

MARGHERITA CISANI

IL RUOLO DEI GRUPPI DI CAMMINO PER UNA GESTIONE CONDIVISA DEI PAESAGGI URBANI: IL CASO DI BERGAMO

1. IL CONTESTO DELLA RICERCA. — Paesaggio e mobilità sono due concetti che, ad una prima riflessione, potrebbero sembrare distanti e poco conciliabili: l'uno intrinsecamente dinamico, l'altro apparentemente legato ad uno sguardo statico. Eppure il primo permette di attraversare l'altro, di esplorarlo e conoscerlo; il secondo è attrattore di movimenti e a volte riflesso di profondi mutamenti spesso generati da interventi volti a favorire e velocizzare la mobilità.

La ricerca qui presentata si inserisce in un contesto che vede la presa di coscienza sempre più diffusa degli impatti ambientali generati da un modello di mobilità incentrato sull'automobile privata. A scala europea, il settore dei trasporti contribuisce 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 infatti 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 inquinante (1) e in particolare modo alla diffusione dei Piani urbani di mobilità sostenibile (Wefering *et al.*, 2013). Accanto ad un generale tentativo di riorientare il paradigma di mobilità urbana verso una migliore offerta di servizi pubblici, si assiste anche ad un proliferare di iniziative di mobilità "dolce", ossia pedonale e ciclabile, spesso praticate in gruppo: si pensi ai raduni in bicicletta delle Critical Mass, ai bambini accompagnati a scuola a piedi con i Piedibus o ai Gruppi di Cammino.

La seconda tendenza in atto riguarda la crescita di attenzione nei confronti del paesaggio ordinario (Zerbi, Scazzosi, 2005, p. 22), anche e soprattutto nelle aree urbane (Gambino, 2003), sancita nella Convenzione europea del paesaggio del 2000, secondo la quale 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" e "paesaggi che possono essere considerati eccezionali, sia paesaggi della vita quotidiana sia i paesaggi degradati" (Consiglio d'Europa, 2000, art. 2). Il paesaggio, oltre ad essere ubiquitario, è anche dinamico e contiene in sé una dimensione progettuale (Luginbühl, 2009, p. 67); è un progetto che vede al centro le persone, le cui pratiche e percezioni quotidiane modellano il paesaggio fisico e sociale (Olwig, 2007).

2. *MOBILITIES TURN*, PAESAGGIO E PRATICHE. — Per approfondire la relazione che sussiste quindi tra mobilità dolce e gestione del paesaggio urbano si è scelto di fare riferimento a tre approcci teorici: il cosiddetto *mobilities turn*, l'interpretazione del paesaggio come concetto multidimensionale e, infine, gli approcci *more than representational*.

Il nuovo paradigma della mobilità (Sheller, Urry, 2006) richiede di connettere in una logica olistica le diverse sfaccettature delle mobilità e stimola a considerare maggiormente ciò che accade durante il tragitto da un punto A a un punto B (Middleton, 2011). Le mobilità, inoltre, vengono sempre più spesso indicate al plurale, così come nel titolo del recente libro di De Vecchis, nel quale l'autore offre una panoramica delle numerose questioni di geografia umana legate al movimento (De Vecchis,

(1) Si vedano i portali www.civitas.eu e www.eltis.org, che raggruppano numerose iniziative di mobilità sostenibile promosse in Europa.



2014, p. 25). Il *new mobilities paradigm*, infatti, non è 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). Le mobilità sono da considerarsi quindi come un insieme di atti territorializzanti, oltre che deterritorializzanti, così come espresso da Cresswell e Merriman, i quali evidenziano come il movimento nel paesaggio contribuisca al movimento, inteso come cambiamento, del paesaggio stesso (Cresswell, Merriman, 2011, p. 7). Tuttavia, bisogna sottolineare 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 non motorizzata e non eccezionale nella creazione e gestione dei paesaggi urbani.

Per quanto riguarda il paesaggio, come già sottolineato, esso non può essere più ridotto alla sua dimensione visuale; è infatti un concetto polisemico ed è sempre più descritto attraverso i termini di “tensione” (Wylie, 2007) e “ambiguità” (Gambino, 2009) poiché è al tempo stesso dentro e fuori il soggetto, contemporaneamente realtà fisica, rappresentazione ed esperienza (Michelin *et al.*, 2011). Seguendo questo approccio, l’attenzione verrà posta non solo sulle caratteristiche morfologiche del paesaggio urbano ma anche su aspetti invisibili come i valori, i significati e le pratiche che contribuiscono a formarlo.

Pratiche ed esperienze sono, infine, anche al centro della svolta verso approcci cosiddetti *more than representational* (Lorimer, 2005), i quali si concentrano su come la vita prende forma e si esprime nelle esperienze quotidiane, nella routine, nei movimenti del corpo e dei corpi nello spazio. Le ricerche sul paesaggio e sulla mobilità che si dimostrano sensibili alle pratiche sono una chiave per superare sia l’a-storicità associata ad alcuni studi sulla mobilità sia la staticità di alcune interpretazioni del paesaggio (Merriman *et al.*, 2008, p. 192). Il richiamo al superamento di una lettura ridotta alla rappresentazione delle mobilità, dei significati e dei discorsi ad essa associati, è contenuto anche 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).

Tenendo conto delle precedenti considerazioni, il presente lavoro assume come modello lo schema che esprime il rapporto circolare tra popolazione e paesaggio (Castiglioni, 2009, p. 79), il quale contiene in sé il riferimento alle rappresentazioni (filtri e percezioni) così come alle pratiche (decisioni e comportamenti). In esso sarà possibile introdurre la dimensione della mobilità ed evidenziare 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.

3. IL CASO STUDIO. — La scelta del caso studio è stata motivata dalla decisione di considerare le pratiche di mobilità non motorizzata in ambito urbano caratterizzate da un ulteriore elemento: la dimensione collettiva. Se il paesaggio è da considerarsi un bene comune (Castiglioni *et al.*, 2015) esso deve essere modificato e tutelato attraverso la partecipazione diretta di tutti (Priour, 2006) e una partecipazione effettiva ed efficace dovrebbe portare alla costruzione di “paesaggi democratici” fondati non sul vincolo imposto dall’alto né sull’assenza di vincoli, bensì sulla 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 (Moro, 1998). La presente ricerca si propone quindi di indagare se e come alcune pratiche di mobilità collettive possano essere considerate come pratiche di cittadinanza attiva, anche se non direttamente votate alla tutela degli spazi comuni ma piuttosto della salute, dell’inclusione sociale o della qualità della vita urbana, e se quindi possano essere in grado di stimolare la costruzione di un senso condiviso di paesaggio.

Diffusi dai primi anni Duemila in numerose province italiane, 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, sia alla promozione della cultura della salute sia al raggiungimento di obiettivi di natura sociale. Con 300 gruppi e un totale di circa 4.500 camminatori (Regione Lombardia, 2014), la provincia di Bergamo, contesto della presente ricerca, è seconda solo all'area milanese per numero di partecipanti. Dal sito della Rete provinciale bergamasca si legge che “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” (2). Con queste parole, gli stessi organizzatori riconoscono nella pratica del camminare 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.

La ricerca in corso si concentra quindi sul paesaggio percepito e vissuto dai partecipanti agli otto Gruppi di Cammino presenti in nove quartieri della città di Bergamo, localizzati sia in aree centrali che nella frangia urbana periferica.

4. IL PERCORSO COME METODOLOGIA. — 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). Riconoscere che camminare sia qualcosa di differente rispetto allo stare fermi implica ammettere anche che un'intervista in cammino possa fornire dati diversi rispetto alla stessa condotta al chiuso e in un punto fermo; per questo 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. In questo caso si è scelto di adottare la metodologia sviluppata da Evans e Jones chiamata *spatial transcript*, che 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 (Jones, Evans, 2012a). Pur essendo una tecnica piuttosto semplice e poco costosa, non sono state ad oggi 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, Jones, 2011; Jones *et al.*, 2011; Jones, Evans, 2012b), nel contesto della presente ricerca si è scelto di adattare questa tecnica a gruppi di persone in cammino.

Al fine di testare la metodologia, è stata organizzata una prima uscita con il gruppo di cammino del quartiere Malpensata, a sud del centro cittadino (Fig. 1). Una volta raggiunto il punto di ritrovo del gruppo, composto in quel giorno da cinque 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 sollecitarle ad esprimere le loro opinioni e a raccontarsi.

La registrazione audio è stata in seguito trascritta e suddivisa in spezzoni di circa 10 secondi ciascuno, i quali sono stati poi associati alla traccia GPS e alle fotografie scattate, utilizzando un software GIS. Sono stati poi selezionati i punti dove è stato registrato il parlato rispetto a quelli dove si camminava in silenzio e sono state individuate le aree in cui essi risultano maggiormente concentrati. In figura 2, in corrispondenza di queste aree, sono riportate alcune fotografie che rappresentano cinque esempi, i quali dimostrano come la metodologia abbia permesso di far emergere considerazioni in merito al paesaggio attraversato. Il punto di partenza è stato oggetto di riflessioni proprio sulla presenza o

(2) Il sito della rete dei Gruppi di Cammino di Bergamo è raggiungibile al seguente link: <http://www.asl.bergamo.it/servizi/Menu/dinamica.aspx?idArea=16870&idCat=22217&ID=35371&TipoElemento=categoria>.

assenza di spazi verdi comuni nei condomini del quartiere; la pista ciclabile, di recente realizzazione, ha sollevato apprezzamenti da parte di tutte le partecipanti; i murales lungo la via che costeggia l'ex-scalo merci sono stati segnalati come unico elemento positivo rispetto al contesto degradato; infine, alcune nuove edificazioni hanno sollevato critiche in merito alla coerenza architettonica rispetto al tessuto preesistente ma anche apprezzamenti perché “hanno riqualificato la zona perché prima qua era tutto verde incolto”.

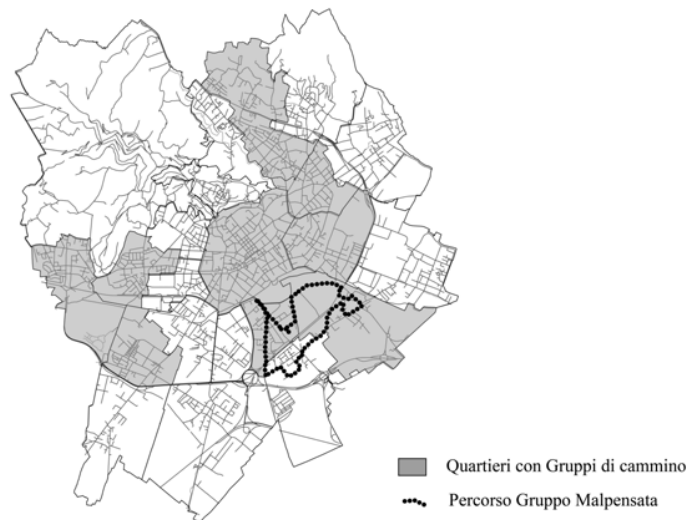


Fig. 1 – Mappa dei Gruppi di cammino e del percorso effettuato nel quartiere Malpensata.

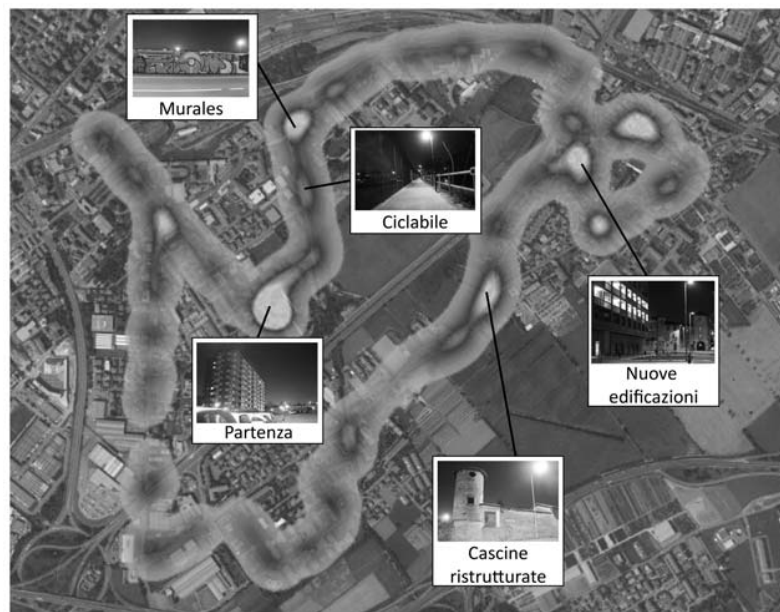


Fig. 2 – Mappa di concentrazione dei punti con parlato e alcune fotografie scattate.

La successiva fase dell’analisi ha visto l’interpretazione dei contenuti emersi attraverso una codifica manuale degli argomenti presenti in ciascuno spezzone audio e l’assegnazione di un grado neutro, positivo o negativo al giudizio espresso (Bergeron *et al.*, 2014, p. 118). Sono stati codificati così 45 temi ricorrenti su un totale di 271 sezioni di registrazione (Tab. I). Tra i principali argomenti vi sono, oltre a discorsi riguardanti le dinamiche interne al gruppo, riferimenti ai cambiamenti nel paesaggio urbano (nuove edificazioni, nuovi parchi o cascine ristrutturate), molti accenni alla sensazione di insicurezza,

agli ostacoli e impedimenti che rendono difficile camminare (come la mancanza di attraversamenti pedonali) ma anche alla componente sociale del quartiere, che vede la presenza di numerose strutture pubbliche (strutture sanitarie, scuole, centri di assistenza) e di comitati.

In figura 3 sono riportati alcuni estratti significativi: nel primo caso il punto percepito come più “esterno”, nonostante sia quello più vicino al centro cittadino, è associato a giudizi e sensazioni negative; nel secondo si segnala che durante il percorso vengono individuati i “punti deboli della mobilità”, in questo caso un marciapiede impraticabile per le carrozzine; il terzo esempio fa invece riferimento alle nuove edificazioni in figura 2; infine, il quarto esempio riguarda un tratto del percorso che, soprattutto a causa del traffico, di ostacoli o tratti privi di marciapiede, genera un “senso di desolazione”.

TAB. I – CODIFICA E FREQUENZA DEGLI ARGOMENTI EMERSI DALL’INTERVISTA DI GRUPPO

Gruppo	31	Edifici	5	Biblioteca	1
Cambiamenti	23	Senzatetto	5	Cane	1
Insicurezza	18	Benessere	4	Cascina	1
Impedimenti	17	Ciclabile	4	Inquinamento	1
Reti sociali	17	Speculazione	4	Morla (fiume)	1
Parco	16	Impegni	3	Negozi	1
Percorsi	15	Murales	3	Spazi inutilizzati	1
Storia	14	Nuove edificazioni	3	Ricordi	1
Quartiere	12	Traffico	2	Rifiuti	1
Bellezza	11	Verde	2	Salute	1
Camminare	9	Aerei	1	Sedentarietà	1
Bicicletta	8	Animali	1	Strada	1
Socializzazione	8	Anziani	1	Zona 30	1
Disagio a camminare	6	Assenza traffico	1		
Immigrati	6	Autobus	1		
Condomini	5	Vita sociale	1		

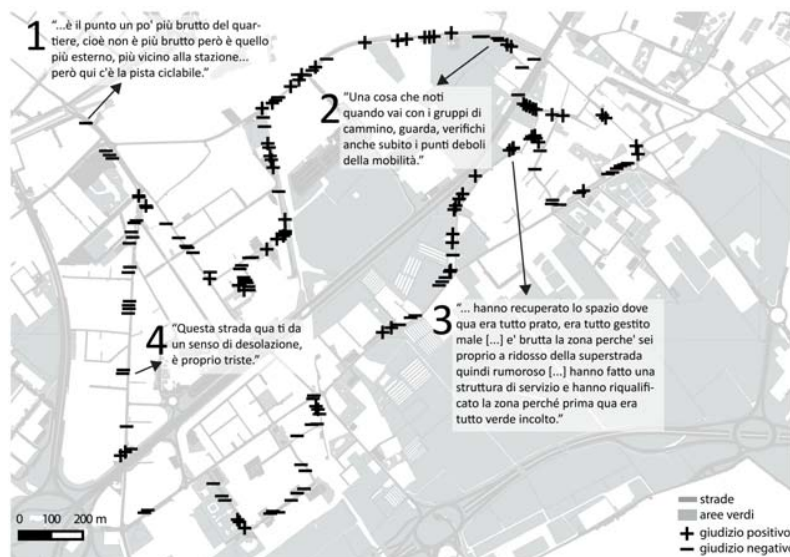


Fig. 3 – Classificazione ed esempi di estratti dell’intervista in cammino.

L’importanza della qualità del paesaggio attraversato e della presenza di aree verdi emerge dalla scelta del percorso stesso, principalmente condizionato dalla volontà di raggiungere i parchi pubblici presenti nelle vicinanze, al punto che per riferirsi all’itinerario la conduttrice del gruppo lo ha definito “il giro dei quattro parchi” (Fig. 4).

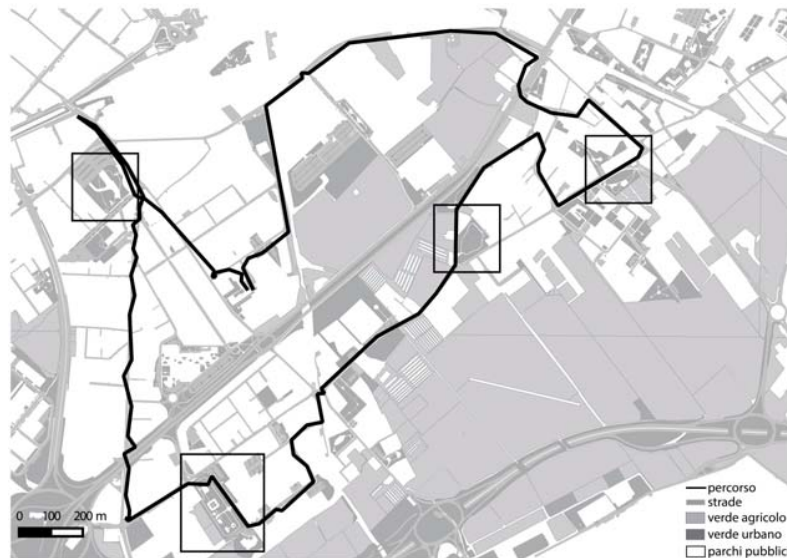


Fig. 4 – Mappa del percorso e dei parchi pubblici raggiunti.

5. CONCLUSIONI E QUESTIONI APERTE. — Il test della metodologia ha permesso di raccogliere numerose informazioni e di confermare, per questa ricerca, la validità degli *spatial transcripts*, in quanto capaci di fornire nuove prospettive sulla città vissuta e prodotta dai soggetti in movimento (Jones, Evans, 2012a, p. 97). Ad una prima analisi, il paesaggio percepito dal Gruppo di cammino risulta essere complesso, diversificato e conflittuale, al punto che nell'intervista i giudizi negativi (98) superano quelli positivi (72). Si può notare inoltre come attraverso questa metodologia possa emergere la multidimensionalità del paesaggio e l'influenza esercitata da elementi materiali (la presenza di un parco o di un attraversamento pedonale), da discorsi e rappresentazioni (storie, ricordi o luoghi insicuri) e da esperienze e sensazioni corporee (rumore, aria inquinata, necessità di camminare in fila indiana). Emerge l'importanza della presenza di aree verdi e parchi pubblici, tappe fondamentali del percorso, sebbene l'attenzione dei camminatori riguardi il paesaggio in generale.

La sola analisi delle interviste in cammino non potrà, tuttavia, fornire risposte compiute alle domande di ricerca; ampliando l'indagine a comitati e associazioni di quartiere sarà possibile determinare se sussistono differenze nella percezione del paesaggio, e della sua rilevanza in quanto bene collettivo, tra gruppi fermi e gruppi in movimento ed evidenziare quindi l'eventuale ruolo del cammino in gruppo come pratica di alfabetizzazione al paesaggio (Spirn, 2005), premessa necessaria per una gestione condivisa e consapevole dei paesaggi urbani.

In conclusione, richiamando le tendenze generali illustrate nell'introduzione, pare opportuno stimolare il dibattito sul ruolo che queste pratiche assumono nel processo di conversione ecologica delle città contemporanee sia nei confronti dei processi di pianificazione tradizionale, in quanto comportamenti a basso impatto ambientale che stimolano e richiedono una progettazione urbana attenta alla continuità dei percorsi di mobilità sostenibile e alla qualità dei paesaggi del quotidiano, sia in relazione alle esperienze di gestione del verde pubblico come bene comune.

BIBLIOGRAFIA

- BERGERON J., PAQUETTE S., POUILLAUUEC-GONIDEC P., "Uncovering landscape values and micro-geographies of meanings with the go-along method", *Landscape and Urban Planning*, 122, 2014, pp. 108-121.
- CASTIGLIONI B., "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, 2009, pp. 73-86.

- CASTIGLIONI B., PARASCANDOLO F., TANCA M., *Landscape as Mediator. Landscape as Commons. International perspectives on Landscape Research*, Padova, CLEUP, 2015.
- CASTIGLIONI B., DE MARCHI M., FERRARIO V., BIN S., CARESTIATO N., DE NARDI A., "Il paesaggio 'democratico' come chiave interpretativa del rapporto tra popolazione e territorio: applicazioni al caso veneto", *Rivista Geografica Italiana*, 117, 2010, pp. 93-126.
- CONSIGLIO D'EUROPA, *Convenzione europea del paesaggio*, vol. 20, Congresso dei poteri locali e regionali del Consiglio d'Europa, Firenze, 2000.
- CRESSWELL T., "Towards a politics of mobility", *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 2010, pp. 17-31.
- CRESSWELL T., MERRIMAN P., *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, Farnham (Surrey)-Burlington (VT), Ashgate, 2011.
- DE VECCHIS G., *Geografia delle mobilità. Muoversi e viaggiare in un mondo globale*, Roma, Carocci, 2014.
- EVANS J., JONES P., "The walking interview: Methodology, mobility and place", *Applied Geography*, 31, 2011, pp. 849-858.
- GAMBINO R., "Progetto e conservazione del paesaggio", *Ri-Vista. Ricerche per la progettazione del paesaggio*, 1, 2003, n. 0, Firenze University Press, pp. 9-23.
- ID., "Parchi e paesaggi d'Europa, Un programma di ricerca territoriale", *Parchi*, 58, 2009, pp. 27-48.
- HEIN J.R., EVANS J., JONES P., "Mobile methodologies: Theory, technology and practice", *Geography Compass*, 2, 2008, n. 5, pp. 1266-1285.
- JONES P., EVANS J., "The spatial transcript: Analysing mobilities through qualitative GIS", *Area*, 44, 2012a, n. 1, pp. 92-99.
- ID., "Rescue geography: Place making, affect and regeneration", *Urban Studies*, 49, 2012b, n. 11, pp. 2315-2330.
- JONES P., DRURY R., McBEATH J., "Using GPS-enabled mobile computing to augment qualitative interviewing: Two case studies", *Field Methods*, 23, 2011, n. 2, pp. 173-187.
- LORIMER H., "Cultural geography: The busyness of being 'more-than-representational'", *Progress in Human Geography*, 29, 2005, n. 1, pp. 83-94.
- LUGINBÜHL Y., "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, 2009, pp.61-69.
- MERRIMAN P., "Mobility", in KITCHIN R., THRIFT N. (a cura di), *The International Encyclopedia of Human Geography*, Oxford, Elsevier, 2009, pp. 134-143.
- MERRIMAN P., REVILL G., CRESSWELL T., LORIMER H., MATLESS D., ROSE G., WYLIE J., "Landscape, mobility, practice", *Social and Cultural Geography*, 9, 2008, n. 2, pp. 191-212.
- MICHELIN Y., JOLIVEAU T., PLANCHAT-HÉRY C., "Landscape in participatory processes: Tools for stimulating debate on landscape issues?", in JONES M., STENSEKE M. (a cura di), *The European Landscape Convention*, Netherlands, Springer, 2011, pp. 145-173.
- MIDDLETON J., "Walking in the city: The geographies of everyday pedestrian practices", *Geography Compass*, 5, 2011, n. 2, pp. 90-105.
- MORO G., *Manuale di cittadinanza attiva*, Roma, Carocci, 1998.
- OLWIG K.R., "The practice of landscape "Conventions" and the just landscape: The case of the European landscape convention", *Landscape Research*, 32, 2007, n. 5, pp. 579-594.
- PRIEUR M., *Landscape and Sustainable Development: Challenges of the European Landscape Convention*, Strasburgo, Council of Europe Publishing, 2006.
- REGIONE LOMBARDIA, *Promozione della attività fisica e contrasto alla sedentarietà: programmi di sanità pubblica in Lombardia*, rapporto, maggio 2014, http://www.promozione.salute.regione.lombardia.it/shared/ccurl/332/221/format%20attivit%C3%A0%20fisica_2014_def_22_09.pdf.
- SHELLER M., URRY J., "The new mobilities paradigm", *Environment and Planning A*, 38, 2006, n. 2, pp. 207-226.
- SPIRN WHISTON A., "Restoring Mill Creek: Landscape literacy, environmental justice and city planning and design", *Landscape Research*, 30, 2005, n. 3, pp. 395-413.
- STARICCO L., "Smart mobility", in SANTANGELO M., ARU S., POLLIO A. (a cura di), *Smart City. Ibridazioni, innovazioni e inerzie nelle città contemporanee*, Roma, Carocci, 2013.
- WEFERING F., RUPPRECHT S., BÜHRMANN S., BÖHLER-BAEDEKER S., *Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*, Bruxelles, European Commission, 2013.
- WYLIE J., *Landscape*, London-New York, Routledge, 2007.
- ZERBI M.C., SCAZZOSI L., *Paesaggi straordinari e paesaggi ordinari: approcci della geografia e dell'architettura*, Milano, Guerini Scientifica, 2005.

Università di Padova; margherita.cisani@phd.unipd.it

RIASSUNTO: La necessità di ripensare in maniera sostenibile i sistemi di trasporto, il nuovo paradigma delle mobilità e la crescente attenzione verso i paesaggi quotidiani costituiscono i punti di riferimento del presente contributo. Da ciascuno di essi emerge l'importanza di considerare le pratiche e la dimensione collettiva. La ricerca descritta affronta il rapporto tra alcune forme di mobilità urbana e il territorio attraversato. Assumendo come obiettivo generale una gestione condivisa e con-

sapevole del paesaggio, ci si chiede se sia possibile leggere alcune pratiche di mobilità, svolte in maniera collettiva, come forme di cittadinanza attiva. L'articolo illustra i primi risultati relativi al caso dei Gruppi di cammino di Bergamo e ipotizza una possibile loro rilettura come forme di riappropriazione di spazi comuni di vita quotidiana. I primi dati, raccolti attraverso l'uso di interviste in cammino georeferenziate, restituiscono un quadro complesso, costituito da elementi concreti ma anche da esperienze, memorie, saperi, valori e progettualità; quadro coerente con una definizione multidimensionale del concetto di paesaggio. Il contributo mira quindi a stimolare il dibattito sul ruolo che queste pratiche possono assumere nella gestione del paesaggio urbano come bene collettivo.

SUMMARY: The need to shift towards sustainable transport systems, the new mobility paradigm and the growing attention on ordinary landscapes are the reference points of this contribution. All of them state the importance of considering urban practices as well as their collective dimension. This research addresses the relationship between some modes of mobility and the perception of the urban environment; it questions the possibility of considering some mobility practices, carried out collectively, as forms of active citizenship, which could promote more shared and aware landscape management strategies. The article presents some results related to the analysis of walking groups in the city of Bergamo. These data, collected through geo-referenced interviews, delineate a complex framework, consisting of physical elements but also of experiences, memories, knowledge, values and projects; a framework consistent with a multi-dimensional definition of the landscape concept. The contribution therefore aims to stimulate debate on the role that these practices may have in the management of the urban landscape as a common good.

Parole chiave: paesaggio, mobilità, gruppi di cammino, cittadinanza attiva, beni comuni

Keywords: landscape, mobility, walking groups, active citizenship, commons