

Settore
mobilità e sicurezza della
circolazione stradale

Direzione centrale
trasporti e viabilità

Via Pusiano 22
20132 Milano

Telefono 02 7740 3811
Fax 02 7740 3875
f.pierri@provincia.milano.it



Provincia
di Milano



Versione integrale dell'articolo pubblicato sul
bollettino Mobility Management News: speciale n°1 2006.

A SCUOLA CI ANDIAMO DA SOLI, UNA PROPOSTA DI AUTONOMIA

di Francesco Tonucci¹ Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione - CNR

Introduzione

Poche decine di anni fa la mobilità di un bambino di 6-10 anni non era molto differente da quella dei suoi genitori. Oggi la mobilità dell'adulto è molto aumentata, e quella dei bambini si è ridotta notevolmente, in gran parte a cusa dalle automobili (Parr, 1967).

Sempre più bambini sono accompagnati a scuola da un adulto, in genere in automobile. Sempre meno possono attraversare la strada da soli, recarsi da soli nei luoghi di svago, andare in bicicletta in spazi pubblici (Hillman, 1993). Una recente ricerca sul livello di autonomia di movimento dei bambini di scuola elementare (6-11 anni) dimostra che va a scuola da solo il 12%, accompagnato a piedi il 18% e in macchina il 70%. Considerando il titolo di studio dei genitori, l'autonomia dei bambini passa dal 21% nei genitori meno colti, al 10% nei genitori più colti. Considerando la zona di appartenenza geografica il numero di bambini che vanno a scuola da soli passa dall'8% al nord, al 12% al centro, al 31%. I bambini quindi pagano le migliori condizioni sociali e culturali dei loro genitori².

¹ Francesco Tonucci - Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del CNR - Responsabile del progetto "La città dei bambini" - via U. Aldrovandi, 18 - 00197 Rome, Italy. <tonucci@nembo.net>

² F. Tonucci, A. Prisco, D. Renzi, A. Rissotto, Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione di Roma. Ricerca non ancora pubblicata.



La diminuzione dell'autonomia di spostamento dei bambini è un fenomeno preoccupante anche perché molte ricerche hanno evidenziato che l'acquisizione di conoscenza ambientale è influenzata dall'esperienza (Hart, 1979; Spencer e Darvizeh, 1981; Cohen e Cohen, 1985; Torell, 1990). Una ricerca realizzata a Roma mostra che in bambini di età compresa tra gli 8 e gli 11 anni l'autonomia influenza la rappresentazione di percorsi familiari e la rappresentazione del quartiere (Rissotto e Tonucci, 2002).

Gli attraversamenti delle strade rappresentano spesso delle vere barriere cognitive che impediscono ai bambini di appropriarsi della città (Bonanomi, 1994). Altri spazi, come i cortili, favoriscono invece la socializzazione e il gioco (Prezza et al., 2001).

Armstrong (1993), che ha studiato l'influenza della diminuzione della mobilità autonoma sullo sviluppo fisico dei bambini, ha evidenziato che il 50% delle ragazze e il 30% dei ragazzi tra i 10 e i 16 anni non compiono un percorso di dieci minuti a piedi al giorno.

La percezione dei rischi condiziona l'autonomia ed è diversa nei bambini e nei genitori. I genitori, diversamente dai loro figli, considerano gli incidenti stradali come gli eventi probabili e gravi (Lee e Rowe, 1994). Ampofo-Boateng e Thompson (1991, 1993) sottolineano che le limitazioni di autonomia sono dovute più alle paure dei genitori che non alle reali incapacità dei bambini. La paura di aggressioni nei confronti dei bambini sono amplificati dai media con un incremento nella percezione della pericolosità dell'ambiente urbano. (Blakely, 1994 e Volpi 2001).

I bambini vivono tutte le loro esperienze affidati ad adulti che li controllano, li guidano, li istruiscono. Perdono così ogni possibilità di gioco che richiede libertà e possibilità di rischiare e sono condannati a lunghi periodi di solitudine (Tonucci, 1995).

Possiamo quindi sostenere che una così forte riduzione di autonomia nei bambini provoca gravi danni al loro sviluppo, da un punto di vista cognitivo, fisico e sociale.

Ma la scomparsa dei bambini dalle strade della città costituisce un grave handicap anche per la città stessa: se non ci sono bambini, anziani, disabili che percorrono la città, gli spazi pubblici subiscono un rapido degrado trasformandosi in corsie di traffico e in spazi di parcheggio delle auto. La città perde le sue caratteristiche di luogo di incontro e di scambio per i cittadini, perde la responsabilità e la solidarietà sociale. L'aria si contamina,



il rumore aumenta, l'estetica si perde. Le persone si chiudono in casa e cresce la paura della criminalità.

Ridare autonomia ai bambini, riportarli nelle strade e nelle piazze è probabilmente uno dei percorsi più sicuri per il recupero della città e per il suo sviluppo sostenibile.

La città dei bambini

Il progetto "La città dei bambini" propone agli amministratori una nuova filosofia di governo delle città assumendo il bambino come cittadino prototipo. Dalla città degli adulti, delle automobili, alla città dei bambini, per essere sicuri che sia una città per tutti i cittadini. Il progetto propone che si dia la parola ai bambini, si ascoltino le loro esigenze e si tenga conto delle loro proposte. Propone che si trovino le giuste strategie nella progettazione urbana e nel cambiamento dei comportamenti adulti per restituire ai bambini la possibilità di percorrere da soli le strade della loro città (Tonucci, 1996). A questo progetto hanno aderito decine di città in Italia, in Spagna e in Argentina. Il CNR ha costituito un gruppo di coordinamento e di supporto alle città, che ha attivato, anche in collaborazione con altri enti di ricerca, programmi per lo studio dei cambiamenti nelle città che sviluppano il progetto.

"A scuola ci andiamo da soli"

Per raggiungere questo obiettivo si propone alle città coinvolte nel progetto di avviare l'esperienza "A scuola ci andiamo da soli" per consentire ai bambini, a partire dai sei anni, di effettuare il tragitto casa-scuola senza l'accompagnamento di adulti. La proposta intende creare le condizioni perché una maggiore autonomia sia possibile anche nelle esperienze pomeridiane dei bambini. Questa semplice esperienza, assolutamente normale per tutti i bambini non più di trenta anni fa, oggi è considerata impossibile dalla quasi totalità delle famiglie italiane. Per questo il gruppo di ricerca "La città dei bambini" ha ideato e sta sperimentando una metodologia che prevede il coinvolgimento attivo dei bambini, della scuola, del quartiere e della Amministrazione.



Un possibile percorso

Valutazione dell'interesse della Amministrazione. Questa iniziativa coinvolge diversi settori dell'Amministrazione, richiede quindi un impegno comune, trasversale, garantito dal sindaco.

Scelta della scuola o delle scuole. E' opportuno iniziare con una esperienza limitata, facilmente controllabile. È importante però che non si resti per troppo tempo nella fase sperimentale. Ogni anno dovrebbe aumentare il numero delle scuole coinvolte per costruire rapidamente una nuova "normalità": i bambini vanno a scuola da soli.

Il ruolo della scuola. Abbiamo potuto verificare che la scuola può avere un ruolo decisivo per la buona riuscita della iniziativa. Si tratta di chiedere alla scuola di far suo questo progetto e inserirlo nelle sue attività come programma di educazione ambientale e di educazione stradale.

Le classi studiano i percorsi individuali dei bambini, li confrontano e ne esaminano le difficoltà. In base all'analisi dei percorsi di tutta la scuola si stabiliscono i punti di incontro dove incontrarsi per procedere insieme. I bambini preparano un elenco di richieste da presentare all'Amministrazione per interventi destinati alla sicurezza.

In ogni scuola si costituisce un Comitato dei bambini che segue l'esperienza, ne controlla l'andamento e cerca di affrontare le difficoltà che si incontrano.

Gli insegnanti costituiscono un gruppo di lavoro appoggiato dal Laboratorio "La città dei bambini" che elabora le opportune metodologie per lo sviluppo della esperienza.

Indagine su come vanno a scuola gli alunni. Per avere la misura del livello di autonomia dei bambini prima dell'inizio dell'esperienza si potrà proporre un semplice questionario a bambini e genitori, predisposto dal gruppo CNR. Una nuova somministrazione del questionario alla fine del primo e degli anni successivi darà la misura della sua efficacia.

Interventi dell'Amministrazione. E' importante dare ai cittadini la certezza che il governo della città crede a questa iniziativa ed è disposto ad investire per il suo successo. L'esperienza deve essere supportata da una serie di atteggiamenti favorevoli degli

Settore
mobilità e sicurezza della
circolazione stradale

Direzione centrale
trasporti e viabilità

Via Pusiano 22
20132 Milano

Telefono 02 7740 3811
Fax 02 7740 3875
f.pierri@provincia.milano.it



Provincia
di Milano

amministratori: sostenerla pubblicamente; assumere comportamenti coerenti (i politici e i funzionari del Comune si muovono a piedi o in bicicletta); applicare le norme di tutela dei pedoni; realizzare i cambiamenti strutturali che favoriscono i pedoni e i ciclisti in alternativa a quelli che hanno sempre favorito gli automobilisti.

Gli alleati. La ricostruzione di un ambiente solidale e cooperativo è uno degli obiettivi della proposta e una delle necessità più acute delle nostre città oggi. Gli anziani potranno aiutare i bambini ad attraversare nei punti di maggiore pericolo, i commercianti e gli artigiani potranno offrire i loro esercizi come punti di riferimento per le eventuali necessità dei bambini che si muovono da soli.

Le famiglie. L'esperienza avrà successo quando le famiglie riconosceranno che l'andare a scuola da soli è possibile ed accettabile per i loro figli. È quindi necessario coinvolgere le famiglie fin dall'inizio e formare con loro un gruppo di lavoro per lo studio delle necessarie iniziative da prendere per rendere sicuri i percorsi e per vincere le resistenze delle famiglie più restie.

Lancio dell'iniziativa. Al termine di tutte le attività di preparazione si avvia l'iniziativa con una giornata di festa. In genere si sceglie un giorno di primavera con la presenza del sindaco e degli assessori che hanno seguito le attività, con la banda, animatori di strada, volantini e decorazioni. I bambini presentano al sindaco le loro. Da quel giorno i vanno a scuola da soli, con i loro compagni.

L'iniziativa a regime. È facile ottenere buoni risultati dopo un anno di attività, ma per conservare i livelli raggiunti occorre mantenere un alto impegno: si dovrà rinnovare il percorso educativo con le prime classi; si dovranno sviluppare programmi sempre più coinvolgenti e impegnativi con i bambini e le famiglie delle altre classi. Si potrà proporre la "Patente da pedone" e poi quella da ciclista. Si potranno coinvolgere i bambini in attività di vigilanza sul rispetto dei loro diritti di pedoni e di ciclisti.



I risultati

Nelle prime esperienze iniziate nel 1994 si era notato un forte incremento del numero dei bambini che andavano da soli a scuola dopo l'avvio dell'iniziativa e poi un lento abbassamento. Le percentuali di autonomia passavano dal 12% iniziale ad un 30%, ma non si riusciva a farla aumentare (Baraldi et al., 2000). Si è pensato che la scuola e l'Amministrazione potessero giocare un ruolo determinante per il successo della iniziativa. Effettivamente nelle ultime esperienze avviate, con un forte coinvolgimento della scuola e un maggiore impegno della Amministrazione le percentuali di autonomia sono passate dal 12% iniziale a più del 50% dopo il primo anno. Nel secondo anno le percentuali si stanno mantenendo nonostante l'uscita delle quinte (più autonome), l'arrivo delle prime (meno autonome) e il periodo invernale. Se la scuola assume questa iniziativa come attività didattica e se l'Amministrazione si impegna a realizzare gli interventi necessari richiesti dai bambini e dalle famiglie i risultati possono essere molto positivi.

Riferimenti bibliografici

Ampofo -Boateng, K. Thomson, J. A. (1991). Children's perception of safety and danger on the road. *British Journal of Psychology*, **82**, 487-505.

Ampofo-Boateng, K. Thomson, J. A. (1993). A developmental and training study of children's ability to find safe routes to cross the road. *British Journal of Developmental Psychology*, **11**, 31-45.

Armstrong, N. (1993). Independent mobility and children's physical development. In M. Hillman, Ed., *Children, transport and the quality of life*, London: Policy Studies Institute, pp 35-43.

Blakely, K. S. (1994). Parents' conceptions of social dangers to children in the urban environment. *Children's Environment*, **11**, 16-25.

Cohen S. L. & Cohen, R. (1985). The role of activity in Spatial Cognition. In R. Cohen, Ed, *The development of spatial cognition*, London: Lawrence Erlbaum Associates Publisher, 199-223.

Hart, R. A. (1979). Children's experience of place. New York: Irvington.

Hillman, M. Ed. (1993). *Children, transport and the quality of life*. London: Policy Studies Institute.



Lee, T. Rowe, N. (1994). Parent's and children's perceived risk of the journey to school. *Architecture & Comportement*, **10**, 379-389.

Parr, A. E. (1967). The children in the city: Urbanity and urban scene. *Landscape*, Spring, 125-128

Prezza, M., Pilloni, S., Morabito, C., Sersante, C., Alparone, F. R., Giuliani M. V. (2001). The influence of psychological, social and urban factors on children's independent mobility and relationship to peer frequentation. «*Journal of Community and Applied Social Psychology*», **11**,.

Rissotto, A. & Tonucci, F. (in press). Freedom of movement and environmental knowledge in elementary school children. *Journal of environmental Psychology*.

Spencer, C. & Darvizeh, Z. (1981) The case for developing a cognitive environmental psychology that does not underestimate the abilities of young children. *Journal of Environmental Psychology*, **1**, 21-31.

Tonucci, F. (1995). *La solitudine del bambino*, Firenze: La Nuova Italia,.

Tonucci, F. (1996). *La città dei bambini*, Roma-Bari: Laterza,.

Torell, G. (1990). *Children' Conception of Large Scale Environments*. Goteberg: Goteberg University Press.

Volpi, R. (2001). I bambini inventati, la drammatizzazione della condizione infantile in Italia. Milano: La Nuova Italia.