practices matter. *Social & Cultural Geography* 15, 94–115.
- Howard, P., Thompson, I., Waterton, E., 2013. *The Routledge Companion to Landscape Studies*. Routledge.
- Hunziker, M., Buchecker, M., Hartig, T., 2007. Space and place—Two aspects of the human-landscape relationship, in: *A Changing World*. Springer, pp. 47–62.
- Hunziker, M., Felber, P., Gehring, K., Buchecker, M., Bauer, N., Kienast, F., 2008. Evaluation of Landscape Change by Different Social Groups: Results of Two Empirical Studies in Switzerland. *Mountain Research and Development* 28, 140–147.
- Ibeas, A., dell'Olio, L., Montequín, R.B., 2011. Citizen involvement in promoting sustainable mobility. *Journal of Transport Geography* 19, 475–487.
- Ingegnoli, V., 2013. *Landscape Ecology: A Widening Foundation*. Springer Science & Business Media.
- Ingold, T., 2000. *The perception of the environment: essays on livelihood, dwelling and skill*. Psychology Press.
- Ingold, T., 2004. Culture on the ground the world perceived through the feet. *Journal of Material Culture* 9, 315–340.
- Ingold, T., 2009. Against space: place, movement, knowledge. In: Kirby, P.W., *Boundless Worlds: An Anthropological Approach to Movement*, Berghahn Books, 29–43.
- Ingold, T., 2011. *Being Alive: Essays on Movement, Knowledge and Description*. Taylor & Francis.
- Ingold, T., Vergunst, J.L., 2008. *Ways of Walking: Ethnography and Practice on Foot*. Ashgate Publishing, Ltd.
- Inoue, S. et al., 2010. Association between Perceived Neighborhood Environment and Walking among Adults in 4 Cities in Japan. *Journal of Epidemiology* 20, 277–286.
- Ittelson, W.H. 1973. *Environment and Cognition*. Seminar Press, New York.
- Jackson, J.B., 1984. *Discovering the vernacular landscape*. Yale University Press.
- Jacobs, J., 1961. *The death and life of great American cities*. Vintage.
- Jones, P., 2012. Sensory indiscipline and affect: a study of commuter cycling. *Social & Cultural Geography* 13, 645–658.
- Jones, P., Bunce, G., Evans, J., Gibbs, H., Hein, J.R., 2008. Exploring Space and Place With Walking Interviews. *Journal of Research Practice* 4, Article D2.
- Jones, P., Drury, R., McBeath, J., 2011. Using GPS-Enabled Mobile Computing to Augment Qualitative Interviewing: Two Case Studies. *Field Methods* 23, 173–187.
- Jones, P., Evans, J., 2012. The spatial transcript: analysing mobilities through qualitative GIS. *Area* 44, 92–99.
- Jones, P., Evans, J., 2012. Rescue Geography: Place Making, Affect and Regeneration. *Urban Studies* 49, 2315–2330.
- Kaplan, S., Kaplan, R., 1982. *Cognition and environment: Functioning in an Uncertain World*. Praeger Publishers, New York.
- Kassavou, A., Turner, A., French, D.P., 2013. Do interventions to promote walking in groups increase physical activity? A meta-analysis. *Int J Behav Nutr Phys Act* 10, 18.
- Keeling, D.J., 2007. Transportation geography: new directions on well-worn trails. *Progress in Human Geography* 31, 217–225.

- Knowles, R.D., 2009. "Transport Geography". In: Kitchin, Rob, in: Thrift, N. (Ed.), *International Encyclopedia of Human Geography*. Elsevier, Oxford, pp. 441-451.
- Kusenbach, M., 2003. Street phenomenology: The go-along as ethnographic research tool. *Ethnography* 4, 455-485.
- Lanzani, A., 2011. *In cammino nel paesaggio: questioni di geografia e urbanistica*. Carocci.
- Larco, N., Steiner, B., Stockard, J., West, A., 2012. Pedestrian-Friendly Environments and Active Travel for Residents of Multifamily Housing: The Role of Preferences and Perceptions. *Environment and Behavior* 44, 303-333.
- La Rocca, R.A., 2008. Mobilità dolce e trasformazioni del territorio: esempi europei. *Tema. Journal of Land Use, Mobility and Environment* 1, 57 - 64.
- Latham, A., 2003. Research, performance, and doing human geography: some reflections on the diary-photograph, diary-interview method. *Environment and Planning A* 35, 1993-2017.
- Laurier, E. et al., 2008. Driving and "passenger": Notes on the ordinary organization of car travel. *Mobilities* 3, 1-23.
- Lazaroiu, G.C., Roscia, M., 2012. Definition methodology for the smart cities model. *Energy* 47, 326-332.
- Lee, J., e Ingold, T., 2006. Fieldwork on foot: perceiving, routing and socializing. In: Coleman, S. and Collins, P. (eds) *Locating the field: space, place and context in anthropology* ASA Monograph. Oxford, UK: Berg, pp. 67-86.
- Leslie, E., Coffee, N., Frank, L., Owen, N., Bauman, A., Hugo, G., 2007. Walkability of local communities: Using geographic information systems to objectively assess relevant environmental attributes. *Health & Place* 13, 111-122.
- Lindelöw, D., Svensson, Å., Sternudd, C., Johansson, M., 2014. What limits the pedestrian? Exploring perceptions of walking in the built environment and in the context of everyday life. *Journal of Transport & Health* 1, 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*. pp. 1-16.
- Lorimer, H., 2005. Cultural geography: the busyness of being "more-than-representational." *Progress in Human Geography* 29, 83-94.
- Lorimer, H., 2011. Walking: New Forms and Spaces for studies of pedestrianism. In: Cresswell, T., Merriman, P., *Geographies of mobilities practices, spaces, subjects*. Ashgate, Farnham, Surrey; Burlington, VT. 19 - 33.
- Luginbühl, Y., 2009. Rappresentazioni sociali del paesaggio ed evoluzione della domanda sociale. In: Castiglioni, B., De Marchi, M. (a cura di) *Di chi è il paesaggio? La partecipazione degli attori nella individuazione, valutazione e pianificazione*. Padova. Cleup, 61 - 69.
- 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*, Harvard-MIT Joint Center for Urban Studies Series. Harvard U.P.; Oxford U.P.
- Macauley, D., 2000. Walking the city: An essay on peripatetic practices and politics. *Capitalism Nature Socialism* 11, 3-43.
- Macpherson, H., 2016. Walking methods in landscape research: moving bodies, spaces of disclosure and rapport. *Landscape Research* 41, 425-432.

- Magnaghi, A., 2010. *Il progetto locale*. Bollati Boringhieri.
- Martinotti G., 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.
- Matthews, H., Beale, L., Picton, P., Briggs, D., 2003. Modelling Access with GIS in Urban Systems (MAGUS): capturing the experiences of wheelchair users. *Area* 35, 34-45.
- McCray, T., 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, 397-412.
- Meadows, Donella H., et al., 1972. *The limits to growth*. New York 102.
- Meinig, D.W., Jackson, J.B., 1979. *The Interpretation of Ordinary Landscapes: Geographical Essays*. Oxford University Press.
- Merriman, P., Reville, G., Cresswell, T., Lorimer, H., Matless, D., Rose, G., Wylie, J., 2008. Landscape, mobility, practice. *Social & Cultural Geography* 9, 191-212.
- Merriman P., 2009. “Mobility”. In: Kitchin r., Thrift N. (eds.), *The International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, Oxford. 134 - 143.
- Middleton, J., 2010. Sense and the city: exploring the embodied geographies of urban walking. *Social & Cultural Geography* 11, 575-596.
- Middleton, J., 2011. Walking in the City: The Geographies of Everyday Pedestrian Practices. *Geography Compass* 5, 90-105.
- Michelin, Y., Joliveau, T., Planchat-Héry, C., 2011. Landscape in Participatory Processes: Tools for Stimulating Debate on Landscape Issues?, in: Jones, M., Stenseke, M. (Eds.), *The European Landscape Convention*, Landscape Series. Springer Netherlands, pp. 145-173.
- Miller, J.C., 2014. Approximating new spaces of consumption at the Abasto Shopping Mall, Buenos Aires, Argentina. *Journal of Cultural Geography* 31, 206-217.
- Minca, C., 2005. Italian cultural geography, or the history of a prolific absence. *Social & Cultural Geography* 6, 927-949.
- Miraftab, F., 2009. Insurgent planning: Situating radical planning in the global south. *Planning Theory* 8, 32-50.
- Mitchell, D., 2001. The lure of the local: landscape studies at the end of a troubled century. *Progress in human geography* 25, 269-282.
- Mitchell, D., 2003. Dead labor and the political economy of landscape—California living, California dying. *Handbook of Cultural Geography*. Sage, London 233-248.
- Mitchell, W.J.T., 1994. *Landscape and Power*. University of Chicago Press.
- Moles, K., 2008. A Walk in Thirdspace: Place, Methods and Walking. *Sociological Research Online* 13.
- Moro, G., 1998. *Manuale della Cittadinanza attiva*, Carocci, Roma.
- Moro, G., 2013. *Cittadinanza attiva e qualità della democrazia*, Carocci, Roma.
- Nam, T., Pardo, T.A., 2011. Conceptualizing smart city with dimensions of technology, people, and institutions, in: *Proceedings of the 12th Annual International Digital Government Research Conference: Digital Government Innovation in Challenging Times*. ACM, pp. 282-291.
- Nassauer, J.I., 1995. Culture and changing landscape structure. *Landscape ecology* 10, 229-237.

- Naveh, Z., Lieberman, A.S., 2013. *Landscape Ecology: Theory and Application*. Springer Science & Business Media.
- Neirotti, P., De Marco, A., Cagliano, A.C., Mangano, G., Scorrano, F., 2014. Current trends in Smart City initiatives: Some stylised facts. *Cities* 38, 25–36.
- Nuvolati, G., 2007. *Mobilità quotidiana e complessità urbana*. Firenze University Press.
- Nuvolati, G., 2013. *L'interpretazione dei luoghi. Flânerie come esperienza di vita*. Firenze University Press.
- Olwig, K.R., 1996. Recovering the substantive nature of landscape. *Annals of the association of American geographers* 86, 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, 579–594.
- Olwig, K.R., 2008. Performing on the Landscape versus Doing Landscape: Perambulatory Practice, Sight and the Sense of Belonging, in: Ingold, T., *Ways of Walking: Ethnography and Practice on Foot*. pp. 81–91.
- Olwig, K.R., 2015. Epilogue to landscape as mediator. The non-modern commons landscape and modernism 's enclosed landscape of property. In: Castiglioni, B., Parascandolo, F., Tanca, M. (a cura di). *Landscape as mediator, landscape as commons: international perspectives on landscape research*, CLEUP, Padova. 197-214.
- Ostrom E., 1990. *Governing the commons: the evolution of institutions for collective action*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Pagani L., 2000. *Lineamenti e dinamiche della città*. Bergamo, Bergamo University Press-Edizioni Sestante.
- Paolinelli, G., 2011. *Habitare: il paesaggio nei piani territoriali*. Franco Angeli.
- Papa, R., 2014. Editorial Preface. Smart Communities between E-Governance and Social Participation. *Tema. Journal of Land Use, Mobility and Environment* 7, 157–158.
- Parascandolo, F., Tanca, M., 2015. Is landscape a commons? Paths towards a metabolic approach. In: Castiglioni, B., Parascandolo, F., Tanca, M. (a cura di). *Landscape as mediator, landscape as commons: international perspectives on landscape research*, CLEUP, Padova. 29-45.
- Parkes, S.D., Marsden, G., Shaheen, S.A., Cohen, A.P., 2013. Understanding the diffusion of public bikesharing systems: 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 Editrice.
- Pink, S., 2007. Walking with video. *Visual Studies* 22, 240–252.
- 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*. ACM, p. 1.
- Poli, C., 2011. *Mobility and Environment: Humanists versus Engineers in Urban Policy and Professional Education*, Springer Science & Business Media.
- Pooley, C.G., 2009. “Mobility, History of Everyday” In: Kitchin r., Thrift N. (eds.), *The International Encyclopedia of Human Geography*, Elsevier, Oxford. 144 – 149.
- Pooley, C.G. et al., 2010. Understanding the School Journey: Integrating Data on Travel and Environment. *Environment and Planning A* 42, 948–965.
- Pooley, C.G. et al., 2011. Household decision-making for everyday travel: a case study of walking and cycling in Lancaster (UK). *Journal of Transport Geography* 19, 1601–1607.

- Pooley, C.G. et al., 2011. *Understanding walking and cycling: Summary of key findings and recommendations*. Lancaster University.
- 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, 260–266.
- Porter et al., 2011. Perspectives on Young People's Daily Mobility, Transport and Service Access in Sub-Saharan Africa. In: Grieco, M., Urry, J.. *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society*. Ashgate Publishing, Ltd. 65-90.
- Prieur, M., Dourousseau, S., 2006. Landscape and public participation. In: AA.VV., *Landscape and sustainable development. Challenges of the European Landscape Convention*, Council of Europe Publishing, 163 – 207.
- Qviström, M., Saltzman, K., 2006. Exploring landscape dynamics at the edge of the city: Spatial plans and everyday places at the inner urban fringe of Malmö, Sweden. *Landscape Research* 31, 21–41.
- Raffestin, C., 2005. *Dalla nostalgia del territorio al desiderio di paesaggio. Elementi per una teoria del paesaggio*. Alinea Editrice.
- Regione Calabria, 2013. Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico. Allegato a: Indici e Manifesto degli Indirizzi.
- Regione Lombardia, 2010. PTR-PP, Piano Territoriale Regionale, Piano Paesaggistico. Relazione Generale.
- Regione Piemonte, 2015. PPR, Piano Paesaggistico Regionale. Relazione.
- Regione Puglia, 2015. PPTR, Piano Paesaggistico Territoriale Regionale. Elaborato 1. Relazione Generale.
- Regione Sardegna, 2006. PPR, Piano Paesaggistico Regionale. Relazione Generale.
- Regione Toscana, 2015. PIT, Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano paesaggistico, Relazione Generale del Piano Paesaggistico.
- Regione Veneto, 2013. PTRC, Variante Parziale con Attribuzione della Valenza Paesaggistica. Allegato B Dgr n. 427 del 10/04/2013. Relazione Illustrativa.
- Relph, E., 1976. *Place and placelessness*. Pion.
- Rérat, P., Lees, L., 2011. Spatial capital, gentrification and mobility: evidence from Swiss core cities. *Transactions of the Institute of British Geographers* 36, 126–142.
- Rose, M., Wylie, J., 2006. Animating landscape. *Environment and Planning D: Society and Space* 24, 475–479.
- Rørtveit, H.N., Setten, G., 2015. Modernity, Heritage and Landscape: The Housing Estate as Heritage. *Landscape Research* 40, 955–970.
- Salzano, E., 2011. Dualismo urbano. Città dei cittadini o città della rendita. *QT2 Quaderni del territorio* 2, 143–153.
- Scazzosi, L., 2004. Reading and assessing the landscape as cultural and historical heritage. *Landscape Research* 29, 335–355.
- Schmitz, S., 2005. *Introduction aux paysages ordinaires. Territoires, urbanisation et paysages* 116–117.
- Schwanen, T., 2016. Geographies of transport I: Reinventing a field? *Progress in Human Geography* 40, 126–137.
- Secchi, B., 2011. La nuova questione urbana: ambiente, mobilità e disuguaglianze sociali. *Crios* 1, 83–92.

- Seeger, C.J., 2008. The role of facilitated volunteered geographic information in the landscape planning and site design process. *GeoJournal* 72, 199–213.
- Sen, A., Johung, J., 2013. *Landscapes of mobility: culture, politics, and placemaking*. Ashgate.
- Senes, G., Toccolini, A., 2013. Greenway urbane per una migliore qualità della vita. In: Breda, M.A., Zerbi, M.C., *Rinverdiamo La Città: Parchi, Orti E Giardini*. Giappichelli. 89 – 111.
- Sestini, A., 1947. Il paesaggio antropogeografico come forma d'equilibrio, *Bollettino della Società geografica italiana*, 1947, pp. 1-8.
- Sheller, M., Urry, J., 2006. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A* 38, 207–226.
- Sheller, M., 2008. Mobility, freedom and public space, In: Bergman, S. e Sager T., *The Ethics of Mobilities. Rethinking Place, Exclusion, Freedom and Environment*, Ashgate, 25 – 38.
- Shelton, T., Zook, M., Wiig, A., 2015. The “actually existing smart city.” *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 8, 13–25.
- Snizek, B., Sick Nielsen, T.A., Skov-Petersen, H., 2013. Mapping bicyclists' experiences in Copenhagen. *Journal of Transport Geography* 30, 227–233.
- Socco, C., 2010. *Il piano urbano di mobilità sostenibile*. Alinea Editrice.
- Soja, E.W., 2007. *Dopo la metropoli. per una critica della geografia urbana e regionale*. Bologna, Patron Editore.
- Soliva, R., Hunziker, M., 2009. Beyond the visual dimension: Using ideal type narratives to analyse people's assessments of landscape scenarios. *Land Use Policy* 26, 284–294.
- Solnit, R., 2001. *Wanderlust: A History of Walking*. Penguin.
- Spinney, J., 2009. Cycling the City: Movement, Meaning and Method. *Geography Compass* 3, 817–835.
- Staats, H., Hartig, T., 2004. Alone or with a friend: A social context for psychological restoration and environmental preferences. *Journal of Environmental Psychology* 24, 199–211.
- Staricco, L., 2013. Smart Mobility: opportunità e condizioni. *Tema. Journal of Land Use, Mobility and Environment* 6, 342–354.
- Steiner, F., 2011. Landscape ecological urbanism: Origins and trajectories. *Landscape and Urban Planning*, 100, 333–337.
- Terkenli, T.S., 2001. Towards a theory of the landscape: the Aegean landscape as a cultural image. *Landscape and Urban Planning*, 57, 197–208.
- Thrift, N.J., 1977. An introduction to time geography. *Geo Abstracts*, University of East Anglia.
- Thrift, N., 2004. Driving in the City. *Theory, Culture & Society* 21, 41–59.
- Thrift, N., 2008. *Non-Representational Theory: Space, Politics, Affect*. Routledge.
- Travlou, P., Owens, P.E., Thompson, C.W., Maxwell, L., 2008. Place mapping with teenagers: locating their territories and documenting their experience of the public realm. *Children's Geographies* 6, 309–326.
- Trevisan, V., 2002, *I quindicimila passi*, Torino, Einaudi.
- Trumpeter, N.N., 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*, XX(X) 1–23.
- Tuan, Y., 1974. *Topophilia: A Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values*. Columbia University Press.

- Tuan, Y.-F., 1977. *Space and place: The perspective of experience*. University of Minnesota Press.
- Turco, A., 1988. *Verso una teoria geografica della complessità*. Unicopli.
- Turco, A. (ed.), 2002. *Paesaggio: Pratiche, Linguaggi e Mondi*. Reggio Emilia. Diabasis.
- Turco A., 2010. *Configurazioni della territorialità*, Milano, Franco Angeli.
- Turri, E., 1998. *Il paesaggio come teatro: dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Venezia, Marsilio.
- Turri, E., 2008. *Antropologia del paesaggio*. Marsilio.
- Uslu, A., Kiper, T., Baris, M.E., 2009. Public Health—Urban Landscaping Relationship and user's Perceptions. *Biotechnology & Biotechnological Equipment* 23, 1399–1408.
- Vanderheyden, V., Van der Horst, D., Van Rompaey, A., Schmitz, S., 2014. Perceiving the Ordinary: A Study of Everyday Landscapes in Belgium, *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 105, 591–603.
- Valentini, A., 2005. Mettere in rete le risorse: le greenway quali strumenti per il progetto del paesaggio periurbano. *Quaderni della Ri-Vista Ricerche per la progettazione del paesaggio, Università degli Studi di Firenze* 2, 15 – 26.
- Van Den Berg, P., Kemperman, A., de Kleijn, B., Borgers, A., 2016. Ageing and loneliness: The role of mobility and the built environment. *Travel Behaviour and Society, Planning for quality of life* 5, 48–55.
- Vanolo, A., 2014. Smartmentality: The Smart City as Disciplinary Strategy. *Urban Studies* 51, 883–898.
- Visentin, F., 2012. Gli Osservatori del paesaggio tra istituzionalizzazione e azione dal basso. *Bollettino della Società Geografica Italiana* 823–838.
- Voghera, A., La Riccia, L., 2016. La Convenzione Europea del Paesaggio alla prova dell'operatività locale. Sperimentazioni disciplinari e problemi aperti. *Ri-Vista* 14, 10–23.
- Vouligny, 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, 890–900.
- WCED-UN, 1987. *Our common future*. World Commission on Environment and Development, Oxford University Press.
- Waldheim, C., 2006. *The landscape urbanism reader*. Princeton Architectural Press.
- Wefering, F. et al., 2014. *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*. European Commission.
- Whiston Spirn, A., 2005. Restoring Mill Creek: Landscape Literacy, Environmental Justice and City Planning and Design. *Landscape Research* 30, 395–413.
- Williams, K., 2005. Spatial planning, urban form and sustainable transport: an introduction. *Spatial Planning, Urban Form and Sustainable Transport* 1–13.
- 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, 234–247.
- Wylie, J., 2007. *Landscape*. Routledge.
- Zerbi, M.C., Scazzosi, L., 2005. *Paesaggi straordinari e paesaggi ordinari: approcci della geografia e dell'architettura*. Guerini Scientifica.



GRUPPO DI CAMMINO (GdC) di: _____

PARTE 1

1.1 Sesso Femmina Maschio **1.2 Anno di nascita** _____

1.3 Luogo di nascita (Comune italiano o Stato estero): _____

1.4 Dove vive attualmente?

- Nel quartiere del Gruppo di Cammino
- In un altro quartiere. Quale? _____
- Fuori Bergamo

1.5 Occupazione

- Impiegato/a
- Libero/a professionista
- Artigiano/a
- Operaio/a
- Studente/ssa
- Casalingo/a
- Pensionato/a
- Disoccupato/a
- Altro

PARTE 2

2.1 Da quanto tempo frequenta il Gruppo di Cammino? **2.2 Quante uscite effettua con il GdC?**

- Da meno di 1 mese
- Da 1 a 6 mesi
- Da 6 a 12 mesi
- Da 1 a 2 anni
- Da più di 2 anni
- 1 o 2 al mese
- 1 alla settimana
- Più di 1 alla settimana

2.3 Prima di frequentare il GdC, quanti spostamenti effettuava in media alla settimana a piedi?

- 0 1 2 3 4 5 6 7 più di 7

2.4 Quanti dopo aver iniziato a frequentare il GdC?

- 0 1 2 3 4 5 6 7 più di 7

2.5 Quanti spostamenti effettua in media alla settimana in bicicletta?

- 0 1 2 3 4 5 6 7 più di 7

2.6 Frequenta anche un Comitato di Quartiere? Sì No

2.7 Perché frequenta il Gruppo di Cammino? Dia un punteggio da 0 a 5 in ordine di importanza alle seguenti motivazioni:

	0	1	2	3	4	5
a. Per fare esercizio fisico	<input type="checkbox"/>					
b. Per esplorare il quartiere e la città	<input type="checkbox"/>					
c. Per il proprio benessere psicologico	<input type="checkbox"/>					
d. Per stare in compagnia	<input type="checkbox"/>					
e. Altro (specificare): _____	<input type="checkbox"/>					

2.8 Qual è il più importante beneficio che ne trae?

- Benessere fisico
- Socializzazione
- Osservazione e conoscenza del territorio
- Benessere psicologico
- Altro (specificare): _____

PARTE 3

3.1 Quali caratteristiche ha il suo quartiere? Dia un punteggio da 0 (per niente) a 4 (molto) alle seguenti caratteristiche:

	0	1	2	3	4	Non so
a. Verde, naturale	<input type="checkbox"/>					
b. Caratteristico, tipico	<input type="checkbox"/>					
c. Pieno di ricordi personali	<input type="checkbox"/>					
d. Ricco e dinamico dal punto di vista economico	<input type="checkbox"/>					
e. Vivo e attivo dal punto di vista sociale	<input type="checkbox"/>					
f. Di valore storico, artistico o culturale	<input type="checkbox"/>					
g. Gradevole alla vista	<input type="checkbox"/>					
h. Altro (specificare): _____	<input type="checkbox"/>					

3.2 Qual è il luogo DEL QUARTIERE che preferisce raggiungere durante una camminata?

Perché? _____

3.3 Qual è il luogo DELLA CITTÀ che preferisce raggiungere durante una camminata?

Perché? _____

3.4 Pensi a una sua abituale camminata nel quartiere, quali sono le cose che osserva o percepisce maggiormente lungo il suo percorso? Dia un punteggio da 0 a 5 in ordine di importanza ai seguenti elementi:

	0	1	2	3	4	5
a. La presenza di vegetazione e di altri elementi naturali	<input type="checkbox"/>					
b. L'aspetto visivo del contesto	<input type="checkbox"/>					
c. Le persone	<input type="checkbox"/>					
d. La tipologia delle attività presenti (negozi, mercati, eventi...)	<input type="checkbox"/>					
e. I profumi e gli odori	<input type="checkbox"/>					
f. Le condizioni del marciapiede, la strada e il traffico	<input type="checkbox"/>					
g. I rumori, i suoni, le voci (o i silenzi)	<input type="checkbox"/>					
h. Altro (specificare): _____	<input type="checkbox"/>					

PARTE 4

4.1 Quanto incidono il percorso e i luoghi attraversati sull'esito di una sua camminata?

- Molto Abbastanza Mediamente Poco Per niente Non saprei

4.2 Nel suo quartiere, in che modo gli elementi percepiti influenzano il cammino? Dia un punteggio da -- (negativamente) a ++ (positivamente).

	--	-	0	+	++
a. La presenza di vegetazione e di altri elementi naturali	<input type="checkbox"/>				
b. L'aspetto visivo del contesto	<input type="checkbox"/>				
c. Le persone	<input type="checkbox"/>				
d. La tipologia delle attività presenti (negozi, mercati, eventi...)	<input type="checkbox"/>				
e. I profumi e gli odori	<input type="checkbox"/>				
f. Le condizioni del marciapiede, la strada e il traffico	<input type="checkbox"/>				
g. I rumori, i suoni, le voci (o i silenzi)	<input type="checkbox"/>				
h. Altro (specificare): _____	<input type="checkbox"/>				

4.3 Qual è la principale "barriera" che ostacola il suo cammino?

- Interruzione dei marciapiedi/percorsi pedonali
 Degrado visivo circostante
 Insicurezza dovuta alla presenza (o assenza) di altre persone
 Assenza di vegetazione
 Rumori e odori sgradevoli (es. caos del traffico)
 Mancanza di attività commerciali, culturali etc.
 Altro (specificare): _____

4.4 In che modo si modifica il cammino in questi casi?

	Cambio percorso	Proseguo senza problemi	Cammino più veloce	Cammino più lento
a. Interruzione dei marciapiedi/percorsi pedonali	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Degrado visivo circostante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Insicurezza dovuta a presenza/assenza di altre persone	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Assenza di vegetazione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Rumori e odori sgradevoli (es. caos del traffico)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Mancanza di attività commerciali, culturali etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Altro (specificare): _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.5 Frequentando il GdC, sono cambiati i suoi atteggiamenti nei confronti di questi ostacoli?

- Sì, perché siamo in gruppo Sì, perché conosco meglio il quartiere
 No Altro: _____

4.6 Frequentando il GdC, ritiene di percepire maggiormente i cambiamenti del quartiere?

- Sì No Non saprei

PARTE 5

5.1 Cosa le piacerebbe che aumentasse nel suo quartiere? Dia un punteggio da 0 a 5 a ciascuna opzione:

	0	1	2	3	4	5
a. La qualità estetica	<input type="checkbox"/>					
b. I percorsi pedonali e ciclabili sicuri	<input type="checkbox"/>					
c. Le aree verdi	<input type="checkbox"/>					
d. I luoghi di incontro	<input type="checkbox"/>					
e. Il senso di appartenenza	<input type="checkbox"/>					
f. Le attività commerciali	<input type="checkbox"/>					
g. La sicurezza	<input type="checkbox"/>					
h. Altro (specificare): _____	<input type="checkbox"/>					

5.2 Quale contributo si sente di dare alla comunità frequentando i GdC? (max 3 risposte)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Presidio nelle aree isolate e insicure | <input type="checkbox"/> Solidarietà |
| <input type="checkbox"/> Rivitalizzazione del quartiere | <input type="checkbox"/> Promozione di stili di vita sani |
| <input type="checkbox"/> Aumento della qualità degli spazi pubblici | <input type="checkbox"/> Aumento relazioni sociali |
| <input type="checkbox"/> Diffusione di pratiche sostenibili | <input type="checkbox"/> Pulizia e decoro urbano |

PARTE 6

6.1 Quando lei pensa al paesaggio, pensa a: (max 3 risposte)

- Un panorama osservato dall'alto
- Presenza di vegetazione
- Un luogo rimasto intatto nel tempo
- Un luogo in cui ci si incontra e si sta insieme
- Elementi naturali come montagne, mare, fiumi etc.
- Tutto ciò che ci circonda
- Un luogo legato ad esperienze, ricordi, emozioni etc.
- Elementi storici, come monumenti, castelli, fortificazioni, chiese, case rurali, etc.
- Un luogo di forte interesse turistico
- Immagini di bei luoghi
- Il luogo dove sono nato/cresciuto
- Un'opera d'arte che rappresenta un luogo (per esempio un quadro)
- Un luogo che cambia di continuo a causa delle attività dell'uomo
- Un punto di riferimento per la comunità
- Un bene comune
- Un luogo dove la gente svolge la sua vita quotidiana
- Altro (specificare): _____

Molte grazie per la collaborazione!

4

RINGRAZIAMENTI

L'obiettivo che mi ero posta quando decisi di iscrivermi al Dottorato era di riaffermare il mio percorso formativo e ritrovare le radici nell'approccio geografico, il quale si stava dissolvendo nel tentativo di inseguire altre professioni o competenze. Se a tre anni di distanza sento di aver consolidato le mie basi e di aver acquisito un bagaglio di strumenti più adatto per proseguire è anche grazie al sostegno di diverse persone, della mia famiglia e di tutti coloro i quali, con tempi e modi differenti, mi sono stati accanto e mi hanno sostenuta in questi anni.

In particolare ringrazio di cuore Benedetta Castiglioni per avermi accolta e guidata durante tutto questo percorso e per la fiducia che ha avuto in me, soprattutto nelle ultime fasi. Ringrazio anche Viviana Ferrario e Tania Rossetto per gli utili consigli e le sempre stimolanti osservazioni; James Evans, che ha gentilmente condiviso con me il suo lavoro e alcuni dati, permettendomi di riflettere sulla metodologia di ricerca; i revisori Renato Ferlinghetti e Marcello Tanca per aver valutato positivamente la tesi e per i precisi commenti, i quali saranno utili anche per i futuri sviluppi del lavoro; tutta la sezione di Geografia del Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità dell'Università di Padova e specialmente il gruppo di Dottorandi per gli innumerevoli momenti di condivisione e di aiuto reciproco. Grazie anche a chi mi ha accompagnata e supportata nei miei percorsi lavorativi paralleli al Dottorato, in particolare presso il Comune di Bergamo e il Centro Studi sul Territorio "Lelio Pagani" dell'Università degli studi di Bergamo. Infine, ringrazio Giuliana Rocca e Paolo Brambilla dell'Agenzia di Tutela della Salute di Bergamo e tutti i Gruppi di Cammino con cui ho camminato e da cui ho imparato ad augurarmi e ad augurare

buon cammino.