

L'autonomia di movimento dei bambini: una necessità per loro, una risorsa per la scuola e per la città

di Daniela Renzi, Antonella Prisco e Francesco Tonucci

Abstract

Questo contributo intende evidenziare la necessità per i bambini di sperimentare e recuperare l'autonomia di movimento, quasi scomparsa negli ultimi anni, a cominciare dal percorso casa-scuola.

Partendo dalle motivazioni di base del Progetto internazionale "La città dei bambini", cercheremo di analizzare le cause del crollo della mobilità autonoma dei bambini e di dimostrare la possibilità di recuperarla attraverso l'esperienza "A scuola ci andiamo da soli".

Il contributo riporta inoltre i dati della ricerca italiana sulla mobilità autonoma nella fascia d'età 7-14 anni, condotta nel 2010 dal Laboratorio di Psicologia della Partecipazione Infantile dell'ISTC-CNR.

Parole chiave:

bambini, percorso casa-scuola, mobilità autonoma, partecipazione sociale, autonomia

This article attempts to demonstrate the children's needs to experience and regain their autonomous mobility, which has almost disappeared in recent years, starting from their home-school journey.

Moving from the fundamental motivations of the international Project "The City of Children" we analyse the possible reasons of the children's independent mobility decline and we demonstrate the children's ability to improve their level of autonomy experiencing the project "We Go to School Alone".

This article also shows the data of the Italian research on autonomous mobility in 7-14 years old age group, that was carried on in 2010 by the Laboratory of Psychology of Child Participation ISTC-CNR.

Key words:

children, home-school journey, independent mobility, social participation, outdoor autonomy

L'autonomia di movimento dei bambini: una necessità per loro, una risorsa per la scuola e per la città

1. Dalla configurazione della città attuale alla “città dei bambini”

Alcune rapide considerazioni iniziali su infanzia e città possono essere utili per comprendere la situazione venutasi a creare nel contesto occidentale, specialmente italiano, negli ultimi decenni, riguardo alla condizione di vita di bambine e bambini, soprattutto per quanto riguarda la conquista dell'autonomia.

Dove vanno le città? La città moderna nasce superando il modello medioevale del castello. Il castello è difeso da mura, fossato e ponte levatoio, separato dal borgo abitato dai contadini e dagli artigiani. Il castello è occupato da poche persone, ricche e potenti. La città storica si sviluppa intorno ad uno spazio condiviso, la piazza, dove si svolge il mercato, si affacciano il palazzo del governo e la cattedrale: la città diviene luogo di incontro e di scambio. Dopo la seconda guerra mondiale, quando è necessario ricostruirla, la città sembra tornare al modello medioevale: il centro storico ricco si svuota e viene circondato da un nuovo borgo, più squallido di quello antico: la periferia. La città rinuncia ad essere luogo di incontro e di scambio e sceglie come nuovi criteri di sviluppo la *separazione* e la *specializzazione* di spazi e di competenze; si configurano posti diversi per persone diverse e per funzioni diverse: il centro storico per le banche, gli uffici, i commerci e il divertimento; la periferia come dormitorio. Ci sono i luoghi dei bambini: l'asilo nido, il parco giochi, la ludoteca; i luoghi dei vecchi: l'ospizio, il centro anziani; i luoghi dei disabili; i luoghi della conoscenza; i luoghi per gli acquisti: il supermercato, il centro commerciale (Mumford, 1945).

Una città senza bambini. La città negli ultimi decenni rinuncia alla scala umana, ad avere i suoi cittadini come riferimento e diventa uno spazio di fatto sempre più riservato alle automobili, che invadono i luoghi pubblici, sottraendoli a chi si muove a piedi o in bicicletta. Alle auto spetta sempre il livello zero, mentre sono i pedoni che per attraversare devono scendere dal marciapiede, scendere nei sottopassaggi o arrampicarsi sui sovrappassi pedonali. Ai pedoni, che possono essere bambini, anziani, disabili e persone con borse della spesa, con un bimbo in braccio o nel passeggio, tocca il percorso più lungo e più arduo. Le automobili impongono alla città la loro logica, la loro “musica”, la loro estetica (Prezza *et alii*, 2001). Le nostre città si riempiono di strisce pedonali sui selciati antichi e di cartelli stradali verticali, che inquinano visivamente i monumenti e in genere i centri storici.

Tutto questo succede in un tempo breve perché l'amministrazione della città sceglie come prototipo un cittadino maschio, adulto e lavoratore, adegua la città alle sue esigenze, cerca di corrispondere alle sue richieste, garantendosi il consenso elettorale del cittadino forte; in questo modo tradisce le esigenze e i diritti di chi non è maschio, non è adulto, non è lavoratore, non è automobilista, con la conseguenza che da questa città scompaiono i bambini.

Quanto costa ai bambini questa città? Il cambiamento probabilmente più rilevante tra la condizione infantile di venti/trenta anni fa e quella attuale è che oggi i bambini non possono più uscire di casa da soli e hanno perduto il tempo libero. Sono sempre accompagnati e vigilati; la loro giornata è organizzata fra scuola, compiti, corsi vari e attività sportive e il tempo che rimane lo passano al cellulare o davanti al computer e alla TV (Taylor *et alii*, 1998).

La scomparsa dell'autonomia di movimento nell'infanzia produce gravi conseguenze sia per i bambini che per le città. Non potendo uscire liberamente di casa, i bambini non possono vivere in modo adeguato e compiuto l'esperienza del gioco, che è certamente la più importante per il loro sviluppo cognitivo, sociale e affettivo: nel gioco si pongono le basi su cui la scuola, la famiglia e la società possono costruire la formazione della persona e del cittadino (Tonucci, 2005).

Perdendo la possibilità di movimento spontaneo, che solo il gioco libero può garantire, e passando molto tempo a scuola o davanti ad uno schermo, i bambini soffrono in percentuale sempre crescente di obesità infantile e di altre patologie fisiche e del comportamento.

Non potendo vivere esperienze autonome, i bambini non provano l'esperienza dell'ostacolo, del rischio, della frustrazione, del successo conquistato nei tempi e nei modi giusti. L'impossibilità di queste esperienze "forti", negate dalla presenza di adulti troppo vigilanti e ansiosi, produce un accumulo di desiderio che potrà realizzarsi solo quando i bambini non saranno più bambini, ma adolescenti, quando avranno per la prima volta le chiavi di casa o un motorino a disposizione. Crediamo che gran parte dei disagi odierni dell'adolescenza, quali vandalismo, bullismo, incidenti stradali (prima causa di morte in Italia fino ai 26 anni), abuso di alcol e di droghe, suicidi, siano anche conseguenze di errori educativi nell'infanzia (Prezza, Pacilli, 2007).

Quanto costa alla città e alla scuola la perdita di autonomia dei bambini? Se i bambini pagano fortemente la perdita della città, anche la città paga un costo alto per la perdita dei bambini. Se i bambini sono in casa o nei loro spazi dedicati e non li incontriamo nelle strade, sui marciapiedi, nelle piazze, cambia meno facilmente la mentalità diffusa che ostacola il cambiamento. La maggioranza della popolazione, grazie alla presenza dei bambini, presterebbe una diversa attenzione all'ambiente: occuperebbe con meno disinvoltura tutti gli spazi; userebbe con più criterio i mezzi di trasporto privati; si porrebbe maggiormente il problema di contaminare l'aria, di produrre un rumore insopportabile (peraltro elementi che rovinano anche i monumenti). Le città senza bambini sono peggiori; noi siamo peggiori. Stiamo vivendo e amministrando

le città in modo folle e chi cerca di cambiare qualcosa trova spesso notevoli reazioni e opposizioni.

Paradossalmente, se i bambini non possono uscire da soli di casa non possono neppure essere dei buoni alunni. Non possono infatti vivere oggi quelle esperienze importanti di esplorazione e di scoperta nei cortili con i loro amici, che domani a scuola potranno essere di stimolo per nuovi argomenti. La scuola, senza il contributo che gli alunni traggono dal fuori-scuola, rischia di rimanere più passivamente legata ai suoi vecchi programmi e ai suoi libri di testo.

Un conflitto nuovo. Intorno all'infanzia sono sempre nati dei conflitti: il conflitto fra i bambini e la scuola è sempre esistito; è stato analizzato e descritto quasi come un fenomeno naturale e necessario. Anche il conflitto fra bambini e automobili nasce quando il numero delle auto aumenta in modo considerevole, con la conseguenza che il pericolo creato dal traffico crea negli adulti la paura, che a sua volta porta a ridurre l'autonomia dei bambini.

Possiamo dire più in generale che il rapporto fra bambini e adulti ha sempre provocato un certo conflitto perché i bambini, non compresi nelle loro specificità, sono spesso considerati disturbatori se non molesti. Ma oggi esiste un nuovo conflitto, quello fra le richieste che i genitori e i loro bambini rivolgono alla città: i genitori chiedono alla società, alla città, agli amministratori maggiore sicurezza e vigilanza per i loro figli; i bambini, i loro figli, chiedono alla società, alla città, agli amministratori, maggiore libertà e maggiore autonomia. Un bambino di 10 anni del Consiglio dei bambini di Roma chiedeva al suo Sindaco: "Noi vogliamo da questa città il permesso di uscire di casa".

Di fatto si tratta di due facce della stessa medaglia. Chiamata in causa è l'intera riorganizzazione della città, che dovrebbe assicurare, agendo contestualmente su diversi fronti, più alti livelli di sicurezza in modo da rispondere al contempo a entrambe le esigenze, adulte e infantili, e non alimentare la tensione, né fornire il pretesto per facili alibi.

Di fronte a questo conflitto, ciascuno dovrebbe comunque scegliere il punto di vista da privilegiare, la parte con cui prioritariamente stare, con i bambini o con gli adulti, ricordando che se stiamo con gli adulti stiamo certamente contro i bambini, ma se stiamo con i bambini non stiamo contro gli adulti. Questa è una bella regola di democrazia e giustizia: ogni volta che chi ha potere lo aumenta soffrono tutti i cittadini; ogni volta che si favoriscono i bambini tutti ne escono arricchiti¹.

1 Si è capito questo riflettendo sulle battaglie delle donne: ogni loro conquista è stata un passo avanti per tutti.

2. I bambini possono aiutarci: il Progetto “La città dei bambini”

Se siamo convinti che un cambiamento è necessario e urgente, i bambini possono aiutarci. Ma dobbiamo essere disposti ad ascoltarli e capaci di ascoltarli. Per fare questo sono necessarie alcune condizioni: ritenere che hanno cose importanti da dirci, saper capire quello che chiedono anche oltre quello che dicono e avere il coraggio di tener conto di quello che chiedono, in modo del tutto coerente.

Il Progetto “La città dei bambini”, ideato nel 1991, propone ai sindaci, ai politici, agli amministratori, ma anche agli educatori (genitori e insegnanti) di chiedere aiuto e consiglio ai bambini, di assumerli come “parametro” di valutazione e di cambiamento per le città, convinti che una città adatta ai bambini sia una città migliore per tutti. I bambini quindi non vengono interpellati come una delle tante categorie sociali o generazionali, ma come i soggetti più capaci di rappresentare l’altro, il diverso, il lontano dal potere, dalla competenza, dall’opinione comune, omogenea e conformista, dell’adulto. Il bambino diventa il “paradigma” della diversità: il sindaco che impara ad ascoltare i bambini diventa veramente il sindaco di tutti.

Il Progetto si articola su due assi principali, la *partecipazione dei bambini* al governo delle città e la restituzione della *mobilità autonoma*. La partecipazione si attua soprattutto tramite due azioni:

- *l’istituzione del Consiglio dei bambini*, come organo consultivo dei sindaci e delle amministrazioni locali e applicazione corretta dell’articolo 12 della Convenzione ONU dei diritti del fanciullo, del 20 novembre 1989 (Tonucci, Renzi, Prisco, 2011);
- *la progettazione partecipata dei bambini di spazi e arredi urbani*.

La restituzione ai bambini del diritto di muoversi liberamente nella propria città significa rivedere le politiche della mobilità, per permettere loro le attività indispensabili di gioco, esplorazione e avventura. La presenza dei bambini negli spazi urbani a sua volta restituirà sicurezza alle città (Tonucci, 1996).

Per favorire la mobilità autonoma delle bambine e dei bambini si profilano due proposte.

– *A scuola ci andiamo da soli: i bambini per strada rendono la strada sicura*. Per facilitare il recupero dell’autonomia perduta, il Progetto propone ai bambini e alle bambine, a partire dai 6 anni, di andare a scuola a piedi o in bicicletta, senza essere accompagnati da adulti. È un’esperienza difficile, però necessaria e possibile. È un’esperienza molto più forte e coerente di *Pedibus*, che propone invece l’accompagnamento dei bambini da parte di operatori; realizzare *Pedibus* è facile, ma non restituisce ai bambini reale autonomia. È preferibile, invece, proporre l’esperienza difficile, che, dovendo fare i conti con la paura, anche giustificata, delle famiglie, necessita di un’adeguata preparazione. Bisogna discutere con i genitori, studiare i percorsi con i bambini, proporre migliorie all’amministrazione, stimolare l’accoglienza ambientale dei bambini presso commercianti, vigili urbani, gruppi di cittadini, richiedere l’impegno

della scuola, coinvolgere i pediatri ecc. Se ci sarà una buona collaborazione fra tutti i protagonisti all'impresa, i risultati avranno molte probabilità di essere positivi. Il numero dei bambini autonomi potrà salire di molto e gli effetti della presenza dei bambini sulle strade sarà sorprendente: le strade saranno più sicure non per l'aumento delle misure di difesa (polizia, telecamere, sistemi di allarme), ma per l'aumento dell'attenzione dei cittadini e della solidarietà fra i cittadini. I bambini diventano una preoccupazione di tutti e questo produce sicurezza. I genitori non lasciano uscire i bambini da soli perché le strade sono insicure, ma in realtà le strade sono insicure perché non ci sono i bambini.

- *La bicicletta, un mito.* Questa proposta intende far entrare la bicicletta a scuola come materiale didattico. Si tratta di aprire nelle scuole primarie e medie un laboratorio sulla bicicletta nel quale gli allievi, con la guida degli insegnanti, possano conoscere questo elementare mezzo di trasporto (smontarlo, aggiustarlo, studiarne le caratteristiche) e alcuni aspetti della storia del ciclismo.

Obiiettivo di questa nuova "disciplina" scolastica è far appassionare i bambini e i ragazzi alla bicicletta, sceglierla come mezzo di trasporto urbano, comprendere che, per ragioni economiche, ecologiche e psico-fisiche, è il mezzo più vantaggioso oggi disponibile, la vera *city car* moderna.

3. La ricerca internazionale

L'ambiente urbano, che si è trasformato drammaticamente negli ultimi cinquant'anni privilegiando pratiche di mobilità basate prevalentemente sull'uso dell'automobile, ha reso le città più pericolose e meno accessibili; di conseguenza le famiglie hanno ridotto drasticamente l'autonomia di spostamento dei loro figli.

Mayer Hillman, un ricercatore che dal 1971 studia l'autonomia dei bambini inglesi misurandola ogni vent'anni (Hillman, Adams, Whitelegg, 1990), ha descritto un calo significativo di autonomia negli ultimi quarant'anni.

In Inghilterra l'autonomia dei bambini di scuola primaria è passata dall'86% nel 1971 al 35% nel 1990 al 25 % nel 2010. Dal 1990 la ricerca, condotta da Hillman, ha incluso anche la Germania e nel 2010 altri sedici Paesi fra cui l'Italia. Se consideriamo i dati italiani, il confronto con gli altri Paesi è sconcertante: in Germania l'autonomia passa dal 91% nel 1990 al 76% nel 2010, in Italia la percentuale dell'autonomia nel 2010 è dell'8%² (Shaw *et alii*, 2013).

La recente ricerca "Children's Independent Mobility in Italy"³, condotta dal Laboratorio di Psicologia della Partecipazione Infantile dell'Istituto di

2 I dati riportati si riferiscono al "Permesso di tornare a casa da solo".

3 Tale ricerca è stata condotta nel 2010 da A. Alietti, D. Renzi, M. Vercesi, A. Prisco.

Scienze e Tecnologie della Cognizione del Consiglio Nazionale delle Ricerche (ISTC-CNR), consente di acquisire una messe di dati sull'attuale livello di mobilità autonoma dei bambini e ragazzi italiani. Le città del campione individuate sono cinque: Roma (Centro città); Bari (Urbana); Guidonia Montecelio (Roma – Suburbana); Desio (Monza Brianza – Piccola città); Misinto (Monza Brianza – Rurale).

Il campione della ricerca è costituito da 807 bambini e ragazzi (e dai loro rispettivi genitori), di cui 468 di scuola primaria e 339 di scuola secondaria inferiore.

La ricerca indaga la mobilità autonoma focalizzandosi su quattro livelli:

- i permessi relativi alla mobilità autonoma dei bambini⁴;
- il percorso casa-scuola;
- le attività extrascolastiche;
- la percezione di sicurezza nel luogo di residenza.

Dall'analisi dei permessi, risulta che la mobilità autonoma dei bambini aumenta, come evidenziato anche in passato (Tonucci *et alii*, 2002), con l'età: l'incremento significativo si ha a 11 anni, nel passaggio dalla scuola primaria a quella secondaria di primo grado. Per quanto riguarda le differenze di genere, i maschi godono di maggiori permessi rispetto alle femmine, soprattutto nelle fasce di età più basse. Con la frequenza della scuola media, il "salto" significativo verso una maggiore autonomia vale sia per i maschi che per le femmine. I figli delle classi meno abbienti hanno più permessi di quelli delle classi media e medio-alta. I bambini e i ragazzi che vivono nell'area rurale (Misinto) e suburbana (Guidonia Montecelio) hanno maggiori permessi di coetanei residenti in zone maggiormente urbanizzate.

In particolare, l'analisi dei permessi concessi dai genitori e percepiti dai bambini e dai ragazzi ci permette di fare alcune importanti considerazioni.

Innanzitutto, il permesso concesso e percepito si correla con l'accessibilità, in quanto è possibile stabilire a quali luoghi della città è possibile accedere o perlomeno è pensabile di poter accedere.

Se si confrontano le risposte dei bambini/ragazzi con quelle dei genitori, emerge un dato molto interessante: bambini e ragazzi tendono a sovrastimare la loro autonomia, mentre i genitori tendono a sottostimarla; questo dato, già evidenziato in un'altra ricerca (Tonucci *et alii*, 2002), indica probabilmente un desiderio di autonomia, da parte dei figli, sempre più spesso negato dai genitori.

La sovrastima dell'autonomia è più evidente nei bambini della scuola primaria, per i quali il livello di mobilità autonoma si è nel tempo drastica-

4 Permessi di attraversare le strade principali da solo (bambini e genitori); Permessi di andare in bicicletta lungo le strade principali (bambini e genitori); Permessi di utilizzare i mezzi pubblici da solo (bambini e genitori); Permessi di tornare a casa da scuola da solo (solo genitori); Permessi di andare da solo in luoghi diversi dalla scuola (solo genitori); Permessi di uscire da solo quando è buio (solo genitori).

mente ridotto: è facile immaginare che questa sovrastima corrisponda proprio al loro desiderio di maggiore libertà, alla valutazione della propria capacità al riguardo e alla possibilità di aumentarla. I genitori, sottostimando l'autonomia dei loro figli, probabilmente trovano in questo una giustificazione all'atteggiamento protettivo verso i figli. A sostegno di questo comportamento, gli adulti denunciano da un lato i pericoli sociali e ambientali, ma dall'altro, cosa forse più rischiosa, tendono a sottovalutare le capacità dei bambini, a considerarli sempre più piccoli e incapaci di quanto realmente non siano. Ciò naturalmente crea problemi relazionali piuttosto gravi tra genitori e figli: espone i primi a pericolosi errori educativi e i secondi a rischiose carenze evolutive.

I bambini di oggi vivono un grande paradosso: da un lato hanno la possibilità di accedere ad una serie innumerevole di informazioni, grazie all'uso, spesso incontrollato, delle nuove tecnologie, dall'altro vedono quasi completamente azzerata la loro possibilità di accedere all'ambiente circostante e alle persone reali. Questo può risultare molto dannoso: non avendo la possibilità di vivere esperienze reali di autonomia, i bambini non acquisiscono, a tempo debito, le regole relazionali e gli strumenti cognitivi che permetterebbero loro di gestire le relazioni con i loro pari e di affrontare le situazioni reali. Circoscrivere l'esperienza ad una realtà virtuale dà ai bambini solo l'illusione di compiere un processo di crescita e di emancipazione; d'altra parte i genitori non ostacolano tali comportamenti, perché in tal modo hanno l'illusione del controllo dei figli, che sono a casa al sicuro dai pericoli esterni.

Riguardo alle differenze legate al genere, abbiamo detto che il divario tra maschi e femmine permane specialmente nelle fasce di età più basse. Probabilmente ancora, nella nostra società, i maschi, ai quali si concede maggiore possibilità di accedere ai vari luoghi della città anche con il buio, sono considerati, perlomeno fino ai 14 anni, meno in pericolo delle femmine e più capaci di fronteggiare le eventuali difficoltà. Si mantiene una chiara tendenza a dare ai figli, rispetto alle figlie, maggiori possibilità di "conquistare" il proprio spazio all'interno della realtà che li circonda.

Se è vero che a 11 anni il "salto" di autonomia è evidente e che tendenzialmente i maschi sono più autonomi delle femmine, è anche vero che permangono per tutti alcune forti limitazioni che influiscono, ad esempio, sulla possibilità di usare i mezzi pubblici e di uscire con il buio.

Probabilmente l'uso del mezzo pubblico rappresenta una concessione di autonomia ancora impensabile per questa fascia di età, perché offre la duplice possibilità, considerata densa di pericoli, di incontrare estranei e di esplorare luoghi lontani da quello di residenza. La città, dunque, è percepita come insicura e rischiosa; i fatti di cronaca raccontano, in modo esasperato, di bambini che spariscono e di adulti che costituiscono una minaccia, e questo contribuisce a generare e aumentare paura e diffidenza.

È interessante notare che le limitazioni legate al mezzo pubblico e all'uscita con il buio si mantengono indipendentemente dall'età e dal sesso, ma anche dall'area di residenza e dalla classe sociale dei genitori.

Tale restrizione si mantiene nel piccolo centro, in particolare nell'area rurale (Misinto) e suburbana (Guidonia Montecelio), sebbene i bambini e ragazzi che ci vivono abbiano maggiori permessi degli altri e si notino, negli adulti, una maggiore percezione di sicurezza e una maggiore propensione a concedere autonomia.

Anche la classe sociale non riesce ad invertire la tendenza per questi due permessi, benché essa rappresenti una variabile significativa per la concessione di autonomia.

Come già detto, i figli delle classi meno abbienti hanno più permessi di quelli delle classi media e medio-alta; ciò vale soprattutto per il permesso di tornare da scuola da soli. Questo dato, già emerso (Tonucci *et alii*, 2002), evidenzia che la mobilità autonoma dei bambini si riduce nei bambini di famiglie di condizione socio-economica più alta. È come se i bambini apparentemente più "fortunati" subissero in realtà una forte limitazione alla propria autonomia e alla possibilità di fare esperienze fondamentali per il loro sviluppo psicofisico.

Dall'analisi dei dati relativi al percorso casa-scuola, emerge che il mezzo usato prevalentemente per accompagnare i figli a scuola è l'automobile, e la percentuale è maggiore per la scuola primaria. Con il passaggio alla scuola secondaria diminuisce l'accompagnamento in automobile e aumenta anche la percentuale dei ragazzi che tornano a casa a piedi.

I bambini e i ragazzi sono prevalentemente accompagnati a scuola da un adulto; permangono naturalmente le differenze legate all'età: i bambini della primaria che vanno a scuola da soli e con gli amici sono il 7%, contro il 34% di quelli della secondaria di primo grado.

I bambini vorrebbero andare a scuola con mezzi diversi dall'automobile: i più piccoli scelgono la bicicletta, i più grandi privilegiano il motorino e l'andare a piedi.

Altro fattore determinante, peraltro prevedibile, è la distanza casa-scuola: maggiore è la distanza, minore è l'autonomia.

Le attività extrascolastiche implicano nella maggior parte dei casi l'intervento di un adulto: in media i genitori compiono quattro viaggi a settimana per accompagnare i figli a tali attività; anche in questo caso si mantengono le differenze relative all'età, dato che è concessa maggiore autonomia ai ragazzi più grandi.

Riguardo alla percezione di sicurezza nel luogo di residenza, i bambini considerano la zona dove abitano uno spazio "non rischioso"; le loro paure sono prevalentemente sociali, temono di essere infastiditi da adulti o da altri bambini/ragazzi; non si sentono invece minacciati dal traffico.

I genitori, invece, da una parte considerano gli altri adulti del quartiere una garanzia di sicurezza, dall'altra temono che possano essere una minaccia per i loro figli.

Il confronto tra le esperienze dei genitori e quelle dei figli evidenzia un cambiamento per certi versi epocale. Quasi tutti i genitori all'età dei loro figli si recavano a scuola a piedi, facendo lo stesso percorso dei figli; inoltre i genitori hanno potuto godere di maggiore autonomia dei figli, indipendentemente dall'età e dalla distanza dalla scuola.

4. Le possibili cause del crollo della mobilità autonoma

La ridotta mobilità autonoma dei bambini italiani, confrontata con quella degli altri Paesi, può essere ricondotta ad una pluralità di caratteristiche della realtà italiana riconducibili a due principali aspetti di carattere ambientale e psicosociale.

Il primo, di tipo ambientale, è legato principalmente alla densità automobilistica e veicolare in generale e alla percezione dei pericoli connessi al traffico; il secondo, di tipo psicosociale, è legato agli atteggiamenti genitoriali, alla normativa relativa alla responsabilità nei confronti dei minori e alle paure sociali.

L'Italia presenta alcuni elementi di forte peculiarità rispetto ad altri contesti europei, sintetizzabili nella presenza di un atteggiamento iperprotettivo dei genitori nei confronti dei figli, che ostacola la concessione di autonomia. Negli ultimi trenta-quarant'anni si è verificato un significativo cambiamento di mentalità: una volta un bambino poco autonomo, che non voleva uscire per giocare con gli amici, veniva da considerato strano e preoccupante; oggi, all'opposto, si pensa che sia del tutto normale o addirittura virtuoso. Analogamente, un buon genitore è diventato colui che non perde mai di vista il proprio figlio, in sua assenza lo affida a un altro adulto, lo protegge il più possibile dai pericoli esterni, siano essi ambientali o sociali, spesso anche a costo di un'onerosa organizzazione familiare. Mentre il genitore che concede autonomia può esser visto come un cattivo genitore, perché pare trascurarlo e non occuparsi adeguatamente di lui. A questo proposito, va detto che l'attuale situazione è probabilmente frutto della diffusione, in ampi strati della popolazione, di una concezione dello spazio pubblico come ambiente pericoloso per i bambini. Concezione, questa, che un tempo era appannaggio esclusivo delle classi sociali più elevate e si traduceva in atteggiamenti e comportamenti attuati soprattutto nei confronti delle bambine (Vercesi, 2006), mentre ora appare ampiamente diffusa in gran parte delle classi sociali.

Le ragioni alla base di questo cambiamento del ruolo genitoriale sono legate anche a tre caratteristiche della realtà del nostro Paese.

La prima caratteristica riguarda i seguenti tratti demografici della popolazione italiana:

- una percentuale molto contenuta di minori (19% della popolazione totale nel 2012);
- un tasso di natalità tra i più bassi d'Europa (1,4 figli per donna nel 2011) e di conseguenza un'elevata presenza di figli unici: il 46,5% delle coppie con figli ne ha uno solo, mentre il 43% ne ha due (ISTAT, 2011);
- un'età media al parto di 31 anni, che nel contesto dell'UE27, è seconda solo alla Spagna.

Avere un figlio in Italia è dunque una scelta che spesso si fa dopo un lungo periodo di riflessione, che richiede frequentemente una complicata e costosa organizzazione familiare (pochi sono i servizi a supporto della prima infanzia e quasi inesistenti gli aiuti dello Stato alle famiglie), che ha pesanti ricadute sul lavoro delle donne.

Ne consegue che un figlio viene percepito come un “bene”, da proteggere ad ogni costo e più a lungo possibile. Tale atteggiamento è diffuso soprattutto nelle classi sociali medio-alte, le quali probabilmente hanno assorbito maggiormente il cambiamento culturale che ha interessato il concetto di “buon genitore”: hanno interpretato prima e più delle altre le paure legate al contesto e le conseguenti nuove abitudini di esasperata tutela e protezione dei figli, limitandone maggiormente le libertà e le possibili esperienze di vita.

Non a caso i figli appartenenti a famiglie con un basso livello socioculturale⁵ risultano più autonomi rispetto a quelli delle famiglie più “acculturate”.

La seconda caratteristica fa riferimento all’articolo 591 del Codice Penale, che dispone la pena per chi commette il reato di abbandono di minori o incapaci, dando però adito a interpretazioni molto difformi tra loro. Secondo l’interpretazione più restrittiva di questo articolo, l’insegnante è tenuto a consegnare il minore al genitore o a chi ne fa le veci (una persona che abbia la delega scritta dei genitori e sia maggiorenne); quindi, il genitore che permette al proprio figlio di minore età di tornare a casa da solo può essere accusato di reato di abbandono⁶.

Questa interpretazione, come è ovvio, incide fortemente sulla decisione e sulla concessione dei genitori di autonomia ai figli nel percorso scuola-casa.

Infine, la terza caratteristica riguarda il rapporto tra minori e *media*, che a nostro avviso ha un ruolo di primo piano nella diffusione tra i genitori della percezione dello spazio pubblico come pericoloso. Negli ultimi tempi si è registrata infatti una presenza crescente sui *mass media* di episodi di cronaca che riguardano negativamente i bambini. Per alcuni anni il tema centrale è stato quello della scomparsa dei minori, sostituito recentemente da quello degli incidenti stradali incorsi a bambini che si muovevano a piedi o in bicicletta. Il tratto comune del messaggio dei *media* è la drammatizzazione della condizione infantile, che tende a dare un’immagine fortemente distorta della rilevanza statistica di questi fenomeni. Ciò influisce sulla diffusione delle paure tra i genitori che, come emerso anche dalla nostra indagine, se per un verso ritengono di avere fiducia nelle persone che abitano nel loro quartiere, per l’altro vengono probabilmente spinti da tali messaggi a dubitare degli altri.

5 Ad esempio, considerando i dati complessivi della ricerca, i figli delle classi meno abbienti che tornano da soli a casa da scuola sono il 48,4% rispetto al 30,2% della classe media e al 28,4% della medio-alta.

6 Recentemente sono stati segnalati casi di denunce per reato di abbandono da parte della scuola nei confronti di genitori, che permettevano ai figli di tornare a casa da soli, avallati da sentenze del Tribunale.

5. Una soluzione possibile: il “caso Malnate”

L'attuale Sindaco di Malnate⁷, nella campagna elettorale del 2011, aveva utilizzato lo slogan “Una città a prova di bambino”. Diventato Sindaco ha aderito al Progetto internazionale “La città dei bambini” e fin dal primo anno della sua gestione ha promosso la partecipazione dei bambini al governo della città, istituendo il Consiglio dei bambini, e iniziato ad affrontare il problema dell'autonomia di movimento.

Il Comune ha realizzato, in collaborazione con l'ISTC-CNR, una indagine conoscitiva, somministrando ai 1281 alunni delle scuole primarie e secondarie di primo grado di Malnate, e ai loro genitori, un questionario, per raccogliere dati riguardanti:

- la modalità del percorso casa-scuola di ogni bambino e ragazzo;
- la possibilità di bambini e ragazzi di andare, nel pomeriggio, in alcuni luoghi del loro quartiere senza l'accompagnamento di adulti;
- la presenza e il tipo di ostacoli che potevano rendere difficili o impossibili queste esperienze di autonomia.

Dopo l'indagine conoscitiva, il Comune, in accordo con la dirigenza scolastica, ha avviato l'esperienza “A scuola ci andiamo da soli” con le classi terze, quarte e quinte del plesso scolastico “B. Bai” dell'Istituto Comprensivo “N. Sauro”, nel quartiere Gurone⁸.

La situazione di partenza relativa alla mobilità autonoma dei bambini nel percorso casa-scuola era la seguente:

Classe	N. Alunni	Vanno da soli	Tornano da soli
Terza	70	8 (11,4%)	8 (11,6%)
Quarta	47	2 (4,3%)	10 (21,3%)
Quinta	47	8 (17,0%)	19 (40,4%)
	164	18 (10,9%)	37 (22,7%)

Per due mesi si sono svolte nelle classi varie attività di studio dei percorsi con i bambini, disegnando e descrivendo il percorso da casa a scuola che ciascuno compiva ogni giorno.

I bambini hanno effettuato sopralluoghi con le insegnanti per verificare caratteristiche ed eventuali pericoli dei percorsi, che hanno segnalato alla Amministrazione comunale; infine hanno presentato le proposte di migliorie per rendere più sicuri i percorsi.

7 Comune di 16.600 abitanti in provincia di Varese.

8 In questo Istituto il regolamento permette alle famiglie di autorizzare il ritorno dei bambini da scuola a casa, senza l'accompagnamento degli adulti, a partire dalla terza classe.

Parallelamente si sono svolti incontri con le famiglie, organizzati dalla Scuola e coordinati dal Laboratorio “Malnate, la città delle bambine e dei bambini”⁹, per valutare insieme le modalità di realizzazione dell’iniziativa.

Sono stati coinvolti anche i commercianti del quartiere per chiedere di mettere a disposizione dei bambini il loro negozio per eventuali necessità. I negozi disponibili da allora espongono un apposito adesivo sulla vetrina, conosciuto dai bambini.

L’Amministrazione comunale ha iniziato a realizzare le migliori richieste dai bambini.

Alla fine delle fasi preparatorie, l’esperienza è stata avviata in via ufficiale con una giornata di festa alla presenza del Sindaco e della cittadinanza malnatese.

Dopo una prima fase di sperimentazione, i dati dell’autonomia dei bambini coinvolti sono così risultati: quelli che vanno da soli passano dal 10,9 % al 56%; quelli che tornano da soli dal 22,7% al 45%.

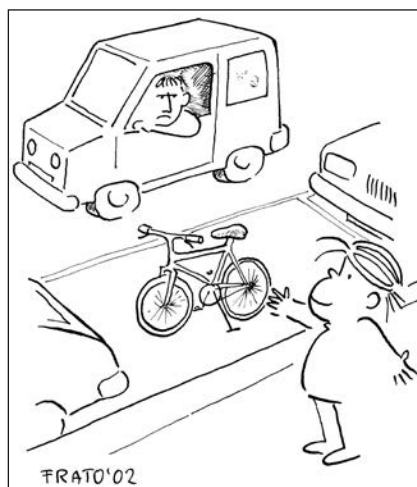
Classe	Alunni	Vanno da soli	Tornano da soli
Terze	70	28 (40,0%)	36 (51,4%)
Quarte	50	33 (66,0%)	18 (36,0%)
Quinte	47	33 (70,2%)	22 (46,8%)
	167	94 (56%)	76 (45%)

Il risultato può sembrare incredibile se paragonato ai dati iniziali, ma è sostanzialmente coerente con i risultati ottenuti nelle altre città della rete internazionale, anche nel caso di città grandi e complesse come Roma, Buenos Aires e Madrid. Se l’amministrazione della città e la scuola promuovono con convinzione questa iniziativa, le famiglie, modificando posizioni di iniziale intransigenza, aderiscono, comprendendo che questa è la scelta migliore per i loro figli. Per mantenere l’esperienza nel tempo è necessario, però, l’impegno costante di tutti i soggetti coinvolti, in primo luogo del sindaco e dell’amministrazione comunale (Prezza *et alii*, 2010).

Concludendo, è importante notare che generalmente i bambini che vanno a scuola da soli raggiungono con più facilità altri traguardi: conquistano autonomia anche nelle diverse attività quotidiane, svegliarsi, lavarsi, vestirsi, fare colazione; arrivano più puntuali la mattina a scuola; sviluppano una conoscenza spaziale del quartiere, molto più alta di quelli che vanno a scuola ac-

9 Il Laboratorio svolge il ruolo di gestione e coordinamento delle attività sviluppate nelle città che aderiscono al Progetto.

compagnati a piedi e ancora di più di quelli accompagnati in automobile (Rissotto, Tonucci, 2002); hanno un livello di attenzione per tutta la durata della mattinata scolastica significativamente più alto rispetto a quelli che vengono accompagnati in automobile (Vinther, 2012); sviluppano, nell'adolescenza, un maggiore senso di appartenenza al loro quartiere, si sentono meno soli (Prezza *et alii*, 2007) e più capaci di gestire i rapporti interpersonali e i disagi legati all'età.



Nota bibliografica

- Hillman M., Adams J., Whitelegg J. (1990). *One false move... A Study of Children's Independent Mobility*. London: Policy Studies Institute.
- ISTAT (2011). *La vita quotidiana nel 2009*. Roma: Istat.
- Mumford L. (1945). La pianificazione per le diverse fasi di vita. *Urbanistica*, 1, pp. 7-11.
- Prezza M., Pilloni S., Morabito C. et alii (2001). The influence of psychological, social and urban factors on children's independent mobility and relationship to peer frequentation. *The Journal of Community and Applied Social Psychology*, 11, pp. 435-450.
- Prezza M., Pacilli M.G. (2007). Current fear of crime, sense of community, and loneliness in Italian adolescents: the role of autonomous mobility and play during childhood. *Journal of Community Psychology*, 35, 2, pp. 151-170.
- Prezza M., Alparone F.R., Renzi D., Pietrobono A. (2010). Social Participation and Independent Mobility in Children: The Effects of Two Implementations of "We Go to School Alone". *Journal of Prevention & Intervention in the Community*, 38 1, pp. 8-25.
- Rissotto A., Tonucci F. (2002). Freedom of Movement and Environmental Knowledge in Elementary School Children. *Journal of Environmental Psychology*, 22, pp. 65-77.
- Shaw B., Watson B., Frauendienst B. et alii (2013). *Children's independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971-2010)*. London: Policy Studies Institute.
- Taylor A.F., Wiley A., Kuo F.E., Sullivan W.C. (1998). Growing up in the Inner City: Green Spaces as Places to Grow. *Environment and Behaviour*, 30, pp. 3-27.
- Tonucci F. (1996). *La città dei bambini*. Roma-Bari: Laterza.
- Tonucci F. (2002). *Se i bambini dicono: adesso basta!* Roma-Bari: Laterza.
- Tonucci F. (2005). Citizen child: Play as Welfare Parameter for Urban Life. *Topoi*, 24, pp. 183-195.
- Tonucci F., Prisco A., Renzi D., Rissotto A. (2002). L'autonomia di movimento dei bambini italiani. *Quaderno n. 1 del Progetto "La città dei bambini"*. Roma: Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del CNR.
- Tonucci F., Renzi D., Prisco A. (2011). *Il Consiglio dei bambini*. Roma: Booklab.
- Vercesi M. (2006). Bambini e spazi extradomestici: un rapporto sempre più critico. L'analisi delle fonti autobiografiche tra XIX e XX secolo. *ACME, Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi di Milano*, Vol. LIX, fasc. III <<http://www.ledonline.it/acme/allegati/Acme-06-III-07-Vercesi.pdf>>.
- Vinther. D. (2012). Children who walk to school concentrate better. *ScienceNordic.com* <<http://sciencenordic.com/children-who-walk-school-concentrate-better>>.

SE