

Promuovere la mobilità autonoma nei bambini della scuola primaria

“Il più grande periodo di esplorazione geografica è quello che troviamo in ciascuno di noi – nella nostra infanzia.

Tutti i bambini hanno una forte spinta a esplorare il territorio intorno a loro, a conoscerlo, a dargli un ordine e a investirlo di significati sia condivisi che personali”

“Tutti i bambini sani hanno la necessità di allontanarsi gradualmente dalla sicurezza della propria casa per esplorare l’ambiente. Il mancato soddisfacimento di questo bisogno può impedire loro di diventare adulti autonomi e felici”

Roger Hart

1. LE RAGIONI

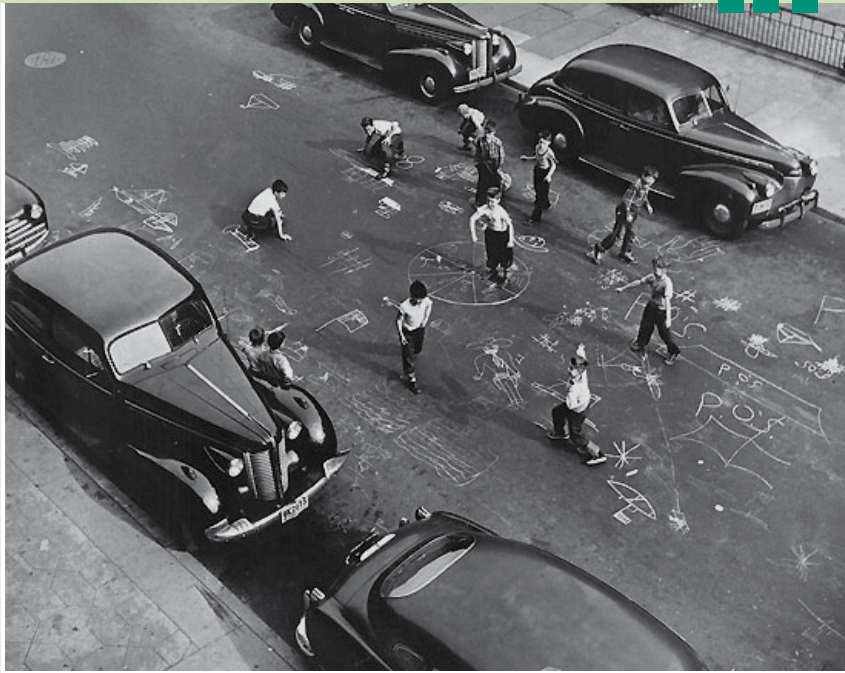
Al pari di Roger Hart, numerosi studiosi provenienti da differenti ambiti disciplinari hanno sottolineato come la possibilità di ampliare gradualmente e in autonomia il proprio ambiente di vita quotidiano (*home range*) e utilizzarlo come spazio di gioco e socializzazione abbia un ruolo fondamentale per lo sviluppo del bambino. Se già Piaget aveva messo in luce l’importanza del movimento all’interno dello spazio nella costruzione delle rappresentazioni mentali, altri ricercatori hanno successivamente rilevato come, fino agli 8 anni circa, i bambini non riescano a integrare all’interno delle loro mappe cognitive le conoscenze che riguardano luoghi situati al di fuori dei confini dello spazio che esperiscono direttamente. Inoltre, la possibilità di compiere in auton-

mia un determinato percorso, e dunque di sbagliare strada, facilita la costruzione della sua rappresentazione cognitiva (Golledge, Gale, Pellegrino, Doherty e Marshall, 1985); e tale possibilità unita alla familiarità con un particolare ambiente influenzano positivamente il passaggio da uno stadio all’altro del processo di sviluppo di tali rappresentazioni (Conning e Byrne, 1984). Infine, come hanno evidenziato Torrell e Biel (1985) e Noschis (1994), i bambini in età scolare sviluppano maggiori capacità di ricordarsi e descrivere gli spazi del proprio quartiere nei quali hanno giocato o si sono recati senza essere accompagnati da un adulto.

2. IL DECREMENTO DELLA MOBILITÀ AUTONOMA: QUALI CAUSE

Purtroppo nel corso del

’900, e con un’intensità crescente negli ultimi decenni del secolo, il verificarsi di una serie di cambiamenti ha fortemente ridotto le possibilità che avevano i bambini di ampliare gradualmente e in autonomia il loro territorio. Gran parte di questi mutamenti ha avuto un’origine sociale. Tra questi vi è l’interpretazione del ruolo parentale: se sino a qualche decennio fa era infatti considerato compito primario dei genitori quello di promuovere l’incremento dell’autonomia dei propri figli e il loro progressivo affrancamento dalla tutela della famiglia d’origine, sempre più negli ultimi anni viene considerato un “cattivo” genitore colui che non riesce a sorvegliarli costantemente in prima persona o tramite altri adulti di cui ha piena fiducia. Questa tendenza ha avuto delle ricadute negative sui bambini in merito alle loro possibilità



Figg. 1e 2.
(pagina seguente)
Il famoso
fotografo Arthur
Leipzig
racconta
attraverso
i suoi scatti,
i giochi di strada
dei bambini
di Brooklyn
(**Fonti:**
<www.nyu.edu>,
<www.flickr.com>).

di scelta e modalità di uso degli spazi dove passare il tempo libero e, nello specifico, sulla proliferazione delle cosiddette attività extrascolastiche che hanno finito per alterare profondamente la natura stessa di quest'ultimo. L'allontanamento dei bambini dagli spazi pubblici è stato inoltre favorito dall'incremento della capacità attrattiva dell'ambiente domestico che, grazie alla diffusione di computer e giochi elettronici, riesce ora a supportare al suo interno una gamma molto ampia, anche se virtuale, di attività ludiche. Un ulteriore fattore che ha fortemente ridotto la fruizione autonoma dello spazio pubblico è costituito dal boom della motorizzazione privata. L'impatto che questo fenomeno ha avuto sulla vita dei bambini si è manifestato su due fronti. Il primo, e più evidente, è costituito dall'incremento dei flussi di auto in circolazione che, dove non sono stati realizzati interventi di moderazione del traffico, ha trasformato le strade in barriere spesso invalicabili. Il secondo è stata la progressiva oc-

cupazione, da parte delle auto in sosta, di molti "spazi di gioco informali" (cortili, marciapiedi, carreggiate, piazze, spazi di risulta o abbandonati), che, proprio per la loro importanza nel processo di ampliamento dell'ambiente di

vita quotidiano, venivano intensamente utilizzati in passato.

Se dunque i mutamenti che hanno interessato la sfera sociale hanno reso sempre più difficoltoso il soddisfacimento del bisogno dei bambini di potersi muovere autonomamente e incrementare gradualmente il proprio raggio d'azione, una parte non trascurabile in questo processo l'hanno giocata anche i cambiamenti di natura urbanistico - territoriale. La pratica della zonizzazione funzionale dello spazio, ad esempio, ha portato alla creazione di aree omogenee e ridotto di conseguenza, soprattutto nelle aree di nuova costruzione, quel mix di attività e presenze umane che rendeva i centri urbani del passato così ricchi di attrattive e stimoli agli occhi dei bambini.

"Porta Clignancourt nel 1941. Era un angolo da sogno per dei ragazzini. (...) eravamo felici in quel quartiere di Parigi. Una Parigi grigia con le luci delle botteghe, i tetti alti e le strisce di cielo sopra, i nastri dei marciapiedi ingombri di pattumiere da

scalare, di portoni dove nascondersi e di campanelli, c'era di tutto, portinaie che saltavano fuori, carrozze a cavalli, la fiorista e i tavolini dei caffè all'aperto in estate. E tutto questo a perdita d'occhio, in un dedalo, un'immensità di strade che si incrociavano ... Si andava alla scoperta"
(Joseph Joffo)

La zonizzazione funzionale ha inoltre aumentato le distanze tra i diversi luoghi in cui si svolge la vita quotidiana dei bambini rendendo loro più difficile, se non impossibile, raggiungerli a piedi o in bicicletta.

Tutti questi cambiamenti hanno portato, nel corso degli ultimi decenni, a un sensibile decremento della mobilità autonoma dei bambini, che ha colpito con maggiore intensità l'Europa meridionale e anglosassone, rispetto a quella centro - settentrionale. In Inghilterra, ad esempio, il Paese dove questi dati sono stati rilevati con maggiore continuità, i bambini tra i 5 e gli 11 anni che andavano a scuola da soli sono passati dall'86% all'inizio degli anni '70 al 29% nel 1990, mentre in relazione all'autonomia verso le destinazioni extrascolastiche si è passati nello stesso periodo dal 63% al 37% (Hillman, Adams, Whitelegg, 1990). In Italia, pur non essendo disponibili delle serie di dati storici a livello nazionale, nel 2000 solo poco più del 15% dei bambini tra i 6 e gli 11 anni andava a scuola da solo (Tonucci, Prisco, Renzi, Rissotto, 2002). Tale percentuale è

estremamente ridotta e alcune ricerche a scala locale (Vercesi, 2006a; 2006b) portano a ritenere che nel nostro Paese si sia verificato un trend sostanzialmente analogo a quello inglese. I soggetti più colpiti sono stati i bambini della fascia d'età tra i 5 e i 7 anni che hanno subito una drastica riduzione, quando non un vero e proprio annullamento, della propria autonomia negli spostamenti quotidiani.

3. QUALI SOLUZIONI: COSA SI È FATTO IN ITALIA

A partire dalla prima metà degli anni '90 dapprima alcune associazioni, come il WWF, l'Arciragazzi e Legambiente, e successivamente il Governo italiano (con la legge 285/97 e le iniziative correlate) hanno avviato una serie di riflessioni sulle implicazioni negative che il modello di sviluppo dei centri urbani, dominato da un'ottica funzionalista, aveva sui soggetti più deboli, come i bambini. Tali considerazioni sono sfociate nell'avvio di numerosi progetti, che riguardavano anche il tema della promozione della mobilità autonoma dei bambini. Gli elementi caratterizzanti di tale progettualità erano l'ambito di intervento, costituito dall'ambiente urbano nel suo complesso, e un approccio partecipato in base al quale spettava agli stessi bambini la scelta dei percorsi sui quali intervenire. Questi interventi purtroppo, forse anche a causa dell'esaurirsi dell'attenzione da parte del Governo, non sono riusciti ad in-

cidere realmente sulle tendenze in atto.

Alla fine degli anni '90 l'emergere di una maggiore attenzione nei confronti sia della sostenibilità ambientale, e in particolare della mobilità sostenibile, che della promozione della salute fisica dei minori hanno dato nuova linfa alla progettualità sugli spostamenti quotidiani dei bambini che però sono andati concentrandosi sulla promozione dei "percorsi sicuri casa - scuola" e in particolare sull'attivazione dei pedibus (o piedibus). Questi, diffusissimi in Gran Bretagna con il nome di "walking bus", consistono nell'organizzazione di gruppi di bambini, che si ritrovano ogni mattina in determinati punti (capolinea o fermate) lungo uno o più percorsi predefiniti per recarsi a scuola insieme, accompagnati da alcuni adulti (genitori, nonni o volontari). La loro durata varia da una realtà all'altra, ma spesso non supera le poche settimane.

Le valutazioni di queste esperienze evidenziano come esse abbiano alcuni effetti positivi a livello sia ambientale (in primo luogo la riduzione della congestione davanti ai plessi nell'orario di entrata degli alunni) che sociale. I dati raccolti mettono infatti in luce come il pedibus rappresenti sia per gli accompagnatori che per i bambini che partecipano una bella occasione per passare del tempo con i propri amici e ampliare la rete di co-

noscenze, mentre gli insegnanti dei plessi coinvolti rilevano come gli alunni che aderiscono a questa iniziativa arrivino a scuola più sereni, svegli e di buon umore. Ma se questi sono elementi di valore da non sottovalutare, non va in alcun modo dimenticato che tali esperienze non possono esaurire la totalità delle iniziative da attuare per restituire ai bambini un ambiente di vita quotidiano che supporti i loro bisogni di esplorazione, autonomia e socializzazione. Ridare loro, magari per brevi periodi, la possibilità di andare a scuola a piedi, ma pur sempre accompagnati da adulti, senza la possibilità di scegliere il percorso e rispettando una rigida tabella di marcia non può infatti sostituire la ricchezza che le esperienze di mobilità autonoma possono offrire. E d'altro canto non vi sono al momento ricerche significative che provino come la partecipazione a questo tipo di iniziative possa facilitare l'acquisizione di una maggiore mobilità autonoma verso altre destinazioni. Inoltre non va dimenticato che agli accom-



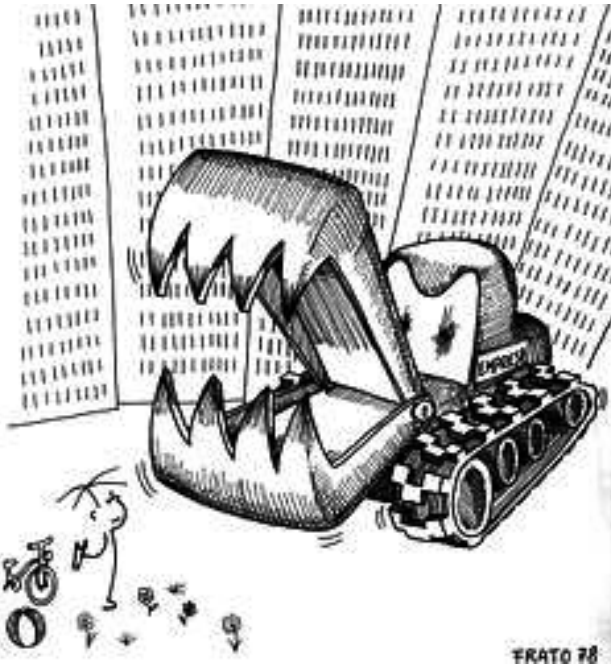


Fig.3. Il difficile rapporto tra i bambini e la città contemporanea (disegno di Francesco Tonucci).

pagnatori e ai bambini partecipanti viene spesso chiesto di indossare dei giubbetti catarifrangenti o altri elementi di riconoscimento, consolidando in entrambi l'idea che lo spazio pubblico sia un ambiente pericoloso e che la loro presenza al suo interno sia qualcosa di eccezionale e non invece quotidiano.

4. CONCLUSIONI

Una lettura critica della riflessione teorica e progettuale sulla mobilità dei bambini sviluppatasi in questi ultimi 15 anni nel nostro Paese mette in luce come questa, partita con obiettivi e una metodologia di grande interesse e capacità innovativa, per la scelta di porre al centro i bambini e i loro bisogni, si sia progressivamente impoverita perdendo di vista il fondamentale diritto dei bambini a muoversi autonomamente all'interno del proprio ambiente di vita quotidiano.

Un ripensamento appare a questo punto improrogabile ed è necessario che al suo interno la scuola, co-

me fondamentale agenzia educativa, e gli insegnanti che si occupano dell'insegnamento della geografia all'interno della scuola primaria giochino un ruolo chiave.

Le strategie di intervento possono agire su diversi piani, coinvolgendo differenti soggetti. Innanzitutto la scuola, o il comitato genitori, possono farsi promotori di incontri o percorsi rivolti alle famiglie che li portino a riflettere sulle loro paure nei confronti dell'ambiente extradomestico, a comprenderne le ragioni e ad elaborare insieme strategie per cercare di superarle, favorendo un percorso di crescita che ponga al centro il bisogno di autonomia del bambino. In secondo luogo, nel caso la scuola abbia intenzione di avviare un progetto sulla promozione della mobilità dei bambini, essa può privilegiare le proposte che li coinvolgano come soggetti attivi nella scelta dei percorsi (anche soltanto casa - scuola), in linea con i contenuti della Convenzione ONU sui Diritti dell'Infanzia, e non solo come utenti finali.

Infine, può dare la possibilità ai genitori di firmare una liberatoria che consenta ai bambini di tornare a casa da soli.

Altrettanto cruciale, anche su piani diversi, è il ruolo che possono giocare gli insegnanti nell'ambito dei percorsi di conoscenza del quartiere. Aiutare i bambini a scoprire questo spazio, mettendosi in una posizione di ascolto e valorizzazione del loro punto di vista nella sua percezione, costruire occasioni per aiutar-

li ad utilizzarlo come spazio di esplorazione, gioco e socializzazione sono infatti diventati obiettivi sempre più importanti in un'epoca in cui l'abitudine ad utilizzare l'auto anche per i piccoli spostamenti ha privato i bambini della possibilità di conoscere realmente il proprio quartiere, creando con esso dei legami profondi e ricchi di significato.

BIBLIOGRAFIA

- BIEL A., TORRELL G., "The mapped environment. Cognitive aspects of children's drawings", *Psychological Report*, n. 7, vol. 7, Università di Göteborg, 1977.
- CONNING A.M., BYRNE R.W., "Pointing to Preschool Children's Spatial Competence: a Study in Natural Settings", *Journal of Environmental Psychology*, 4, 1984, pp. 165 - 175.
- GOLLEDGE R., GALE N., PELLEGRINO J., DOHERTY S., MARSHALL S., "A Conceptual Model and Empirical Analysis of Children's Acquisition of Spatial Knowledge", *Journal of Environmental Psychology*, 5, 1985, pp. 125-152.
- HART R., "Exploring the Environment", *Ekistics*, 272, settembre - ottobre, 1978, pp. 387 - 390.
- HART R., *Children's Experience of Place*, New York, Irvington, 1979.
- HILLMAN M., ADAMS J., WHITELEGG J., *One false move...*, Londra, Policy Studies Institute, 1990.
- JOFFO J., *Un sacchetto di biglie*, Milano, RCS, 1997.
- NOSCHIS K., "The Urban Child", *Architecture & Comportement*, 10, 1994,

pp. 343 – 360.

TONUCCI F., PRISCO A., RENZI D., RISSOTTO A., "L'autonomia di movimento dei bambini italiani", *Quaderni del progetto "La città dei bambini"*, Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del CNR, giugno, 2002.

TORELL G., BIEL A., "Parents' Influence on Children's Cognitive Maps and on Activity Ranges in Residential Neighborhoods", in Garling T., Valsiner J. (a cura), *Children in Environments*, New York, Plenum Press, 1985.

VERCESI M., "L'uso degli spazi extra-domestici da parte dei bambini: tre generazioni a confronto in un quartiere di Milano", in: Bianchi, E. (a cura), *Un geografo per il mondo. Studi in onore di Giacomo Corina Pellegrini*, Milano, Cisalpino, 2006a.

VERCESI M., "Bambini e spazi extra domestici: 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*, settembre-di-



cembre, 2006b.

VERCESI M., *La mobilità autonoma dei bambini tra ricerca e interventi sul territorio*, Milano, Angeli, 2008.

Sezione Lombardia

Fig. 4.
Un pedibus
(walking bus)
in Gran Bretagna.



L'ultimo volume di Adalberto Vallega

Mentre va in stampa questo numero della Rivista sta arrivando a tutti i numerosissimi studiosi italiani e stranieri che hanno partecipato alla *Tabula gratulatoria* l'ultima fatica scientifica di Adalberto Vallega: l'illustre maestro della geografia, Socio d'Onore dell'AIIG, morto pre-

maturamente nel 2006 quando ricopriva la carica di Presidente dell'Unione Geografia Internazionale (si rimanda al necrologio pubblicato sul n. 6 del 2006, pp. 3-5 del nostro periodico). Significativamente Elio Manzi e Franco Salvatori hanno intitolato la *Presentazione* del volume (dato alle stampe come n. LXXXIV delle *Memorie della Società geo-*

grafica Italiana, pp. 335): "Adalberto Vallega e il pensiero geografico profondo".

Fondamenti di geosemiotica non può mancare nelle biblioteche delle scuole secondarie in cui si insegna la nostra disciplina e anche in quelle dei soci dell'AIIG più attenti allo studio critico del sapere geografico.
C. B.

Il Rapporto della Società Geografica Italiana 2009

QUAINIM. (coord.), *I paesaggi italiani, tra nostalgia e trasformazione*. Roma, S. G. I., 2009

È questo il settimo rapporto annuale della Società Geografica, il cui argomento è forse – se possibile – ancor più interessante dei precedenti, perché veramente interessa (deve interessare) tutti noi, dato che in un ambiente che sappia coniugare con giusto equilibrio i ricordi del passato e le necessità del presente vivremo sicuramente meglio; esso si apre con due pagine affiancate, in

cui sotto il titolo «Paesaggi gallesesi» si vedono un olivastro forse millenario e, a fianco, un "bosco di antenne" sul monte Limbara. L'impatto visivo vale più di un discorso, ma esso potrebbe apparire fuorviante dato che la tematica del paesaggio va studiata e approfondita secondo un'ottica complessa, ciò che si fa in tutto il volume. Certo, i grandi paesaggi agrari d'Italia sono mutati in questi ultimi decenni, ed era non diciamo inevitabile ma naturale che ciò avvenisse; quello a cui non abbiamo quasi mai badato – in una furia di malintesa modernità, sempre in cerca di

un vantaggio immediato, senza la preoccupazione di rispettare l'esistente – è la capacità di mantenere l'equilibrio tra i diversi elementi del paesaggio, in una "costruzione" (perché questo è il paesaggio in un territorio molto popolato) dove situare con razionalità i vari elementi, senza privilegiarne uno ma pure senza marginalizzare un altro.

In complesso, il volume, ben coordinato da Massimo Quaini (che è autore di gran parte dei testi, a cui hanno collaborato molti studiosi), appare come un'opera ampia e ricca di spunti, di grande utilità per

chiarirsi le idee sulle complesse problematiche che una discussione sui paesaggi umani porta con sé. Speriamo che se le chiariscano soprattutto politici e amministratori, a cui certamente il volume sarà stato inviato, ma temiamo che molti di essi non siano consapevoli dello straordinario valore dei beni paesaggistici e non percepiscano quanto la loro salvaguardia sia essenziale per evitare ai singoli cittadini quel fenomeno di straniamento dal territorio in cui vivono, che li porta spesso a ferirlo ancora di più.

Giuseppe Garibaldi,
Sezione Liguria