

La mobilità autonoma dei bambini in Italia

di Alfredo Alietti, Daniela Renzi, Monica Vercesi e Antonella Prisco

La mobilità autonoma dei bambini in Italia è una ricerca condotta e realizzata da Alfredo Alietti, Daniela Renzi, Monica Vercesi e Antonella Prisco.

La ricerca è stata coordinata dal Laboratorio di Psicologia della Partecipazione infantile dell'Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

La ricerca è stata realizzata grazie al finanziamento della Provincia di Roma e della Provincia di Monza e Brianza; inoltre ha ricevuto il patrocinio di COMIECO (Consorzio Nazionale Recupero e Riciclo Imballaggi a base Cellulosica) e di FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta).

Laboratorio di Psicologia della Partecipazione infantile - Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione (ISTC) del Consiglio Nazionale delle Ricerche

Via San Martino della Battaglia, 44 – 00185 Roma Italia

Telefono: +39 06 44595286

E-mail: laboratorio@lacittadeibambini.org

Sito web: www.istc.cnr.it/group/ppi; www.lacittadeibambini.org

Indice

Sintesi della ricerca.....	3
Introduzione.....	5
Metodologia.....	15
Le aree della ricerca.....	17
Risultati.....	21
1. Risultati relativi ai bambini della scuola primaria e secondaria.....	21
2. L'influenza di fattori diversi sulla mobilità autonoma.....	35
3. Come si muovevano i genitori quando erano piccoli.....	49
Discussione e conclusioni.....	51

Sintesi della ricerca

Il lavoro svolto ha consentito di acquisire dati sull'attuale livello di autonomia dei bambini italiani.

La scelta delle 5 aree di indagine è avvenuta sulla base delle indicazioni forniteci dal gruppo di ricerca del PSI, in base a due parametri: la dimensione demografica e le caratteristiche territoriali (collocazione geografica, caratteristiche urbanistiche ed economiche).

Dai dati emerge che la mobilità autonoma dei bambini aumenta con l'età con un significativo incremento in corrispondenza del passaggio dalla scuola primaria alla secondaria (11 anni). Inoltre emerge che bambini e ragazzi tendono a sovrastimare la loro autonomia mentre i genitori tendono a sottostimarla.

Il permesso di utilizzare i mezzi pubblici e quello di uscire con il buio, sebbene aumentino con l'età, risultano comunque più bassi rispetto agli altri permessi.

Il mezzo prevalente per accompagnare i figli a scuola è l'auto, la percentuale è minore per la scuola secondaria. Con il passaggio alla scuola secondaria aumenta anche la percentuale di quelli che tornano a casa a piedi.

I bambini vorrebbero andare a scuola con altri mezzi, i più piccoli scelgono la bicicletta, i più grandi aggiungono il motorino e l'andare a piedi.

I bambini e i ragazzi sono prevalentemente accompagnati a scuola da un adulto, permangono naturalmente le differenze legate all'età.

Altro fattore determinante è la distanza casa-scuola, maggiore è la distanza, minore è l'autonomia, i bambini della primaria abitano in percentuale maggiore rispetto ai più grandi ad una maggiore distanza dalla scuola.

La scelta di una scuola lontana è determinata dalla vicinanza con la scuola dei nonni, che sono una risorsa fondamentale per l'accompagnamento dei bambini lungo il percorso scuola-casa.

Per quanto riguarda le attività extrascolastiche, nella maggior parte dei casi è previsto l'accompagnamento dell'adulto pur permanendo le differenze relative all'età.

Riguardo alla percezione di sicurezza nel luogo di residenza, i bambini considerano il loro luogo di residenza uno spazio "non rischioso", le loro paure sono prevalentemente sociali (adulti malintenzionati); non si sentono invece minacciati dal traffico.

In genere i maschi hanno maggiore autonomia negli spostamenti rispetto alle loro coetanee in quasi tutte le fasce di età; l'entrata nella fascia dei 13-14 anni riduce percentualmente le differenze di genere solo in situazioni specifiche quali il tornare a casa da scuola e l'attraversamento delle strade principali; viceversa l'andare in altri luoghi che non siano la scuola

mostra una chiara tendenza dei maschi ad essere “più liberi” delle femmine a muoversi senza accompagnamento.

La classe sociale di appartenenza non è decisiva nell’orientare le decisioni riguardo ai permessi, mentre pare esserlo il luogo di residenza.

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 recava a scuola a piedi, facendo lo stesso percorso dei loro figli. Inoltre i genitori sono stati più autonomi dei loro figli, indipendentemente dall’età e dalla distanza dalla scuola, questo ci spinge a lavorare per favorire la realizzazione di politiche nell’ambito della mobilità sostenibile dei bambini, nonché della conciliazione dei tempi delle famiglie, della sicurezza e della promozione dei legami con il territorio.

Introduzione

Background dello studio

Il gruppo internazionale dell'Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del CNR "La città dei bambini" ha assunto la promozione dell'autonomia dei bambini come uno degli obiettivi principali del progetto.

Il progetto internazionale "La città dei bambini", nato a Fano (PU) nel 1991, si è dato fin dall'inizio l'obiettivo di operare per una nuova filosofia di governo della città assumendo i bambini come parametro e come garanti delle necessità di tutti i cittadini. Non quindi un maggior impegno per aumentare le risorse e i servizi a favore dell'infanzia, ma per una città diversa e migliore per tutti, dove i bambini possano vivere un'esperienza da cittadini, autonomi e partecipanti.

L'attuale degrado delle città è in gran parte dovuto alla scelta di privilegiare le necessità dei cittadini maschi, adulti e produttivi come priorità economica ed amministrativa; ciò ha penalizzato tutti gli altri cittadini ma specialmente i più deboli e i più piccoli. Il potere del cittadino adulto lavoratore è dimostrato dall'importanza che l'automobile ha assunto nella nostra società. Le città che riconoscono la gravità dell'attuale condizione di dipendenza dei loro cittadini più piccoli dagli adulti dovrebbero fare in modo che tutti i bambini possano vivere esperienze di autonomia. Per avviare questo processo, il CNR propone da oltre un decennio l'iniziativa "A scuola ci andiamo da soli" che invita i bambini della scuola primaria ad andare a scuola e tornare a casa con i loro compagni e senza l'accompagnamento dei genitori. L'andare a scuola senza essere accompagnati dagli adulti deve essere solo l'inizio di un programma di restituzione della città ai bambini, che dovrebbero avere la possibilità di muoversi autonomamente nel loro quartiere. L'andare a scuola senza essere accompagnati dai genitori può essere un buon modo per cominciare, perché riguarda un percorso breve, sempre uguale, prevedibile. Ma è ugualmente un'esperienza difficile, occorre programmare un intenso lavoro che coinvolga varie componenti sociali e che richiede da parte di tutti convinzione, impegno e capacità di ascolto e dialogo. Il successo di questa iniziativa è possibile se si riesce a coinvolgere tutto il quartiere (genitori, commercianti, anziani, vigili urbani e automobilisti), perché ciascuno con le proprie competenze e possibilità, contribuisca a ricostruire quel «vicinato» che una volta era la garanzia della vita sociale dei bambini e che oggi sembra perduto. Restituire autonomia di spostamento ai bambini significa: 1) tutelare una loro esigenza fondamentale, promuovendo la loro autostima e contribuendo ad un sano equilibrio psicologico); 2) abbassare l'inquinamento atmosferico, "il killer silenzioso", secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità; 3) infine

promuovere uno stile di vita più attivo per prevenire l'obesità e l'insorgere di malattie cardiovascolari, il diabete, ecc.

Alcuni precedenti studi condotti in Italia¹

Gli unici dati disponibili a livello nazionale sono rilevati annualmente dall'ISTAT (National Institute of Statistics) e riguardano le abitudini di spostamento sul percorso casa-scuola rilevati: nel 2009 il 50,5% dei bambini tra i 6 e i 10 anni andava in automobile, il 34,6% a piedi, e solo l'1,6% in bicicletta. Nella fascia di età 11-13 anni, il 41,3% andava a piedi e il 36% in auto e il 2,5% in bicicletta.

Inoltre in Italia negli ultimi 15 anni sono state prodotte alcune ricerche sulla mobilità autonoma dei bambini (soprattutto dai 6 agli 11 anni) e in particolare sul percorso casa – scuola.

I risultati della maggior parte degli studi (Giuliani et al. 1997; Boggi 2000; Tonucci et al. 2002) mettono in relazione l'autonomia di spostamento nel percorso casa – scuola e nei percorsi extrascolastici con l'età e il sesso del bambino e con il titolo di studio dei genitori e le caratteristiche dell'ambiente in cui si svolge l'indagine. Dagli studi emerge che il livello di mobilità autonoma dei bambini tra gli 8 e gli 11 anni è molto basso. Solo una piccola percentuale (tra il 14% e il 31%) ha la possibilità di andare a scuola da solo o con i coetanei, perché i loro genitori li accompagnano a scuola in automobile. I dati di Tonucci et al. (2002) indicano, secondo quanto dichiarano i bambini, che va a scuola da solo il 16%, va a piedi accompagnato da un adulto il 17% e in macchina il 67%; secondo quanto dichiarano i genitori, va a scuola da solo il 12%, accompagnato a piedi il 18% e in automobile il 70%. Lo studio di Prezza e Alparone (2000) ha rivelato che il 41% dei bambini è sempre accompagnato a scuola in automobile, anche se la maggior parte di essi vive in piccoli centri o in città in cui la distanza tra casa e la scuola è bassa. Per quanto riguarda l'uso di mezzi pubblici, la percentuale dei bambini tra i 6 e gli 11 che usano i mezzi pubblici da soli o accompagnati per andare a scuola è molto bassa; lo studio di Borgogni (2000) ha evidenziato che a Ferrara solo l'1% dei bambini utilizza i mezzi; i bambini, nell'88% dei casi sono accompagnati a scuola dagli adulti, in automobile nel 55% dei casi. In Italia la scuola ha l'obbligo di consegnare il bambino che frequenta la scuola primaria al genitore, e non permette che questo torni a casa da solo. Questo obbligo scompare solitamente intorno ai 12 anni, in effetti, molti genitori pensano che 12 anni sia l'età "giusta" per mandare i figli a scuola da soli (Alparone et al. 2003). Questa età corrisponde al 1° anno della scuola secondaria di primo grado in Italia. La maggior parte dei bambini che sono accompagnati a scuola (Giuliani et al. 1997) si aspetta che con l'inizio della scuola media andrà a scuola da solo.

¹ I riferimenti bibliografici presenti in questo capitolo sono presenti in: Prezza, M. (2007), Children's Independent Mobility: a Review of Recent Italian Literature, *Children, Youth and Environment*, 17(4).

Per quanto riguarda l'autonomia dei bambini nei percorsi extrascolastici, i dati dimostrano che i bambini non sono quasi mai liberi di andare a fare le commissioni da soli. Pochi bambini giocano fuori casa (tra il 26% e il 46%) ed hanno la possibilità di giocare senza il controllo di un adulto (tra il 18% e il 45%). La mancanza di autonomia da parte dei bambini è associata ad un loro forte coinvolgimento in attività extra scolastiche. Nelle ricerche di Giuliani et al. (1997) e di Boggi (2000) emerge che l'82% dei ragazzi è impegnato in attività extrascolastiche. I bambini chiedono più autonomia, una percentuale molto alta (74% in Giuliani et al. 1997; 81 % in Boggi 2000) dei bambini che non vanno a scuola da soli vorrebbe andarci per stare da soli o con i propri amici. Tonucci et al. (2002) ha osservato che le risposte dei genitori erano abbastanza simili a quelle dei loro figli, anche se i genitori rivelano una percezione del livello di autonomia inferiore rispetto a quello espresso dai bambini. Probabilmente la sovrastima dei bambini riflette il loro desiderio di maggiore libertà, mentre la sottostima dei genitori è conforme alle nuove norme sociali che considerano un basso livello di mobilità indipendente più appropriato per i bambini, nel contesto urbano.

Fattori demografici

I bambini più grandi (Giuliani et al. 1997; Boggi 2000; Borgogni 2000; Tonucci et al 2002; Prezza et al. 2001; Prezza e Alparone 2000) e maschi (Rissotto e Tonucci 2002; Prezza e Alparone 2000; Vecchi 2002; Prezza e Pacilli 2007, ma non si trovano in Boggi 2000) sono più autonomi, così come i bambini che hanno fratelli più grandi o più fratelli (Giuliani et al. 1997; Prezza et al. 2001). Secondo Tonucci et al. (2002) sono naturalmente forti le differenze legate all'età: l'autonomia aumenta costantemente passando dal 5% in prima elementare al 24% in quinta, mentre cala in maniera speculare l'accompagnamento di adulti a piedi, ma rimane sostanzialmente invariato l'accompagnamento in automobile. Le differenze di genere non sembrano essere collegate alle diverse abilità spaziali, ma piuttosto allo stereotipo sociale diffuso, che permette maggiore libertà ai maschi di esplorare l'ambiente (vedi anche Tonucci et al. 2002). Inoltre, un ampio studio condotto dall'Istituto Nazionale Italiano di Statistica (ISTAT 1998) sulla vita quotidiana dei bambini e dei giovani italiani ha rivelato che i ragazzi sono più abituati a giocare all'aperto rispetto alle ragazze. Nel tragitto casa-scuola, però, la differenza di genere è molto bassa (Borgogni 2000; Tonucci et al. 2002).

Fattori ambientali

Gli studi italiani confermano il ruolo positivo che ha un contesto urbano piccolo così come l'importanza della disponibilità di spazi adeguati alla mobilità autonoma dei bambini (Giuliani et al. 1997; Prezza et al. 2000; Prezza e Alparone 2000). L'autonomia nel percorso casa scuola è facilitata da una bassa distanza casa-scuola (Rissotto e Tonucci 2002), dalla presenza di aree

pedonali (Boggi 2000) e di percorsi più facili, ovvero con semafori, attraversamenti pedonali, strade a senso unico, velocità del traffico ridotta e assenza di veicoli parcheggiati illegalmente (Giuliani et al. 1997; Borgogni 2000).

Paure dei bambini e dei genitori e fattori psicosociali

I fattori ambientali sono importanti ma non sufficienti a spiegare il calo della mobilità autonoma dei bambini. Le ricerche hanno dato molta importanza alle paure dei genitori e alla loro percezione dell'ambiente urbano. Secondo Forni (2002) e Alparone et al. (2003), i genitori considerano come maggiori ostacoli all'autonomia dei loro figli l'intensità e la velocità del traffico, la mancanza di regole della strada e per il rispetto dei pedoni e l'inquinamento atmosferico. I genitori hanno anche paura che i figli possano incontrare persone malintenzionate e pensano che a 10, 11 anni i bambini non siano ancora in grado di affrontare i pericoli della città. Per quanto riguarda i bambini, secondo Boggi (2000), il contenuto delle paure dei bambini coincide con quello dei loro genitori, anche se è meno forte. Tuttavia, molti bambini sono consapevoli delle paure dei loro genitori. In Giuliani et al. (1997) il 67 % dei bambini, che sono sempre stati accompagnati a scuola, ha detto che non poteva andare a scuola da soli perché i loro genitori avevano molta paura. Allo stesso modo, nello studio di Borgogni (2000) tra le ragioni citate dai bambini per essere accompagnati a scuola sono indicate le paure dei loro genitori (sociali per il 30% del traffico per il 27%), seguono le loro paure sociali (10%) e la loro paura del traffico (7%). Tra gli altri motivi indicati, troviamo la distanza da scuola (25%), il fatto che i genitori devono fare lo stesso percorso per andare a lavorare o per accompagnare i fratelli più piccoli. Questa "convenienza dei genitori" è stata menzionata anche in altre ricerche (Forni, 2002; Prezza et al. 2000). Per Tonucci et al. (2002) per i bambini le difficoltà sono oggettive (traffico, pioggia, lontananza); per i genitori sono soggettive (il bambino è troppo piccolo). Per i bambini gli "altri" pericoli sono ambientali, per i genitori sono sociali. Per Giuliani et al. (1997), gli adulti hanno paura del traffico mentre tra i bambini prevalgono le paure sociali. I bambini hanno paura di fare "cattivi incontri" (con gli stranieri, zingari, pazzi, gente di strada, tossicodipendenti, persone vestite stranamente, ecc.), hanno paura delle siringhe abbandonate, questo vale anche per bambini più grandi. Le stesse paure emergono in bambini che vanno a scuola da soli e quelli che sono sempre accompagnati dagli adulti. Tuttavia, Alparone e al. (2003) ha rivelato che, anche se alcuni genitori esprimono grande paura per problemi sociali e di traffico, essi permettono ai loro bambini di muoversi e di giocare da soli per le strade vicine alla loro casa, perché credono che i rischi devono essere affrontati se si vuole che i bambini siano in grado di acquisire maggiore autonomia e responsabilità. Un altro elemento che migliora la mobilità autonoma dei bambini è la fiducia dei genitori "nel controllo informale dei bambini da

parte degli adulti" (Forni 2002). Anche la presenza di gruppi di bambini che giocano all'aperto rende i genitori più sicuri. Inoltre, i genitori con rapporti di vicinato concedono ai loro figli più libertà (Prezza et al. 2001). Tonucci et al. (2002) ha evidenziato che i genitori con titolo di studio più basso (fino alla licenza media) concedono una autonomia più alta ai propri figli rispetto ai genitori con livello di studio più alto (diploma superiore o laurea) e li accompagnano meno in automobile. L'autonomia dei bambini passa dal 21% (genitori meno colti) al 10% (genitori più colti) e l'accompagnamento in automobile passa dal 62% al 71%. Considerando la zona di appartenenza geografica è emerso che dal nord al sud Italia cresce il numero di bambini che vanno a scuola da soli, passando dall'8% al Nord, al 12% al Centro, al 31% al Sud; diminuisce l'uso dell'auto dal 76% al Nord al 53% al Sud; resta sostanzialmente invariato l'accompagnamento a piedi.

Gli effetti della mobilità autonoma

Boggi (2000) e Prezza e et al. (2001) hanno confermato che i bambini più autonomi giocano più spesso con i loro coetanei non solo in luoghi aperti e pubblici, ma anche in luoghi chiusi, cioè nelle loro case o nelle case di amici. Giuliani et al. (1997) ha scoperto che la libertà di movimento nel quartiere era correlata positivamente con il comportamento pro-sociale. Uno studio retrospettivo di Prezza e Pacilli (2007) ha evidenziato che l'uso degli spazi pubblici di gioco durante l'infanzia ha un effetto sul sentimento di solitudine sperimentato in adolescenza. Lo studio mostra anche che gli adolescenti che hanno giocato più spesso da bambini negli spazi pubblici sviluppano un legame maggiore con la loro comunità.. Rissotto e Tonucci (2002) confermano l'importanza dello spostamento autonomo per l'acquisizione, la elaborazione di procedure e la strutturazione della conoscenza ambientale. La mobilità autonoma dei bambini nel percorso casa-scuola si correla all'aumento del livello generale di mobilità autonoma dei bambini nel loro quartiere (Tonucci et al. 2002; Prezza et al. 2010). Sebbene la mobilità autonoma dei bambini sia auspicabile, gli studi italiani confermano l'importanza della disponibilità di spazi utilizzabili per il gioco vicino a casa (ad esempio, cortili, parchi) e di vivere in posti con poco traffico e rispetto dei pedoni. Le ricerche mostrano anche che nelle città, dove c'è un maggiore controllo sociale, meno traffico e meno senso di insicurezza, i bambini sono più liberi . E' anche importante che le scuole e gli altri luoghi che i bambini frequentano siano facilmente raggiungibili, possibilmente tramite percorsi facilitati.

Studi condotti in ambito nazionale

Un Paese con pochi bambini e tante auto

La popolazione italiana è innanzitutto caratterizzata da una percentuale molto contenuta di minori (17% della popolazione totale), da un tasso di fertilità tra i più bassi in Europa (1,3 figli per donna) e di conseguenza da un'elevata presenza di figli unici: il 46,5% delle coppie con figli ne ha uno solo, mentre il 43% ne ha due (Istat, la vita quotidiana nel 2009). Questa situazione è legata a una serie di fattori come la carenza di servizi di cura per la prima infanzia (asili nido), di sgravi o agevolazioni fiscali per le famiglie con più figli e alla scarsa diffusione del part time lavorativo per le donne. Secondo Eurispes/Telefono Azzurro 2009 l'88,6 dei bambini tra i 7 e gli 11 anni vive con entrambi i genitori, il 7,5% solo con la mamma, l'1,1% solo con il papà e l'1,6% vive con un genitore e il suo/a nuovo compagno/a.

Il parco veicolare italiano (Automobile Club Italiano, 2009), in continua crescita dagli anni '60, è di 48.000.000 di mezzi, di cui circa 36.340.000 auto, con una media nazionale di 1,66 abitanti per ogni auto. Questo dato ci colloca nettamente al di sopra della media europea². La stragrande maggioranza degli spostamenti viene effettuata in auto (12.070 passeggeri per Km/ab.), pochi in treno (835) e pochissimi in tram o metropolitana (109 passeggeri) (Ambiente Italia, 2011).

Bambini e incidentalità stradale

Nel 2009 gli incidenti stradali³ sono stati 215.405 con 4.237 morti e 307.258 feriti (in lieve calo rispetto al 2008), con un tasso di 79 morti per milione di abitanti, decisamente al di sopra della media europea. Nel 2009 per quanto riguarda la fascia di età compresa tra i 5 e i 14 anni i pedoni morti in incidenti stradali sono stati 11 (0,197 x 100000, mentre i feriti 1587 (28,4 x 100000).

Patentino ciclomotori (Norme nuovo codice della strada-L. n° 120/2010)

I minori che hanno compiuto 14 anni possono guidare un ciclomotore dopo avere conseguito il certificato di idoneità alla guida, rilasciato dal Dipartimento per i trasporti terrestri, a seguito di uno specifico corso. I corsi possono essere organizzati dalle autoscuole o dalle scuole secondarie di primo grado che i ragazzi frequentano.

Mobilità ciclopedonale

In Italia la mobilità ciclopedonale è stata fortemente penalizzata a partire dagli anni '50-'60 in cui il boom economico è stato profondamente caratterizzato dall'espansione della motorizzazione privata. Solo nel corso degli ultimissimi decenni si sta assistendo, soprattutto nel

² Nelle regioni in cui si trovano i centri coinvolti nella ricerca le medie sono le seguenti:

Lombardia (Desio e Misinto): 1,71,

Lazio (Roma e Guidonia Montecelio) 1,49 (e a Roma 1,44)

Puglia (Bari) 1,83.

³ Per incidente stradale si intende quell'evento in cui è coinvolto almeno un veicolo in circolazione sulla rete stradale che comporti lesioni alle persone ovvero morti o feriti entro il 30° giorno

nord Italia alla diffusione, al momento ancora molto contenuta ad eccezione di alcune Regioni (non coinvolte nella ricerca), di interventi di moderazione del traffico e di promozione della mobilità ciclopedonale.

La circolazione ciclopedonale è regolata dal codice della strada. In particolare le norme sono le seguenti: le biciclette devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono. In caso contrario i ciclisti possono transitare sulla carreggiata, ma le biciclette devono essere condotte a mano quando possono intralciare o mettere in pericolo i pedoni o quando attraversano strade particolarmente trafficate. La circolazione sui marciapiedi è consentita solo se è stata emessa un'ordinanza (relativa ad uno specifico marciapiede) e sia stata installata un'apposita segnaletica. Le piste ciclabili sui marciapiedi possono essere realizzate o delimitando con una riga la sezione destinata ai pedoni da quella destinata alle biciclette oppure consentendo il transito promiscuo di pedoni e ciclisti. I maggiorenni che guidano una bicicletta possono trasportare un bambino fino a otto anni di età, sull'apposito seggiolino. Chi va in bicicletta non è obbligato a indossare il casco. Sulle carreggiate è vietata la circolazione con skateboard, pattini od altri acceleratori di andatura. È anche vietato effettuare giochi, allenamenti e manifestazioni sportive non autorizzate. Sugli spazi riservati ai pedoni è vietato usare skateboard, pattini od altri acceleratori di andatura che possano creare situazioni di pericolo per gli altri utenti.

Autonomia e responsabilità sul percorso scuola –casa

In Italia, sempre più spesso negli ultimi anni, le scuole primarie non lasciano uscire i bambini da scuola da soli perché temono di incorrere nel reato di abbandono di minore, tanto che spesso i bambini vanno da soli ma tornano accompagnati. Questa restrizione si fonda in parte sull'interpretazione dell'art. 591 del Codice Penale (“Abbandono di persone minori o incapaci”); Alcune scuole italiane hanno cercato di risolvere il problema facendo sottoscrivere ai genitori una liberatoria che esonera la scuola da ogni responsabilità penale. In questa direzione si è mosso il nostro gruppo di ricerca, nell'ambito della iniziativa “A scuola ci andiamo da soli”: Se la scuola aderisce all'iniziativa e la inserisce nel POF, può chiedere un'adesione scritta (liberatoria) alle famiglie che vi partecipano⁴.

Minori e stile di vita

L'Italia è al primo posto in Europa per numero di cellulari in rapporto alla popolazione, con una media di 1,5 cellulari per abitante. Nella fascia tra i 7 e gli 11 anni la percentuale di coloro che

⁴ Modello di liberatoria: I sottoscritti (...) genitori di (...) avendo valutato che il grado di maturazione del/della proprio/a figlio/a lo/a rende capace di compiere da solo/a il tragitto da scuola a casa; avendo provveduto ad un adeguato addestramento di proprio/a figlio/a per affrontare il percorso con comportamenti appropriati; tenuto conto che questa esperienza contribuisce ad uno sviluppo maggiore dell'autonomia e del senso di responsabilità dei bambini e che concorrono a questa esperienza l'Ente locale e i cittadini del quartiere; autorizzano il/la proprio/a figlio/a a tornare a casa da solo/a.

ne posseggono uno è del 62,4%. Per quanto riguarda il rapporto con la TV solo il 4,8% dei bambini tra i 6 e gli 11 anni non la guarda mai. Mentre tra i restanti, il 37,1% la guarda per meno di un'ora e il 30,8% per 1 o 2 ore. Il pc viene usato dal 56,9% dei bambini (6-10 anni) e dall'81,4% dei ragazzi (11-14 anni), ma di questi rispettivamente solo l'8,1% e il 34,3% lo usa tutti i giorni. Mentre utilizza internet il 30,5% dei bambini tra i 6 e i 10 anni e il 69,6% di quelli tra gli 11 e i 14. Di questi rispettivamente solo il 3,3% e il 20,3% lo usa tutti i giorni (Istat, 2011), soprattutto per guardare filmati su youtube e giocare con i videogiochi (oltre il 60%) (Eurispes/Telefono Azzurro, 2009). Quasi tre bambini su 4 utilizzano le consolle (Playstation, Wii, SPS, ecc.), ma meno di un terzo per al massimo un'ora al giorno. Solo poco più della metà (56%) dei minori tra i 6 e i 14 anni praticano un'attività sportiva in modo continuativo (Istat, 2011). Poco più di un terzo dei bambini tra i 6 e i 9 anni è sovrappeso o obeso, mentre nella fascia di età tra i 10 e i 13 sono uno su quattro.

Bambini, mobilità, trasporto, rischio rappresentati nei mass media

Nel corso degli ultimi anni si è registrata una presenza crescente dei bambini sui mass media con una tendenza ad una drammatizzazione sempre più spiccata della condizione infantile: temi centrali sono quello delle violenze e della salute. Per quanto riguarda il primo tema, inoltre mentre tra la fine del '900 e l'inizio degli anni 2000 l'attenzione era focalizzata sulle violenze che venivano perpetrate da soggetti esterni alla cerchia familiare o amicale stretta, nel corso degli ultimissimi anni sembra che nessun ambiente che i bambini frequentano sia scevro da potenziali pericoli (scuole materne e nidi, case di familiari, studi pediatrici, ecc.). Ragazzi e bambini vengono quindi rappresentati alternativamente come carnefici o vittime, soggetti devianti o deboli, per costruire al contempo una rappresentazione speculare di adulti violenti, di una realtà che amala, ben oltre il dato di realtà. (AA. VV, 2007).

Agende politiche nazionali/regionali/locali rilevanti per i risultati

La mobilità autonoma dei bambini è uno degli aspetti della vita infantile che più ha sofferto delle rapide trasformazioni della città. Per promuovere iniziative a favore dei bambini e degli adolescenti nel 1997 fu approvata la Legge 285, che per la prima volta ha dato grande impulso e finanziamenti cospicui ai Comuni per attività a favore di una maggiore autonomia di spostamento, oltre che al miglioramento dei servizi per l'infanzia e l'adolescenza.

La stragrande maggioranza delle politiche attuate ha riguardato unicamente il percorso casa-scuola.

Qui di seguito ne elenchiamo le principali:

- Comuni della Rete Internazionale "La città dei bambini" che hanno sperimentato l'iniziativa "*A scuola ci andiamo da soli*": Arezzo, Bergamo, Buenos Aires, Carpi, Cremona, Fano, Firenze, Martina Franca, Novara, Pesaro, Piacenza, Pistoia, Roma (in 3 Municipi), Udine. In Italia le esperienze più significative sono quella di Fano e quella di Pesaro, dove il progetto, attivo dal 2000, ha determinato una riduzione del traffico in prossimità delle scuole, una maggiore consapevolezza e fiducia delle famiglie, la costruzione di un patto sociale che produce effetti significativi sui comportamenti dei cittadini. <http://www.lacittadeibambini.org>
- Progetto "*Città delle bambine e dei bambini*" (Legge n° 285/1997): dal 2001 al 2004 in alcuni Comuni a nord di Milano (Barlassina, Lentate sul Seveso, Meda e Misinto) sono stati sviluppati percorsi partecipati di promozione della mobilità autonoma dei bambini non solo sul percorso casa-scuola che hanno coinvolto sia i bambini delle scuole primarie che gli stakeholders adulti (genitori, insegnanti, tecnici comunali, associazioni, ecc.) e hanno affrontato sia i problemi viabilistici che quelli di natura sociale. Gli esiti sono stati diversi in relazione ai differenti contesti locali <http://www.cittasostenibili.minori.it>
- Rete regionale *Città sane* del Friuli Venezia Giulia che fa capo all'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS): 17 Comuni hanno offerto la propria disponibilità al coinvolgimento nel progetto "Strada facendo", dedicato all'educazione alla mobilità sostenibile. www.lacittapossibilefvg.it; <http://www.retecittasane.it>
- *Bimbibici*: la Federazione Italiana Amici della Bicicletta ogni anno dal 2000, le prima domenica di maggio, organizza questa manifestazione nazionale dei bambini e per i bambini fino a 11 anni, una pedalata collettiva in circa 140 città italiane: gli slogan "Strade sicure per i bambini" e "Via le auto davanti alle scuole". www.bimbibici.it

- *Piedibus*: il corrispettivo del walking bus viene organizzato in numerosi Comuni italiani anche se spesso per periodi di tempo limitati www.piedibus.it
- *BiciBus*: “A Reggio Emilia andiamo a scuola in BiciBus” coinvolge in modo attivo gli insegnanti, gli studenti e i genitori in un progetto di mobilità sostenibile negli spostamenti casa - scuola. www.municipio.re.it
- *I Walk to school*: dal 2000 anche in Italia si celebra la giornata (e più di recente la settimana) internazionale “Andiamo a scuola a piedi” <http://www.iwalktoschool.org>

Metodologia

Breve descrizione dei metodi usati per la ricerca e l'analisi dei dati

Sono state effettuate le analisi delle frequenze per ciascuna delle variabili incluse nel rapporto e costruite le tavole di contingenza mediante l'utilizzo del software statistico SPSS.

Differenze con il questionario utilizzato dai ricercatori inglesi

Il questionario usato per la ricerca italiana, pur mantenendo la stessa struttura di quello inglese, presenta delle sottili differenze, che hanno riguardato l'inserimento, per qualche item, di alcune alternative di risposta, finalizzate a cogliere aspetti specifici del contesto italiano: l'uso dello scooter per accompagnare i propri figli a scuola è molto frequente tra i genitori italiani, come anche il coinvolgimento dei nonni nella vita dei loro nipoti e quindi nei loro accompagnamenti, in particolare, pomeridiani. Inoltre, soprattutto per i ragazzi di Roma, è molto frequente l'uso delle *mini car* come mezzo di trasporto.

Inoltre non è stato possibile coinvolgere gli alunni di 15 anni, innanzitutto perché in Italia la scuola secondaria di I grado ha una durata di tre anni ed è frequentata dagli 11 ai 14 anni.

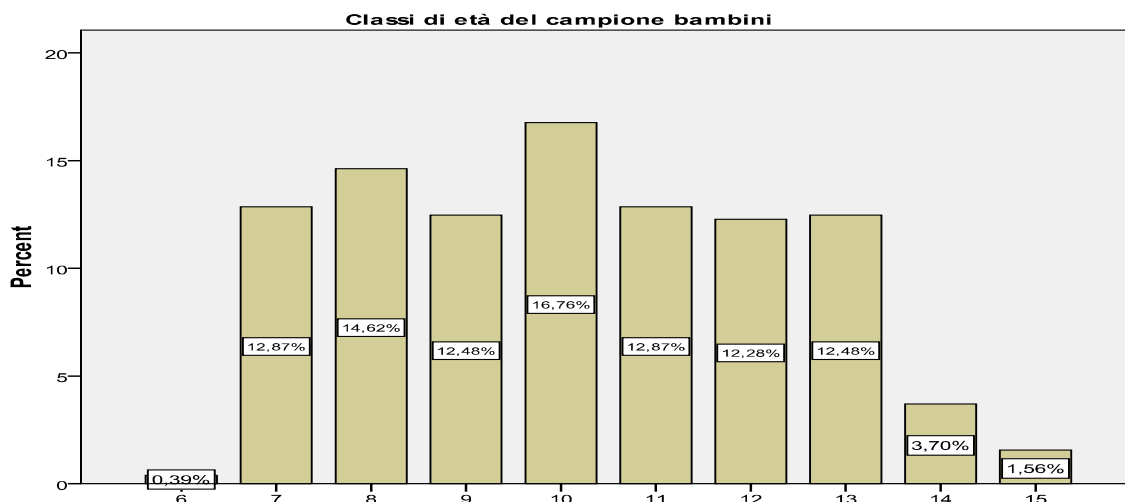
Il coinvolgimento dei ragazzi del 1° anno della scuola secondaria di II grado avrebbe comportato inoltre due grossi problemi: il primo è che queste scuole non sono presenti nei centri abitati più piccoli e il secondo è che hanno indirizzi disciplinari differenti, pertanto non vengono scelte esclusivamente in base alla vicinanza alla propria abitazione, bensì in base ai propri interessi personali e professionali. Coinvolgendo anche i quindicenni avremmo pertanto avuto un sotto campione, molto eterogeneo per zona di residenza e quindi difficilmente confrontabile con il resto.

Dettagli della ricerca

I questionari sono stati somministrati tra la prima settimana di febbraio e la prima di marzo del 2010 con condizioni di tempo sereno o poco nuvoloso e temperature nella norma per quel periodo dell'anno (tra 10° - 18° C a seconda delle aree).

I questionari distribuiti sono stati in totale 1124 (562 agli alunni e 562 ai rispettivi genitori) nelle scuole primarie e 750 nelle secondarie (375 + 375). I tassi di restituzione sono stati rispettivamente il 99,4% (alunni S.P.), il 94,8% (genitori S.P.), il 100% (alunni S.S.) e il 90,1% (genitori S.S.). Tuttavia nell'analisi sono stati presi in considerazione solo i casi in cui era stato restituito sia il questionario dell'alunno che del rispettivo genitore: 468 nelle S.P. e 339 nelle S.S. pari all'85,2% di quelli distribuiti.

Il campione degli alunni è equamente diviso tra M e F e la distribuzione per età mostra una significativa differenziazione in particolare per le classi di età comprese tra i 7 e i 13 anni.



Suggerimenti per ricerche future

Le indicazioni per la somministrazione dei questionari suggerite dal PSI sono state seguite fedelmente. Tuttavia in merito ad alcune questioni la somministrazione è stata più semplice rispetto a quanto ipotizzato, perché la normativa italiana è meno rigida di quella inglese sia in merito all'accesso a scuola di da parte di soggetti esterni che della partecipazione dei bambini a ricerche.

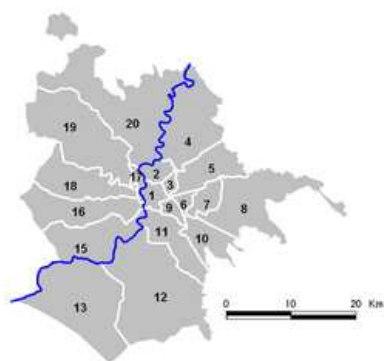
La compilazione dei questionari da parte degli alunni più piccoli in particolare delle 2° della S.P. è stata piuttosto difficoltosa per la complessità dello stesso. Inoltre in tutte le classi ci sono state alcune difficoltà dovute alla ripetizione o scarsa chiarezza di alcune domande o passaggi, in particolare in relazione alle domande 8, 10 e 11 (per maggiori dettagli v. annexes "Note alla somministrazione").

Infine la sensibilizzazione dei docenti nei confronti della ricerca è risultata fondamentale per avere un tasso di restituzione molto elevato dei questionari da parte dei genitori.

Le aree della ricerca

Roma

Capitale (km² 1,285.3) e città più popolosa d'Italia con 2.761.477 abitanti (2009) e una densità di 2.148,5 ab./km². I minori (0-14 anni) sono in totale il 13,7% della popolazione. La popolazione straniera era di 268.996 abitanti (2009), pari al 9,8%, superiore alla media nazionale (7,5%).



I 19 *municipi* di Roma

La rilevazione è stata effettuata nella parte più periferica del Municipio XI (138.566 abitanti; 2930 ab./km²) una delle 20 aree di decentramento in cui è suddivisa Roma. L'area è prevalentemente pianeggiante. I quartieri da cui provengono gli alunni delle due scuole coinvolte nella ricerca sono estremamente eterogenee da un punto di vista socio-urbanistico: a Tormarancia ci sono molte famiglie in difficoltà economica e/o sociale, 10% circa di extracomunitari, scarso ricambio generazionale; decremento demografico significativo al quartiere Ardeatino ci sono media borghesia statale e professionisti, a Poggio Ameno e Grotta Perfetta ci sono famiglie agiate economicamente. La tipologia abitativa è varia: borgate e case popolari costruite negli anni '50, case di cooperative costruite all'inizio degli anni '60 (4/5 piani), palazzine costruite a metà degli anni 70 (7/8 piani), complessi di palazzine costruite all'inizio degli anni 80. Vicino alle scuole ci sono alcune linee di autobus, ma non vengono usate dagli alunni. Non c'è lo scuolabus. Per quanto riguarda la viabilità davanti all'ingresso di ogni plesso c'è un attraversamento pedonale segnalato, ma alcune vie (S. Di Giacomo e Odescalchi) sono a scorrimento veloce e piuttosto pericolose. Ci sono stati incidenti stradali per lo più tra via S. Di Giacomo e via di Grotta Perfetta. L'amministrazione comunale è intervenuta solo per migliorare la segnaletica e mettere a disposizione dei "nonni paletta" che aiutano gli alunni della S.P. ad attraversare la strada. L'accessibilità ciclabile è estremamente difficoltosa perché ci sono vie molto trafficate, non ci sono piste ciclabili né parcheggi protetti per le biciclette all'interno delle scuole.

Bari

È la seconda città più importante del Sud Italia (116,20 km²) dopo Napoli con 320.667 abitanti (2.758 ab/km²). Situata in un'area pianeggiante affacciata al Mare Adriatico, è un importante centro di commerci e industrie. Il reddito medio procapite annuo è di 12810 euro. I minori (0-14 anni) sono il 13,7% della popolazione e la percentuale di stranieri è del 2,3% in linea con le medie del Mezzogiorno. Vi sono 1,76 abitanti per auto.

Le scuole coinvolte nella ricerca sono nel quartiere di Poggiofranco, che fa parte del III Municipio, ed è uno dei quartieri più moderni di Bari, per la presenza di alti palazzi circondati da numerose aree verdi e edifici commerciali. Il livello socio-economico è medio-alto: gli alunni provengono da famiglie di professionisti e/o impiegati, con una media di 1-2 figli. Il livello di criminalità è basso. Solo la scuola primaria ha un servizio di scuolabus, di cui usufruiscono però meno di 10 alunni. Le scuole sono collocate vicino a strade molto trafficate su cui si sono verificati alcuni incidenti. Davanti alle scuole ci sono dei passaggi pedonali segnalati, e all'uscita degli alunni sono presenti dei vigili, per il resto l'amministrazione comunale non ha fatto molto per favorire la mobilità ciclopedonale degli alunni. Non ci sono parcheggi per le biciclette protetti. La scuola primaria ha promosso iniziative di pedibus e di utilizzo delle biciclette con modesti risultati.

Guidonia Montecelio

Il Comune (79 kmq) si trova in un'area prevalentemente pianeggiante, al confine nord orientale del Comune di Roma. È la terza città del Lazio per numero di abitanti (83738 abitanti; 1059 ab./kmq). Il 16,8% della popolazione ha tra 0 e 14 anni. La percentuale di stranieri è del 10,4% superiore alla media nazionale (7,5%). Il reddito medio (2009) è di 10.656 euro e vi è 1 auto ogni 1,67 abitanti.

La città è parte dell'area metropolitana di Roma, e anche se c'è una massiccia presenza industriale e terziaria, il pendolarismo con Roma, costituito da operai ed impiegati, è comunque molto elevato e ciò crea una situazione altamente critica nel trasporto privato.

Guidonia è suddivisa in diverse frazioni, di cui Villanova dove si trovano le due scuole coinvolte nella ricerca, è la più popolosa (17000 ab.). Il tessuto costruito è costituito prevalentemente da condomini di dimensioni medio piccole di 2-4 piani. Le famiglie degli alunni sono di ceto medio-basso (prevalentemente pendolari) e hanno in media 2 figli. Diverse e numerose sono le etnie straniere presenti. Le scuole sono collocate vicino alla strada principale che è molto trafficata e abbastanza pericolosa (vi sono stati incidenti in anni recenti), mentre le abitazioni degli alunni si trovano su strade secondarie più sicure. Non esiste un parcheggio per le biciclette

protetto né un servizio di scuolabus, ma l'amministrazione comunale ha messo a disposizione 2 vigili urbani che aiutano l'entrata degli alunni.

Desio
Comune della Provincia di Monza e Brianza, situato in una zona pianeggiante a circa 25 km a nord di Milano. La sua popolazione è di 40.312 abitanti (2.731 ab./km²), di cui il 14,3% tra 0 e 14 anni. Gli stranieri sono il 7,3% in linea con la media nazionale (7,5%). Il reddito medio procapite 14222 euro annui (2009). Fin dagli inizi del secolo, contrariamente ai comuni limitrofi, ha sviluppato un notevole comparto industriale, soprattutto nel ramo del tessile. Le due scuole sono contigue, situate in un'area limitrofa al centro e caratterizzata dalla presenza di due scuole superiori e di un complesso sportivo comunale. La situazione socio economica delle famiglie degli alunni è di livello medio, anche se per alcune ultimamente è peggiorata. Dal punto di vista edilizio il quartiere è caratterizzato dalla presenza di piccoli condomini (max tre piani), villette a schiera e unifamiliari, costruite in gran parte all'inizio del '900 e nel secondo dopoguerra. Ci sono ancora delle fabbriche di piccole dimensioni, anche se stanno un po' scomparendo. La viabilità è caratterizzato dalla presenza di alcune strade molto trafficate e pericolose, anche se negli ultimi anni il Comune ha realizzato dei dossi. Non ci sono piste ciclabili. Pertanto l'accessibilità pedonale e ciclabile alla scuola è molto problematica. C'è un servizio di scuolabus gestito dall'ente locale, molto costoso di cui usufruiscono il 6-7% degli alunni. Mentre non esistono linee di trasporto pubblico utilizzate dagli alunni. In passato nella SP si sono organizzate delle giornate di piedibus con la collaborazione della polizia locale, ma la difficile situazione viabilistica non ha fatto decollare l'iniziativa. Dal punto di vista della criminalità è una zona tranquilla.

Misinto
Comune della Provincia di Monza e Brianza, a 35 chilometri a nord ovest di Milano. La sua popolazione è di poco meno di 5000 abitanti (969,8 ab/kmq), di cui il 15% ha tra 0 e 14 anni. la percentuale di stranieri è molto bassa rispetto alla media nazionale ed è pari all'1,8. Il reddito medio procapite è di 14597 euro annui (2009). Non vi sono particolari problemi di criminalità. Nel suo territorio rientra la parte settentrionale del Parco regionale delle Groane. L'abitato è costituito da alcune casine, la maggior parte delle quali ristrutturate e destinate ad abitazioni e da villette mono e plurifamiliari con giardino. Negli ultimi anni l'amministrazione comunale ha realizzato una profonda riqualificazione della rete stradale al fine di incentivare gli spostamenti ciclopedonali sia all'interno del paese che con i Comuni limitrofi creando una fitta rete di piste ciclabili.

La scuola primaria è situata all'interno del tessuto abitato. Le strade per accedervi, di cui le principali dotate di piste ciclabile in sede protetta, vengono anche chiuse al traffico negli orari di entrata e uscita da scuola. Per gli alunni della scuola primaria c'è un servizio di scuolabus tutto

l'anno (circa 40 iscritti su 250 alunni), mentre il piedibus nella S.P. viene organizzato due volte all'anno (ottobre e maggio) per 3 settimane (partecipanti 25 su 250 alunni). All'interno della recinzione scolastica c'è un parcheggio per le biciclette (circa 20 stalli) utilizzato quasi esclusivamente in primavera. La scuola secondaria di I grado è collocata in un'area più periferica al confine tra i Comuni di Misinto e Lazzate (da cui provengono anche i 2/3 degli alunni). Qui l'accessibilità pedonale o ciclabile è un po' più difficile: non esistono piste ciclabili davanti a scuola, mancano tratti di marciapiede e i passaggi pedonali non sono sempre segnalati. All'interno della recinzione scolastica c'è un parcheggio per biciclette coperto da 50-100 stalli, che viene abbastanza utilizzato nella bella stagione. Non esistono linee di trasporto pubblico utilizzate dagli alunni.

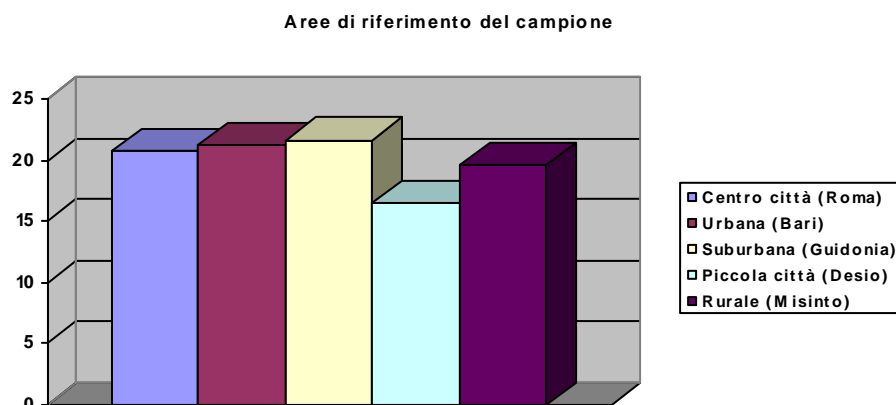
Scelta delle aree della ricerca

La scelta delle 5 aree da coinvolgere nella ricerca è avvenuta sulla base delle indicazioni forniteci dal gruppo di ricerca del PSI nel febbraio 2010. In particolare i parametri presi in considerazione sono la dimensione demografica e le caratteristiche territoriali (collocazione geografica, caratteristiche urbanistiche e economiche).

Rappresentatività delle aree

In Italia non vengono raccolti dati a livello nazionale disaggregati in base alla grandezza dei centri abitati (aree metropolitane, urbane, suburbane, rurali) ed inoltre esistono rilevanti differenze tra centri abitati delle medesime dimensioni in relazione all'area geografica di appartenenza (centro, nord e sud). Ciò premesso la scelta dei 5 centri abitati è stata effettuata cercando di garantire il più possibile tale rappresentatività.

Risultati



La distribuzione del campione secondo le aree individuate è sufficientemente omogenea, con valori che vanno dal 21,7% dell'area suburbana (Guidonia) al 16,5% della piccola città (Desio).

1. Risultati relativi ai bambini della scuola primaria e secondaria

1.1 I permessi relativi alla mobilità autonoma dei bambini

A questo proposito dapprima verranno presentati gli esiti del questionario dei bambini e successivamente quelli dei genitori/adulti al fine di valutare le differenti valutazioni espresse.

Nello specifico, l'analisi comparativa si focalizza su tre permessi:

- 1) attraversare le principali strade da solo
- 2) andare in bicicletta lungo le strade principali
- 3) utilizzare l'autobus da solo.

Per quanto riguarda gli altri tre permessi (tornare da scuola, uscire con il buio e i percorsi extrascolastici) il dato è stato rilevato esclusivamente dal questionario dei genitori e quindi non verrà effettuata un'analisi comparativa.

Il primo permesso considerato, l'attraversamento delle strade principali, mette chiaramente in evidenza che pur verificandosi un incremento di oltre il 100% dei permessi tra la scuola primaria e quella secondaria, l'autonomia soprattutto per i più piccoli appare estremamente contenuta.

Tab. 1 Permesso di attraversare le strade principali da solo (bambini)⁵

	Primaria	Secondaria	Totale

⁵ Nella tabella il simbolo (N) sta per numerosità del campione che ha risposto alla specifica domanda.

Sì	34,3%	87,5%	56,6%
No	65,7%	12,5%	43,4%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%
(N)	466	338	804

Esiti simili anche se su valori ancora più ridotti e con un incremento superiore (pari a 3 volte) tra la scuola I e II si registra in merito al permesso di andare in bicicletta sulle strade principali. Ciò è sicuramente indicativo di quanto l'intensità e la velocità del traffico e la scarsissima presenza di piste ciclabili protette incida sulla percezione di un'elevata pericolosità delle strade⁶.

Tab. 2 Permesso di andare in bicicletta lungo le strade principali (bambini)

	Primaria	Secondaria	Totale
Sì	25,7%	71,4%	43,9%
No	74,3%	28,6%	56,1%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%
(N)	436	290	726

Anche nella situazione di utilizzo della bicicletta senza accompagnamento per recarsi in alcuni luoghi (parco, casa di amici) le risposte dei bambini riproducono lo stesso orientamento. Tuttavia, in termini percentuali la quota dei permessi cresce sia nella scuola primaria, sia nella scuola secondaria, in quanto tali spostamenti possono non comportare la necessità di percorrere strade con traffico intenso o veloce.

Tab. 3 Permesso di utilizzare la bicicletta da solo per andare in alcuni luoghi (bambini)

	Primaria	Secondaria	Totale
Sì	38,1%	78,1%	43,9%
No	61,9%	21,9%	56,1%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%
(N)	420	292	712

L'ultimo permesso riguarda l'utilizzo autonomo dei mezzi pubblici, un dato particolarmente significativo soprattutto nelle aree urbane in ragione delle maggiori opportunità di un loro utilizzo negli spostamenti.

⁶ Non va dimenticato che nel questionario per i bambini non era specificato "da solo" e dunque le percentuali rilevate non possono essere pienamente indicative del livello di autonomia

I risultati mostrano un'autonomia ancora più limitata rispetto agli altri permessi e in particolare praticamente nulla nel caso della scuola primaria.

Tab. 4 Permesso di utilizzare i mezzi pubblici da solo (bambini)

	Primaria	Secondaria	Totale
Sì	2,6%	33,7%	15,6%
No	97,4%	66,3%	84,4%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%
(N)	460	329	789

Se osserviamo le stesse distribuzioni rilevate dal questionario dei genitori il quadro in alcune specifiche situazioni cambia in maniera evidente in confronto alle risposte dei bambini. In riferimento all'attraversamento delle principali strade in particolare emerge una marcata differenza nella percezione dell'indipendenza tra i bambini della primaria e i propri genitori, cosa che non accade nel caso della II.

Tab. 5 Permesso di attraversare le principali strade da solo/a (genitori)

	Primaria	Secondaria	Totale
Sì	18,9%	86,9%	47,0%
No	81,1%	13,1%	53,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%
(N)	444	312	756

Per quanto riguarda il permesso di utilizzare la bicicletta sulle strade principali da solo le risposte dei genitori mettono in evidenza un atteggiamento più restrittivo sia nel caso degli alunni primarie che delle secondarie, anche se per i primi le differenze sono più rilevanti (va tenuto presente che nel questionario somministrato ai bambini non si specificava "da soli").

Tab. 6 Permesso di andare sulle principali strade in bicicletta da solo/a (genitori)

	Primaria	Secondaria	Totale
Sì	4,9%	53,4%	24,0%

No	95,1%	46,6%	76,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%
(N)	427	277	704

Una situazione analoga emerge nel caso del permesso accordato dai genitori di utilizzare da soli i mezzi pubblici: anche qui infatti l'atteggiamento dei genitori appare meno permissivo in particolare per quanto riguarda i genitori degli alunni delle primarie.

Tab. 7 Permesso di andare sui mezzi pubblici da solo (genitori)

	Primaria	Secondaria	Totale
Sì	0,9%	23,6%	10,2%
No	99,1%	76,4%	89,8%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%
(N)	449	309	758

La scarsa propensione ad accordare autonomia nell'utilizzo del mezzo pubblico probabilmente motivata dalla percezione di un potenziale rischio di natura sociale per il proprio figlio/a, dovrebbe sollecitare una riflessione sulle conseguenze che questa scelta ha, soprattutto per la fascia di età preadolescenziale. Questa ha da un lato l'esigenza di relazionarsi con territori ben più ampi di quelli ai quali aveva bisogno di accedere durante l'infanzia e dall'altro non sempre dispone di mezzi di spostamento propri che le consentano di coprire facilmente tali distanze.

I restanti tre permessi relativi al tornare da scuola, l'andare da solo in altri luoghi che non siano la scuola e l'uscire quando è buio sono stati rilevati esclusivamente dal questionario dei genitori.

Il dato registrato sul tornare da scuola da solo evidenzia, analogamente a quanto rilevato in precedenza, una netta distinzione tra la scuola I e la scuola II: l'autonomia dei secondi è 9 volte superiore a quella dei primi.

Tab. 8 Permesso di tornare da scuola da solo/a (genitori)

	Primaria	Secondaria	Totale
Sì	8,4%	76,6%	36,0%

No	91,6%	23,4%	64,0%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%
(N)	440	299	739

Anche nel secondo permesso, l'andare da solo in altri luoghi che non siano la scuola, il dato mostra un'autonomia molto ridotta per chi frequenta la scuola primaria, mentre per i ragazzi della secondaria non solo cresce in maniera significativa la percentuale di coloro che ha il permesso di muoversi abitualmente da solo, ma triplica anche la percentuale di coloro che possono farlo in alcune occasione. Tuttavia non va dimenticato che in relazione a questa fascia d'età poco meno di un terzo dei genitori non ha ancora accordato il permesso per nessuna delle destinazioni extrascolastiche.

Tab. 9 Permesso di andare da solo in luoghi diversi dalla scuola (genitori)

	Primaria	Secondaria	Totale
Abitualmente da solo	5,5%	34,8%	17,5%
Abitualmente accompagnato	84,3%	30,4%	62,3%
Variabile	10,2%	34,8%	20,2%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%
(N)	453	313	766

Infine, il permesso di uscire da solo quando è buio è praticamente nullo nel caso degli alunni delle scuole primarie e rimane decisamente ridotto anche per quelli delle secondarie. Indubbiamente, le preoccupazioni implicite in questo orientamento sono spiegabili con la diffusa percezione dei rischi per il proprio/a figlio/a la quale aumenta in una situazione pubblica meno controllabile.

Tab. 10 Permesso di uscire da solo quando è buio (genitori)

	Primaria	Secondaria	Totale
Sì	1,5%	17,9%	8,2%
No	98,5%	82,1%	91,8%

Totale	100,0%	100,0%	100,0%
(N)	454	312	766

Queste ultime osservazioni consentono di riaffermare la differenziazione tra scuola primaria e secondaria nelle scelte genitoriali relative alla mobilità autonoma dei propri figli.

1.2 Il percorso casa-scuola-casa

Il percorso casa-scuola è stato indagato oltre che in merito ai permessi di autonomia anche in merito alle modalità abituali di spostamento.

Queste riguardano in primo luogo il mezzo utilizzato per andare a scuola: su questo fronte il dominio dell'automobile rispetto alle altre modalità appare decisamente netto, e ciò appare ancora più "preoccupante" se consideriamo che in Italia la distanza tra abitazioni e scuole primarie è nella stragrande maggioranza dei casi inferiore a 1 km. La seconda modalità di percorrenza è quella pedonale che viene utilizzata però solo da un bambino su 4 nella scuola primaria e da uno su 3 in quella secondaria. In questo caso l'incremento avviene a scapito del mezzo privato. Tale configurazione è del tutto in sintonia con altre rilevazioni condotte in Italia: la scelta di privilegiare l'automobile non risulta infatti dovuta unicamente alla volontà da parte dei genitori di evitare di mettere i propri figli in situazioni di pericolo, ma è anche determinata dal fatto che l'auto è il mezzo più usato per recarsi al lavoro e per molti genitori appare dunque "comodo" cogliere tale occasione per accompagnare il proprio figlio a scuola.

Tab. 11 Mezzo utilizzato per andare a scuola (bambini)

	Primaria	Secondaria	Totale
A piedi	26,4%	36,1%	30,5%
In bicicletta	0,9%	1,2%	1,0%
Scuola bus	2,6%	1,2%	2,0%
Mezzi pubblici	0%	2,1%	0,9%
Automobile	68,2%	57,6%	63,8%
Scooter	0,2%	0%	0,1%
Altro	1,7%	1,8%	1,7%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%
(N)	466	335	801

Al ritorno anche se continua a prevalere il mezzo privato, nondimeno l'andare a piedi cresce in maniera sensibile in entrambe le tipologie di scuole, in particolare per i frequentanti la scuola secondaria. Ciò può essere compreso dal venir meno dell'economia dello spostamento alla

mattina, dall'aiuto dato da altri adulti significativi, in primo luogo i nonni, che meno abituati ad utilizzare l'auto e, come discusso in precedenza, da una minore restrizione all'autonomia del bambino da parte dei genitori.

Tab 12. Mezzo utilizzato per tornare da scuola (bambini)

	Primaria	Secondaria	Totale
A piedi	35,1%	48,5%	40,7%
In bicicletta	1,5%	1,5%	1,5%
Scuola bus	3,4%	0,9%	2,4%
Mezzi pubblici	1,1%	2,1%	1,5%
Automobile	57,4%	46,1%	52,6%
Motorino	--	--	--
Altro	1,5%	0,9%	1,3%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%
(N)	464	334	798

Come già accennato, la preferenza data all'auto anche su percorsi brevi è caratteristica del ruolo che tale mezzo ha nelle famiglie italiane e nelle loro abitudini di mobilità. La stragrande maggioranza delle famiglie indagate ne possiede almeno 1 e una percentuale pari a più del 40% ne possiede due o più.

Tab. 13 Numero di automobili utilizzabili dal nucleo familiare

	Primaria	Secondaria	Totale
No	5,7%	6,1%	5,9%
Una macchina	51,2%	52,1%	51,6%
Due o più macchine	43,1%	41,9%	42,6%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%
(N)	455	313	768

Se l'automobile raffigura la centralità della mobilità familiare, le preferenze del campione dei bambini si muovono decisamente su un altro piano. Infatti, nel caso della primaria la maggioranza sceglierebbe la bicicletta nel percorso casa-scuola-casa, mentre nella secondaria vi è un bilanciamento percentuale tra l'andare a piedi, la bicicletta e il motorino. Tale risultato è

significativo di un desiderio da parte del bambino/a di una più ampia autonomia rispetto ai vincoli imposti dai propri genitori.

Infine, non si registra una relazione significativa tra la disponibilità di macchina per famiglia e mobilità indipendente del figlio/a, come era lecito aspettarsi dall'andamento dei dati sull'accompagnamento.

Tab. 14 Mezzo preferito percorso casa-scuola-casa

	Primaria	Secondaria	Totale
A piedi	17,6%	27,8%	21,9%
Bicicletta	49,2%	24,2%	38,8%
Scuolabus/Bus	8,4%	3,9%	6,5%
Auto	11,4%	15,1%	12,9%
Motorino	10,4%	29,0%	18,1%
Altro	3,0%	0%	1,8%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%
(N)	465	331	796

Il dato rilevato sull'accompagnamento a scuola indica una sostanziale differenza tra la scuola primaria e la scuola secondaria in linea con quanto rilevato sul permesso accordato dai genitori di tornare da scuola da solo. La netta prevalenza dei bambini della primaria è accompagnata dal genitore o da un altro adulto, viceversa nella secondaria aumenta la quota di chi si muove autonomamente, da solo e/o con un coetaneo. Sommando queste due modalità si passa dal 7% della primaria al 32,7% della secondaria, il che evidenzia il decisivo scarto nel passaggio tra i due gradi di scuola. Nondimeno, anche in questo caso si registra una percentuale considerevole di adulti comprensibile, in parte, dall'uso dell'automobile quale risorsa principale di mobilità soprattutto negli spostamenti della mattina.

Tab. 15 Con chi sei andato a scuola stamattina?

	Primaria	Secondaria
Da solo	5,0%	18,2%
Genitori	81,3%	51,9%

Altro adulto	7,9%	5,2%
Fratello più grande	3,8%	9,0%
Coetaneo	2,0%	15,8%
Totale	100,0%	100,0%
(N)	424	329

Relativamente al tempo necessario per recarsi a scuola, nel complesso si rileva una quota assai ampia di risposte all'interno dei 5-10 minuti, a testimonianza della vicinanza della scuola nei diversi contesti urbani e suburbani considerati nella ricerca. Ciò risulta valido sia per la scuola primaria che per la scuola II.

Tab. 16 Tempo utilizzato per andare a scuola (bambini)

	Primaria	Secondaria	Totale
5 minuti	51,6%	43,2%	48,1%
Da 6 a 10 minuti	26,0%	28,3%	26,9%
Da 11 a 15 minuti	11,8%	14,1%	12,8%
Più di 15 minuti	10,6%	14,3%	12,2%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%
(N)	456	310	766

Il successivo dato conferma quanto sopra scritto, ovvero la facilità di accesso alla scuola in virtù della vicinanza al luogo di residenza. Tuttavia, si evidenzia una percentuale significativa (30%) di frequentanti la scuola primaria in una sede lontana, o quantomeno non prossima alla propria abitazione.

Tab. 17 Scuola più vicina al luogo di residenza

	Primaria	Secondaria	Totale
Sì	69,2%	80,4%	73,8%
No	30,8%	19,6%	26,2%
Totale	100,0%	100,0%	100,0%
(N)	452	311	763

Se incrociamo il dato sulla vicinanza della scuola con il permesso accordato di tornare da solo/a si osserva quanto, in coerenza con altre indagini in materia, la maggiore distanza implichi un deciso orientamento all'accompagnamento dei figli.

Tab. 18 Scuola vicina e permesso di tornare da scuola da solo

	Da solo	Accompagnato	Totale
Vicina	42,9%	57,1%	73,8%
Lontana	16,2%	83,8%	26,2%
Totale	35,9%	64,1%	100,0%
(N)	262	468	730

Le ragioni espresse a livello generale per la scelta di non frequentare la scuola più vicina si raggruppano in due distinte dimensioni: la prima riguarda la ricerca di una migliore qualità dell'insegnamento (*“preferivo un'altra scuola”*), la seconda è relativa alla necessità di trovare un equilibrio nei tempi di vita familiari (*“abbiamo cambiato casa dopo che mio/a figlio/a ha iniziato ad andare a scuola”, “più facile il viaggio”*), ad esempio la vicinanza dei nonni alla scuola (riferibile dalla categoria *“altro”*) che divengono una risorsa strategica per l'accompagnamento lungo il percorso scuola-casa dei bambini.

Tab. 19 Ragioni per non frequentare la scuola più vicina

	%
Posto non disponibile	7,1%
Preferenza altra scuola	25,2%
Cambio casa dopo inizio della scuola	14,8%
Più facile il viaggio	13,3%
Altro	39,5%
Totale	100,0%
(N)	210

Da queste prime valutazioni sul percorso casa-scuola-casa emergono dei caratteri sufficientemente chiari al fine di delineare un modello prevalente. In prima battuta, il predominio dell'automobile nella modalità di accompagnamento a scuola (sia andata che ritorno) che riduce sensibilmente l'autonomia del bambino. Nella primaria questo deficit di autonomia colpisce la quasi totalità del campione, riducendosi nel passaggio alla secondaria. Tale riduzione, comunque, non è così incisiva poiché rimane alta la percentuale della presenza del genitore/adulto in questo percorso quotidiano. La volontà espressa dal campione di bambini, come anticipato, enfatizza un'opinione avversa al mezzo privato segno questo di un implicito desiderio di maggiore autonomia (garantito dalla bicicletta prima e successivamente dal

motorino). La diffusa condizione di prossimità al luogo di residenza della scuola frequentata dai figli è un fattore decisivo nelle possibili alternative alla macchina. Se però consideriamo il fatto che sovente il genitore accompagna il figlio prima di recarsi al lavoro la questione si sposta su un diverso piano di riflessione, il quale contempla ragioni non riconducibili esclusivamente alla volontà di ridurre l'esposizione a potenziali rischi da parte del proprio figlio/a.

1.3 Attività extrascolastiche

Le attività extrascolastiche rilevate dal questionario dei bambini sono un elemento imprescindibile nella dimensione della mobilità autonoma. La quotidianità del bambino sovente è carica di tali attività strutturate (sport, lingue straniere, ecc.) e non strutturate (casa di amici, parco giochi). Il dato complessivo indica chiaramente che la maggior parte delle occasioni di attività extrascolastiche (strutturate e non strutturate) implica l'accompagnamento da parte di un adulto. Dal punto di vista interpretativo il fatto che ci si riferisca al fine settimana come temporalità rende in parte il risultato ottenuto aperto a qualche possibile critica poiché è assai probabile che i genitori abbiano una maggiore disponibilità di tempo per la cura dei figli rispetto ai giorni feriali. Al di là di questa osservazione, la distribuzione delle attività svolte il fine settimana da soli mette in evidenza come prevalenti quelle non strutturate e caratterizzate dalla socialità informale, quali andare a casa di un amico, al parco giochi/oratorio e passeggiare/andare in bicicletta.

La distribuzione per ordine di scuola, mette in evidenza per quella primaria una prevalenza di attività di socializzazione, quali andare a casa di un amico, recarsi all'oratorio o al parco giochi e fare un passeggiata a piedi e/o in bicicletta. Nel caso della scuola secondaria, si conferma una netta prevalenza di ragazzi che si muovono autonomamente nelle attività di socializzazione e una evidente differenza in quelle attività quali lo shopping e l'andare la cinema che sono il risultato di una maggiore indipendenza concessa dai genitori. La frequentazione di attività sportive, infine, risulta percentualmente simile nei due distinti gruppi.

Tab. 20 Attività svolte il fine settimana (da solo)

	Primaria	Secondaria	Totale
A casa di un amico	29,3%	53,5%	44,2%
A casa di parenti	16,7%	15,4%	15,9%

Scout	7,3%	6,6%	6,9%
Shopping	5,3%	19,5%	14,1%
Biblioteca/ludoteca	12,7%	14,9%	14,1%
Cinema	5,3%	21,6%	15,3%
Amici alla sera	20,7%	37,8%	31,2%
Parco giochi, oratorio	29,3%	49,0%	41,4%
Attività sportive	26,0%	29,9%	28,4%
Passeggiata, bicicletta	28,0%	44,4%	38,1%
Concerto, discoteca	4,7%	11,2%	8,7%
Funzioni religiose	23,3%	30,7%	27,9%
(N)	150	241	391

Tab. 21 Attività svolte il fine settimana (accompagnato)

	Primaria	Secondaria	Totale
A casa di un amico	32,8%	21,2%	28,4%
A casa di parenti	48,7%	56,0%	51,4%
Scout	9,8%	7,6%	9,0%
Shopping	40,8%	40,0%	40,5%
Biblioteca/ludoteca	13,4%	6,4%	10,1%
Cinema	28,9%	17,2%	24,4%
Amici alla sera	14,2%	6,8%	11,4%
Parco giochi, oratorio	35,2%	10,4%	25,8%
Attività sportive	36,7%	35,2%	36,1%
Passeggiata, bicicletta	32,0%	13,2%	24,9%
Concerto, discoteca	9,9%	9,3%	9,7%
Funzioni religiose	49,4%	24,9%	40,1%
(N)	409	250	659

Sui dati rilevati dall'accompagnamento si riscontra una prevalenza per le attività tipiche familiari dei giorni pre-festivi/festivi quali lo shopping, assistere a funzioni religiose e ritrovarsi a casa dei parenti. La distribuzione per scuola frequentata conferma la parziale autonomia dei bambini più grandi nelle attività non strutturate. Se si osserva la rilevazione del numero di viaggi di andata e ritorno effettuati durante la settimana per accompagnare i figli alle attività extrascolastiche, la

media, decisamente elevata, è di circa 4 viaggi. La distribuzione secondo il numero di viaggi indica che il 70% del campione di genitori rientra nelle prime due fasce di viaggi. Questa stessa distribuzione per le classi frequentate non è significativa da che ne consegue che indipendentemente dalle attività svolte non vi è una sostanziale diversità nel carico dell'accompagnamento nel caso della scuola primaria o secondaria.

Tab. 22 Numero di viaggi settimanali per accompagnamento attività extrascolastiche

	Primaria	Secondaria	Totale
1-2 viaggi	30,2%	29,3%	29,9%
3-4 viaggi	39,6%	44,7%	41,3%
5-6 viaggi	17,6%	15,4%	16,9%
più di 7 viaggi	12,6%	10,6%	11,9%
Total	100,0	100,0%	100,0%
(N)	404	208	612

1.4 Percezione di sicurezza nel luogo di residenza

In questo paragrafo affronteremo uno dei temi centrali nella discussione sulla mobilità autonoma. La percezione dei possibili rischi che i bambini/figli possono incontrare andando da soli è un fattore oltremodo risolutivo nella costruzione dei vincoli all'autonomia nei percorsi e nelle attività quotidiane. Le risposte del campione dei bambini tratteggiano uno scenario positivo: il quartiere, o il luogo di residenza, appare infatti uno spazio “non rischioso” e indirettamente uno spazio conosciuto in cui potersi muovere senza particolari minacce alla propria incolumità.

Tab. 23. Sentimento di sicurezza del luogo di residenza (bambini)

Molto sicuro	35,7%
Abbastanza sicuro	31,5%
Non molto sicuro	24,4%
Per nulla sicuro	8,4%
Totale	100,0%
(N)	717

Nella percezione delle possibili paure vissute dai bambini emerge un quadro in cui l'essere infastidito da adulti sconosciuti e da altri bambini (bullismo) rappresentano la maggioranza delle risposte. Il traffico, tenuto costanti la variabili di contesto, risulta una minaccia poco avvertita. Un dato percentualmente significativo è quello relativo alla paura di perdersi in cui la variabile età ha una sua importanza.

Tab. 24. Paure vissute fuori casa da solo o con amici (bambini)

	Sì	No	Non so	Totale
Traffico	14,0%	77,5%	8,5%	100,0
Perdermi	37,2%	52,7%	10,1%	100,0
Infastidito da altri bambini/ragazzi	53,8%	27,7%	18,5%	100,0
Infastidito da adulti	62,7%	26,8%	10,5%	100,0
Non mi sento grande	21,2%	66,7%	12,1%	100,0
Non saprei cosa fare	23,3%	47,7%	29,0%	100,0

(N. 703)

Dal campione dei genitori si è registrato il dato sulla percezione della sicurezza nel proprio quartiere mediante il grado di accordo su due distinti item relativi al controllo interno al luogo di residenza da parte degli altri adulti e alla eventuale minaccia portata da soggetti residenti giovani e adulti. Il risultato evidenzia una apparente contraddizione: per un verso il 50% ritiene che effettivamente gli altri abitanti adulti del quartiere possano esercitare un controllo sui bambini, dall'altro il 45% avverte una possibile presenza minacciosa "di adulti e giovani" nei confronti dell'incolumità dei figli.

Tab. 25 Grado di accordo sugli item di percezione della sicurezza

	Molto d'accordo	D'accordo	Ne d'accordo ne disaccordo	Disaccordo	Molto in disaccordo	Totale
La maggior parte degli adulti che vivono nel quartiere controlla i bambini delle altre persone	18,5%	32,9%	31,7%	10,9%	5,9%	100,0%
La presenza di alcuni giovani e adulti nel quartiere mi fa paura e non lascio i figli a giocare in strada	17,2	27,8	34,1	16,4	4,4	100,0%

(N: 744)

Confrontando il dato con il contesto di vita, la distribuzione del primo item mostra un più accentuato disaccordo nell'area urbana (Bari) e nella piccola città (Desio) in confronto con le aree suburbane e centrali della città. Al contrario, nel secondo item si registra una sostanziale uniformità che indica una diffusa percezione di pericolo, la quale non sempre è sostenuta dalla realtà, ma si motiva per la sedimentazione dei fatti narrati dal circuito dei mass-media.

2. Variabili socio-demografiche e la mobilità autonoma dei bambini

Nei successivi paragrafi analizzeremo in dettaglio l'influenza delle variabili socio-demografiche sulla mobilità autonoma relativa al campione dei bambini e al campione dei genitori.

Questo approfondimento permette di comprendere in maniera più chiara l'articolata realtà familiare e contestuale da cui prendono forma le dinamiche di autonomia concesse ai figli.

La presentazione dei risultati seguirà il seguente ordine di variabili:

- età e genere dei bambini
- classe sociale di appartenenza dei genitori
- area di riferimento.

Queste variabili saranno incrociate con i differenti permessi concessi ai bambini di muoversi da soli nel proprio contesto di vita comparando dove possibile il dato dei genitori con quello dei figli.

2. L'influenza di fattori diversi sulla mobilità autonoma

2.1 Età e genere

Dalle precedenti osservazioni diversificate per ordine di scuola frequentata (primaria e secondaria) sono emersi alcuni punti interessanti, nello specifico la più ampia autonomia degli alunni della secondaria che implicitamente richiama il fondamentale passaggio a quell'età in cui i genitori sono orientati a ridurre i vincoli alla mobilità autonoma.

Per il primo dei permessi analizzati, l'attraversamento delle strade principali, l'evidenza empirica mostra un decisivo salto, sia per i maschi che per le femmine, verso gli 11 anni. Nel caso delle bambine la percentuale raddoppia (dal 36% al 63%) e, nel caso dei bambini, il permesso è accordato a 9 su 10. Il genere, se non modifica la sostanza del discorso, tuttavia è significativo soprattutto nelle fasce di età più piccole per le bambine, le quali hanno minore autonomia in confronto ai loro coetanei.

Tab. 26 Permesso di attraversare le strade principali da solo per genere e età (genitori)

Femmina		Sì	No	Totale
età	7	0%	100,0%	100,0%
	8	9,8%	90,2%	100,0%

	9	9,3%	90,7%	100,0%
	10	36,4%	63,6%	100,0%
	11	63,2%	36,8%	100,0%
	12	78,6%	21,4%	100,0%
	13	96,1%	3,9%	100,0%
	14	100,0%	0%	100,0%
	Totale	44,7%	55,3%	100,0%
	N.	164	203	367
Maschio				
età	7	1,7%	98,3%	100,0%
	8	12,7%	87,3%	100,0%
	9	30,0%	70,0%	100,0%
	10	37,1%	62,9%	100,0%
	11	88,1%	11,9%	100,0%
	12	86,7%	13,3%	100,0%
	13	94,7%	5,3%	100,0%
	14	93,8%	6,3%	100,0%
	Totale	48,8%	51,2%	100,0%
	N.	186	195	381

La stessa rappresentazione percentuale emerge dalle risposte dei bambini. Il raggiungimento degli 11 anni apre un orizzonte di maggiore autonomia, anche se vi è da sottolineare, come sovente accade, una differente percezione della propria indipendenza rispetto a quella espressa dai genitori.

Tale differenza di giudizio è imputabile ad una difformità a livello cognitivo nel rispondere ai quesiti che enfatizza le aspettative dei figli rispetto alle norme di controllo interiorizzate dei genitori. Comunque, al di là di questa evidenza è importante sottolineare che vi è una sostanziale uniformità nell'orientamento complessivo.

Inoltre, si conferma il fatto che i bambini percepiscano di essere più autonomi delle bambine, il che rimanda ad una probabile socializzazione di genere all'interno della famiglia, la quale si orienta su una maggiore indipendenza nella mobilità concessa ai figli rispetto alle figlie .

Tab. 27 Permesso di attraversare le strade principali da solo per genere e età (bambini)

Femmina		Da solo	Accompagnato	Totale
---------	--	---------	--------------	--------

età	7	15,6%	84,4%	100,0%
	8	28,3%	71,7%	100,0%
	9	28,1%	71,9%	100,0%
	10	49,1%	50,9%	100,0%
	11	60,0%	40,0%	100,0%
	12	83,7%	16,3%	100,0%
	13	100,0%	0%	100,0%
	14	100,0%	0%	100,0%
	Totale	39,3%	60,7%	100,0%
	N.	137	212	349
Maschio				
età	7	24,1%	75,9%	100,0%
	8	27,6%	72,4%	100,0%
	9	45,3%	54,7%	100,0%
	10	50,7%	49,3%	100,0%
	11	83,7%	16,3%	100,0%
	12	87,1%	12,9%	100,0%
	13	87,1%	12,9%	100,0%
	14	100,0%	0%	100,0%
	Totale	58,6%	41,4%	100,0%
	N.	236	167	403

Passando al successivo permesso, andare da solo in luoghi extrascolastici il risultato del campione di genitori mette in luce una minore propensione a concedere l'autonomia in particolare nei confronti delle bambine. Se prendiamo l'età di 11 anni quale punto di svolta, più del 50% delle bambine undicenni viene accompagnato, mentre per i maschi la percentuale di accompagnamento si abbassa al 28%. Questo trend è confermato dal relativo dato all'autonomia, infatti il 31% dei maschi di 11 anni ha il permesso di andare da solo in confronto al 15,5% delle coetanee. Un altro dato assai importante su questa differenziazione di genere riguarda il fatto che le bambine sono limitate nei loro spostamenti anche nelle fasce di età 13-14 anni rispetto ai loro coetanei in una percentuale assai significativa. Ovviamente bisognerebbe indagare meglio l'aspetto della distanza dei luoghi extrascolastici da raggiungere, in quanto fondamentale nel determinare la concessione del permesso e l'eventuale scelta di ricorrere al mezzo privato.

Tab. 28 Permesso di andare in altri luoghi da solo per genere e età (genitori)

Femmina		Da solo	Accompagnato	Variabile	Totale
età	7	0%	95,5%	4,5%	100,0%
	8	1,9%	96,2%	1,9%	100,0%
	9	1,8%	94,5%	3,6%	100,0%
	10	10,9%	72,7%	16,4%	100,0%
	11	15,5%	53,4%	31,0%	100,0%
	12	34,1%	43,9%	22,0%	100,0%
	13	25,5%	21,6%	52,9%	100,0%
	14	50,0%	12,5%	37,5%	100,0%
	Totale	14,0%	66,1%	19,9%	100,0%
	N.	52	246	74	372
Maschio					
età	7	0%	98,3%	1,7%	100,0%
	8	0%	91,1%	8,9%	100,0%
	9	13,5%	67,3%	19,2%	100,0%
	10	6,3%	68,3%	25,4%	100,0%
	11	31,0%	28,6%	40,5%	100,0%
	12	36,1%	32,8%	31,1%	100,0%
	13	55,3%	21,1%	23,7%	100,0%
	14	81,3%	6,3%	12,5%	100,0%
	Totale	20,7%	58,8%	20,5%	100,0%
	N.	80	227	79	386

Il permesso di tornare da scuola da solo rappresenta sicuramente una questione centrale nell'autonomia dei bambini con dei risvolti rilevanti per le politiche di mobilità locali. Il dato complessivo mostra un trend simile per entrambi i generi, ovvero l'iniziale, seppure timida, acquisizione d'autonomia a partire dagli 11 anni (età di ingresso nella scuola secondaria), fino ad arrivare alla fine di questo ciclo di studi (13-14 anni) con percentuali che variano dall'80% per le femmine al 90% dei maschi.

Tab. 29 Permesso di tornare da scuola da solo per genere e età (genitori)

Femmina		Sì	No	Totale
età	7	0%	100,0%	,0%

	8	3,9%	96,1%	100,0%
	9	11,1%	88,9%	100,0%
	10	11,3%	88,7%	100,0%
	11	56,1%	43,9%	100,0%
	12	69,2%	30,8%	100,0%
	13	83,3%	16,7%	100,0%
	14	81,3%	18,8%	100,0%
	Totale	35,1%	64,9%	100,0%
	N.	126	233	359
Maschio				
età	7	0%	100,0%	100,0%
	8	5,4%	94,6%	100,0%
	9	12,0%	88,0%	100,0%
	10	19,7%	80,3%	100,0%
	11	69,2%	30,8%	100,0%
	12	73,3%	26,7%	100,0%
	13	91,2%	8,8%	100,0%
	14	92,9%	7,1%	100,0%
	Totale	36,6%	63,4%	100,0%
	N.	136	236	372

L'uscita in condizioni di buio disegna un quadro di mobilità autonoma estremamente ridotto, ciò è per certi versi comprensibile in quanto il buio si configura simbolicamente quale spazio di rischio e pericolo. Ma è interessante notare come le femmine sono quelle più soggette a tale restrizione anche in età più avanzata (13-14 anni), viceversa per i maschi, seppure con percentuali minime, la situazione incomincia a mutare a partire dagli 11 anni e aumentare sensibilmente nella fascia 13-14 anni.

Tab. 30 Permesso di uscire alla sera da solo per genere e età (genitori)

Femmina		Sì	No	Totale

età	7	0%	100,0%	,0%
	8	0%	100,0%	100,0%
	9	1,8%	98,2%	100,0%
	10	3,6%	96,4%	100,0%
	11	1,7%	98,3%	100,0%
	12	9,5%	90,5%	100,0%
	13	23,5%	76,5%	100,0%
	14	18,8%	81,3%	100,0%
	Totale	6,2%	93,8%	100,0%
	N.	23	349	372
Maschio				
età	7	0%	100,0%	100,0%
	8	0%	100,0%	100,0%
	9	1,9%	98,1%	100,0%
	10	1,6%	98,4%	100,0%
	11	19,0%	81,0%	100,0%
	12	16,7%	83,3%	100,0%
	13	31,6%	68,4%	100,0%
	14	53,3%	46,7%	100,0%
	Totale	10,4%	89,6%	100,0%
	N.	40	346	386

Il permesso di usare la bicicletta da solo/a è in linea con quanto già rilevato sulla fascia di età 11-12 anni come soglia minima per accordare l'autonomia. Anche in questo caso tuttavia il genere ha un notevole impatto: una quota più ampia di maschi ha tale permesso anche nelle fasce di età più basse (9-10 anni).

Tab. 31 Permesso di andare in bicicletta da solo lungo le strade principali per genere e età (genitori)

Femmina		Sì	No	Totale
età	7	0%	100,0%	,0%
	8	3,8%	96,2%	100,0%
	9	3,9%	96,1%	100,0%
	10	5,8%	94,2%	100,0%
	11	22,0%	78,0%	100,0%
	12	44,7%	55,3%	100,0%
	13	69,8%	30,2%	100,0%
	14	66,7%	33,3%	100,0%
	Totale	22,1%	77,9%	100,0%
	N.	75	265	340
Maschio				
età	7	0%	100,0%	100,0%
	8	0%	100,0%	100,0%
	9	15,4%	84,6%	100,0%
	10	10,9%	89,1%	100,0%
	11	42,9%	57,1%	100,0%
	12	44,6%	55,4%	100,0%
	13	79,4%	20,6%	100,0%
	14	71,4%	28,6%	100,0%
	Totale	25,5%	74,5%	100,0%
	N.	91	266	357

I risultati emersi dalle risposte dei bambini ricalcano l'orientamento di fondo di quelle espresse dai genitori, se non per le percentuali nelle singole età relative al permesso in questione.

Tab. 32 Permesso di andare in bicicletta lungo le strade principali per genere e età (bambini)

Femmina		Sì	No	Totale
età	7	14,3%	85,7%	100,0%
	8	19,6%	80,4%	100,0%
	9	22,2%	77,8%	100,0%
	10	20,8%	79,2%	100,0%
	11	44,0%	56,0%	100,0%
	12	63,2%	36,8%	100,0%
	13	82,6%	17,4%	100,0%
	14	93,3%	6,7%	100,0%
	Totale	39,3%	60,7%	100,0%
	N.	137	212	349
Maschio				
età	7	29,6%	70,4%	100,0%
	8	27,3%	72,7%	100,0%
	9	44,0%	56,0%	100,0%
	10	25,4%	74,6%	100,0%
	11	50,0%	50,0%	100,0%
	12	69,6%	30,4%	100,0%
	13	94,4%	5,6%	100,0%
	14	95,0%	5,0%	100,0%
	Totale	48,6%	51,4%	100,0%
	N.	180	190	370

L'ultimo permesso previsto nei due questionari concerne l'uso autonomo dei mezzi pubblici. Comparato con gli altri permessi analizzati, si può asserire che in questo caso i genitori esprimono una specifica preoccupazione, simile a quella manifestata per l'uscita in condizioni di buio. Infatti, percentualmente si eleva l'età a cui viene accordato l'utilizzo autonomo dell'autobus, dagli 11 anni ai 13, indipendentemente dal genere dei figli. Solo nella fascia dei 14 anni si consolida significativamente la quota di casi che ottengono tale permesso. Si può dedurre che il mezzo pubblico sia percepito come pericoloso, in quanto spazio non controllato in cui è facile incontrare sconosciuti ed essere potenzialmente vittima di soprusi. Questa constatazione apre un orizzonte di riflessione sulla mobilità autonoma della fascia 11-14 anni.

Tab. 33 Permesso di utilizzare i mezzi pubblici da solo per genere e età (genitori)

Femmina		Sì	No	Totale
età	7	0%	100,0%	100,0%
	8	0%	100,0%	100,0%
	9	0%	100,0%	100,0%
	10	0%	100,0%	100,0%
	11	3,4%	96,6%	100,0%
	12	11,9%	88,1%	100,0%
	13	36,7%	63,3%	100,0%
	14	62,5%	37,5%	100,0%
	Totale	9,8%	90,2%	100,0%
	N.	36	331	367
Maschio				
età	7	0%	100,0%	100,0%
	8	0%	100,0%	100,0%
	9	3,8%	96,2%	100,0%
	10	1,5%	98,5%	100,0%
	11	7,5%	92,5%	100,0%
	12	13,6%	86,4%	100,0%
	13	38,5%	61,5%	100,0%
	14	62,5%	37,5%	100,0%
	Totale	10,2%	89,8%	100,0%
	N.	39	344	383

Le indicazioni messe in luce dai giudizi dei genitori trovano un deciso riscontro nelle opinioni dei figli e con percentuali molto simili. Indubbiamente, vi è un riscontro importante nell'efficacia della socializzazione familiare verso i comportamenti di mobilità adottati.

Tab. 34 Permesso di utilizzare i mezzi pubblici da solo per genere e età (bambini)

Femmina		Sì	No	Totale
---------	--	----	----	--------

età	7	0%	100,0%	100,0%
	8	0%	100,0%	100,0%
	9	0%	100,0%	100,0%
	10	0%	100,0%	100,0%
	11	3,3%	96,7%	100,0%
	12	16,3%	83,7%	100,0%
	13	50,9%	49,1%	100,0%
	14	73,7%	26,3%	100,0%
	Totale	13,7%	86,3%	100,0%
	N.	53	333	386
Maschio				
età	7	5,1%	94,9%	100,0%
	8	0%	100,0%	100,0%
	9	3,8%	96,2%	100,0%
	10	7,5%	92,5%	100,0%
	11	7,0%	93,0%	100,0%
	12	26,2	73,8	100,0%
	13	59,0%	41,0%	100,0%
	14	85,0%	15,0%	100,0%
	Totale	17,3%	82,7%	100,0%
	N.	69	330	399

2.2 Classe sociale

La terza variabile socio-demografica analizzata è la classe sociale di appartenenza. Per ricostruire la classe sociale si è inserita nel questionario dei genitori la domanda sulla professione divisa per macro categorie professionali per poi raggrupparle seguendo i criteri di attribuzione alla specifica classe dei singoli casi: borghesia, media e operaia (Cobalti e Schizzerotto, 1994). Il dato su questa variabile è assai importante alla luce di quanto sia ipotizzabile una diversa configurazione delle scelte e dei vincoli collegabili alla cultura e alla disponibilità economica nelle diverse classi sociali in riferimento alla mobilità autonoma dei figli.

Per la discussione dei risultati si è fatto riferimento esclusivamente alla professione di chi ha compilato il questionario e le tabelle presentate sono solo quelle con una alta significatività statistica nella relazione tra le due variabili (espressa dal valore del chi quadro .005)⁷.

⁷ Per quanto riguarda le risposte dei genitori, dall'analisi sulla significatività statistica solo la variabile attraversamento delle strade ha ottenuto un chi quadro pari allo .005. Si è deciso di presentare anche le altre due

Su quest'ultima osservazione, si è rilevato come i permessi relativi all'uscita dopo il tramonto, ai percorsi extrascolastici e all'utilizzo dei mezzi pubblici non siano significativi, ovvero la classe sociale non è discriminante. A conferma di quanto già emerso sulle variabili dell'età e del genere dei figli, tuttavia, è opportuno sottolineare come l'opinione espressa su queste tre situazioni è orientata negativamente indipendentemente dalla classe sociale.

Dei restanti permessi si può affermare che il sottocampione della classe operaia mostra una maggiore propensione ad accordarli in confronto con i sottocampioni appartenenti alla borghesia e alla classe media. Scendendo nella specificità del permesso, i figli della classe operaia sono sensibilmente più autonomi nel tornare a casa da scuola, mentre è minore la distanza per l'attraversamento delle strade principali e l'utilizzo della bicicletta.

Tab. 37 Permesso di attraversare le strade da solo per classe sociale (genitori)

	Sì	No	Totale
borghesia	44,2%	55,8%	100,0%
classe media	43,9%	56,1%	100,0%
classe operaia	55,8%	44,2%	100,0%
Totale	46,8%	53,2%	100,0%
(N)	251	285	536

Tab. 38 Permesso di attraversare le strade da solo per classe sociale (bambini)

	Sì	No	Totale
borghesia	53,7%	46,3%	100,0%
classe media	51,2%	48,8%	100,0%
classe operaia	63,6%	36,4%	100,0%
Totale	54,6%	45,4%	100,0%
(N)	251	285	536

Tab. 39 Permesso di tornare da scuola da solo per classe sociale (genitori)

	Sì	No	Totale
borghesia	28,4%	71,6%	100,0%
classe media	30,2%	69,8%	100,0%

variabili poiché il valore del chi quadro era comunque basso da consentire quantomeno una valutazione. Per i bambini, viceversa, l'unica tabella significativa è quella relativa all'attraversamento delle strade da sole, quindi abbiamo omesso le altre tabelle relative ai restanti permessi.

classe operaia	48,4%	51,6%	100,0%
Totale	34,2%	65,8%	100,0%
(N)	179	345	524

Tab. 40 Permesso di andare in bicicletta da solo sulle strade principali per classe sociale (genitori)

	Sì	No	Totale
borghesia	23,0%	77,0%	100,0%
classe media	21,2%	78,8%	100,0%
classe operaia	31,9%	68,1%	100,0%
Totale	24,1%	75,9%	100,0%
(N)	119	375	494

Se dovessimo valutare compiutamente queste evidenze empiriche si potrebbe asserire che comunque l'appartenenza di classe non è così decisiva, come ci si potrebbe aspettare, nell'orientare le decisioni in merito ai permessi.

2.3 Area di residenza

Nell'affrontare la discussione sulla variabile del contesto di residenza è interessante rimarcare ai fini dell'analisi sulle risposte dei genitori che, esclusi i due permessi relativi all'uscita in condizioni di buio e l'utilizzo dei mezzi pubblici, la relazione con i diversi permessi è oltremodo significativa (chi quadro .001)⁸.

Questo significa che il luogo di vita nel quale si muove la famiglia ha un impatto notevole, se non risolutivo, sulla eventuale mobilità autonoma dei figli e, quindi, sulla percezione di sicurezza dei genitori. Le dimensioni rurale (Misinto) e sub-urbana (Guidonia) risultano avere un effetto più permissivo in comparazione con le altre iscritte nella ricerca. In particolare, i bambini residenti in queste due aree sono più autonomi nell'attraversamento delle strade principali e nell'utilizzo della bicicletta. Le zone propriamente urbane (Roma e Bari) mostrano una minor propensione ad accordare il permesso di utilizzo della bicicletta, facilmente comprensibile per il fattore del traffico, e l'autonomia sui percorsi extrascolastici. In tal senso, spicca l'evidenza del contesto urbano (Bari) dove una percentuale assai minore rispetto alle altre aree ha il permesso di tornare autonomamente da scuola.

La piccola città (Desio) appare al confine tra queste due polarità, in altre parole mostra, contemporaneamente, caratteri ascrivibili sia alla città che alle zone rurali e suburbane.

⁸ Di conseguenza abbiamo ommesso le tabelle in quanto non utili ai fini della discussione dei dati raccolti.

Tab. 41 Permesso di attraversare le strade da solo per area di residenza (genitori)

	Sì	No	Totale
Centro città (Roma)	39,7%	60,3%	100,0%
Urbana (Bari)	43,3%	56,7%	100,0%
Suburbana (Guidonia)	50,0%	50,0%	100,0%
Piccola città (Desio)	41,9%	58,1%	100,0%
Rurale (Misinto)	58,8%	41,2%	100,0%
Totale	47,0%	53,0%	100,0%
N.	355	401	756

Tab. 42 Permesso di andare in altri luoghi da solo per area di residenza (genitori)

	Da solo	Accompagnato	Variabile	Totale
Centro città (Roma)	10,8%	68,8%	20,4%	100,0%
Urbana (Bari)	11,3%	74,2%	14,5%	100,0%
Suburbana (Guidonia)	22,1%	55,8%	22,1%	100,0%
Piccola città (Desio)	13,6%	64,0%	22,4%	100,0%
Rurale (Misinto)	28,8%	49,0%	22,2%	100,0%
Totale	17,5%	62,3%	20,2%	100,0%
N.	134	477	155	766

Tab. 43 Permesso di tornare da scuola da solo per area di residenza (genitori)

	Sì	No	Totale
Centro città (Roma)	36,6%	63,4%	100,0%
Urbana (Bari)	24,0%	76,0%	100,0%
Suburbana (Guidonia)	36,0%	64,0%	100,0%
Piccola città (Desio)	34,1%	65,9%	100,0%
Rurale (Misinto)	48,7%	51,3%	100,0%
Totale	36,0%	64,0%	100,0%
N.	266	473	739

Tab. 44 Permesso di andare in bicicletta da solo lungo le strade principali per area di residenza (genitori)

	Sì	No	Totale
Centro città (Roma)	9,2%	90,8%	100,0%

Urbana (Bari)	11,1%	88,9%	100,0%
Suburbana (Guidonia)	31,1%	68,9%	100,0%
Piccola città (Desio)	23,1%	76,9%	100,0%
Rurale (Misinto)	43,7%	56,3%	100,0%
Totale	24,0%	76,0%	100,0%
N.	169	535	704

Dalle risultanze sulle singole aree si evince con chiarezza il loro peculiare impatto sulle dinamiche di autonomia dei bambini/figli, molto più accentuato della classe sociale di appartenenza. Ovviamente, a livello locale si riproducono le identiche prassi di accordare i permessi in misura maggiore nella fascia di età 11-12 e ai maschi piuttosto che alle femmine, ma il fattore residenza determina una disposizione differente dei genitori in relazione ai possibili rischi che i loro figli possono incontrare.

Per quanto rilevato dal campione di bambini si riconferma la tendenza ad una maggiore percezione di indipendenza nella mobilità rispetto alle valutazioni espresse dai genitori in riferimento all'attraversamento delle strade principali e l'andare in bicicletta. Quest'ultimo permesso mostra una significativa differenza tra le risposte dei bambini e quelle dei genitori. L'unico dato in controtendenza riguarda l'area suburbana (Guidonia) in relazione all'attraversamento delle strade principali.

Tab. 45 Permesso di attraversare le strade da solo per area di residenza (bambini)

	Sì	No	Totale
Centro città (Roma)	58,4%	41,6%	100,0%
Urbana (Bari)	56,5%	43,5%	100,0%
Suburbana (Guidonia)	46,6%	53,4%	100,0%
Piccola città (Desio)	56,8%	43,2%	100,0%
Rurale (Misinto)	65,4%	34,6%	100,0%
Totale	56,6%	43,4%	100,0%
N.	453	348	801

Tab. 46 Permesso di andare in bicicletta da solo lungo le strade principali per area di residenza (bambini)

	Sì	No	Totale
Centro città (Roma)	37,4%	62,6%	100,0%

Urbana (Bari)	41,9%	58,1%	100,0%
Suburbana (Guidonia)	41,6%	58,4%	100,0%
Piccola città (Desio)	51,2%	48,8%	100,0%
Rurale (Misinto)	48,3%	51,7%	100,0%
Totale	43,9%	56,1%	100,0%
N.	169	535	704

3. Come si muovevano i genitori quando erano piccoli

L'ultimo paragrafo mette a confronto le esperienze dei genitori e le esperienze dei figli nell'ottica della rispettiva autonomia. Questa comparazione mette in risalto un passaggio intergenerazionale che per certi versi assume i contorni di un vero e proprio cambiamento epocale, soprattutto sul mezzo utilizzato per andare a scuola nella fascia di età della primaria (8-9 anni): tre genitori su quattro hanno dichiarato che vi si recavano a piedi, dato che contrasta vistosamente con quello dei loro figli. La comprensione di questo profondo mutamento nelle abitudini di mobilità è evidente se si considerano i cambiamenti che la nostra società ha vissuto negli ultimi 25/30 anni, che hanno contribuito a privilegiare in misura massiccia il mezzo privato. Ad esempio, solo per citarne qualcuno tra i più importanti, il significativo aumento del numero di donne lavoratrici, la dispersione territoriale dei luoghi e la frammentazione degli orari di lavoro, elementi che spingono verso una soluzione di mobilità più "economica" in termini di spazio e tempo.

Tab. 47 Mezzo utilizzato all'età di 8-9 anni per andare a scuola (genitori)

A piedi	75,9%
In bicicletta	0,9%
Scuolabus	9,5%
Mezzi pubblici	0,8%
Automobile	12,4%
Altro	0,4%
Totale	100,0%
(N)	748

Queste affermazioni sono convalidate dalla constatazione che in realtà non è mutata sostanzialmente la distanza casa-scuola: quasi il 40% asserisce che il percorso è lo stesso di quello attuale. Di conseguenza si può ritenere che abbiano influito variabili relative ai

cambiamenti della percezione del ruolo genitoriale e dei tempi di vita familiare (lavoro e famiglia) e della localizzazione dei luoghi di lavoro rispetto a quelli di residenza.

Tab. 48 Distanza della scuola dalla casa rispetto alla situazione attuale dei propri figli

Molto minore	18,6%
Minore	13,5%
Circa la stessa	38,6%
Maggiore	17,6%
Molto maggiore	11,8%
Totale	100,0%
(N)	757

Se osserviamo la distribuzione dell'età in cui il genitore ha avuto il permesso di muoversi da solo si nota una spalmatura su più fasce di età, nondimeno il risultato indica anche in questo caso il salto nella fascia di età compresa tra i 10 e 11 anni. Non è possibile un adeguato confronto con i dati del campione di bambini poiché nel loro questionario sono state specificate le differenti situazioni in cui poteva essere concessa l'autonomia e ciò falserebbe la comparazione.

Tab. 49 Età in cui si è avuto il permesso di andare in giro da soli (genitori)

6-7 anni	11,4%
8-9 anni	15,3%
10-11 anni	27,1%
12-13 anni	21,7%
14-15 anni	18,7%
più di 15 anni	5,7%
Totale	100,0%
N.	737

Tabella 50. Maggiori possibilità di andare in giro da soli (genitori)

Molte di più	27,5%
Di più	30,1%

Le stesse	27,2%
Di meno	10,1%
Molte di meno	5,2%
Totale	100,0%
N.	765

Tuttavia in merito alla valutazione espressa dai genitori sulle minori o maggiori possibilità di andare in giro da soli rispetto ai loro figli quasi 2 genitori su 3 genitori ritengono di aver avuto più autonomia.

Discussione e conclusioni

Le riflessioni che possono essere tratte da questa ricerca sono di ordine generale e di merito.

Nel primo caso va sottolineato come tale indagine ha consentito di raccogliere per la prima volta a livello italiano una base dati fondamentale per coloro che si occupano non solo di mobilità dei bambini, ma più in generale della qualità della loro vita e del loro sviluppo. Inoltre il dibattito e confronto che si svilupperà tra esperti, decisori politici e tecnici sulle implicazioni che una ridotta mobilità autonoma dei bambini ha sul loro benessere fisico e psicologico, sarà di grande interesse in questo momento storico in cui i bambini “soffrono” di un atteggiamento iperprotettivo da parte degli adulti che li circondano. Atteggiamento alimentato dai media e dal diffondersi della tendenza a proteggerli dai pericoli sociali attraverso la separazione e l’isolamento.

Quanto agli esiti

- coerentemente con quanto avevano già messo in evidenza le poche ricerche italiane in questo campo la mobilità autonoma dei bambini italiani è molto ridotta e in progressiva diminuzione;
- esistono sensibili differenze di genere: i maschi hanno maggiore autonomia negli spostamenti rispetto alle loro coetanee in quasi tutte le fasce di età; l’entrata nella fascia dei 13-14 anni riduce percentualmente tali differenze solo in situazioni specifiche quali il tornare a casa da scuola e l’attraversamento delle strade principali; viceversa l’andare in altri luoghi oltre la scuola mostra una chiara tendenza dei maschi ad essere “più liberi” delle femmine, coerentemente con un atteggiamento tradizionale che ritiene che i primi debbano avere più possibilità di “conquistare” il proprio spazio all’interno della realtà che li circonda;

- la fascia di età di 11 anni, che segna il passaggio dalla scuola primaria alla secondaria rappresenta un salto nel processo di acquisizione dell'autonomia e dunque un brusco mutamento nei comportamenti genitori/figli;
- l'uscire dopo il tramonto e prendere i mezzi pubblici da soli sono percepiti come gli ambiti dove minore è il controllo sociale e di conseguenza sono quelli nei quali emerge con maggiore chiarezza la tendenza a spostare in avanti la concessione dell'autonomia (13-14 anni);
- esiste una differente percezione dell'età di rilascio dei permessi tra genitori e figli: mentre i primi tendono a sottostimarla in ragione di un profondo mutamento del ruolo genitoriale intervenuto negli ultimi decenni in Italia, i secondi manifestano un atteggiamento opposto segno evidente di un profondo bisogno di maggiore autonomia;
- l'atteggiamento estremamente protettivo dei genitori italiani porta di fatto ad esiti opposti a quanto desiderato: è infatti molto probabile che un soggetto a cui è stata concessa un'autonomia negli spostamenti molto ridotta corra più rischi intorno ai 13-14 anni (non dimentichiamo che a quell'età è possibile guidare un motociclo) di quanti ne corre uno a cui tale autonomia è stata rilasciata più gradualmente. Su questo tema sarebbe necessario un grosso lavoro di presa di coscienza e sensibilizzazione dei genitori;
- la sovrastima da parte dei bambini dei pericoli sociali rispetto a quelli del traffico necessiterebbe una riflessione estremamente approfondita sul ruolo che i mass media italiani stanno giocando in questo senso negli ultimi anni;
- sempre a questo proposito l'atteggiamento contraddittorio manifestato dai genitori è un segnale preoccupante della contraddizione nella quale sono costretti a vivere quotidianamente i genitori italiani che se per un verso ritengono di avere una sufficiente capacità di conoscere il proprio ambiente di vita e le persone che vi abitano, dall'altro sono costantemente bombardati dai media che li portano a dubitare delle loro conoscenze e capacità di giudizio e a ritenere che i loro figli siano sotto costanti minacce.

Raccomandazioni per future ricerche

Una prima raccomandazione è quella di ampliare il campione che, soprattutto in una realtà diversificata come quella italiana, esso appare infatti troppo esiguo per permettere la generalizzabilità statistica dei risultati all'intera popolazione scolastica di riferimento.

Un altro elemento che riteniamo fondamentale sottoporre all'attenzione è quello di indagare in maniera più approfondita quali sono le motivazioni che portano i genitori a negare i permessi. Una migliore comprensione delle stesse è infatti strategica per l'elaborazione di politiche

efficaci, soprattutto in un contesto come quello italiano dove pare che negli ultimi anni si sia verificato un “sorpasso” delle paure di natura sociale, rispetto a quelle legate al traffico.

Infine sarebbero fortemente auspicabili ricerche su come la mobilità autonoma abbia effetti positivi sulla salute fisica e psicologica dei bambini.

Raccomandazioni per la politica

Gli esiti della ricerca e le politiche attuate in questo campo in Italia portano a suggerire la necessità che i futuri interventi volti alla promozione di una più ampia mobilità autonoma dei bambini siano caratterizzati da:

1. un approccio trasversale e asettoriale al tema reso necessario dalle varietà di motivazioni che hanno portato alla situazione attuale e dagli effetti che una maggiore mobilità autonoma dei bambini ha su molteplici aspetti della loro vita quotidiana;
2. una metodologia fortemente partecipata lungo tutto il percorso progettuale;
3. un ambito di intervento che non si riduca unicamente al percorso-casa –scuola, ma che prenda in considerazione l’ambiente di vita quotidiano nel suo complesso. Se ci poniamo dal punto di vista del bambino è infatti impensabile che il bisogno di esplorare e conoscere il proprio territorio, sperimentare l’ampliamento di propri margini di autonomia, soddisfare i propri bisogni ludici e di socializzazione si esauriscano nella possibilità di compiere a piedi, e non sempre in autonomia come le esperienze dei pedibus ci mostrano, il percorso casa-scuola. Naturalmente questa scelta comporta un notevole balzo in avanti sotto diversi punti di vista, innanzitutto sul piano culturale e politico perché concedere questa libertà ai bambini equivale a manifestare un deciso impegno nei confronti dell’affermazione di alcuni loro diritti fondamentali, sanciti dalla Convenzione ONU sui diritti dell’Infanzia del 1989: il diritto ad essere ascoltati su ogni questione che li riguarda (art. 12), il diritto al gioco (art. 31) e a godere del migliore stato di salute possibile (art. 24), ma significa anche farsi paladini della promozione di un diritto finora dimenticato, ma che nei Paesi sviluppati è sempre più a rischio, quello alla mobilità autonoma.

Riferimenti bibliografici

AA. VV. (2007), *Bambini e stampa, Famiglie e nuove generazioni nel racconto dei giornali*, Carocci, Roma

Ambiente Italia (a cura di Bianchi, D., Zanchini, E.) (2011), *Il consumo di suolo in Italia*, EA, Milano

Eurispes/Telefono Azzurro (2009), *10° Rapporto nazionale sulla condizione dell'infanzia e dell'adolescenza*, Roma

Istat (2011), *La vita quotidiana nel 2009*, Roma

Prezza, M. (2007), Children's Independent Mobility: a Review of Recent Italian Literature, *Children, Youth and Environment*, 17(4)

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", in: *Journal of Prevention & Intervention in the Community*, 38, 1, 8, pp. 8-25

Rissotto, A., Tonucci, F., (2002), Freedom of Movement and Environmental Knowledge in Elementary School Children, in: *Journal of Environmental Psychology* 22, pp. 65-77

Tonucci, F., Natalini P., (2006), *A scuola ci andiamo da soli*, Gangemi, Roma

Tonucci, F., Prisco, A., Renzi, D., Rissotto A. (2002), *L'autonomia di movimento dei bambini italiani [The Independent Mobility of Italian Children]*, Quaderno n. 1 del Progetto "La città dei bambini", Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del CNR, Roma

Vercesi, M. (2003), Promuovere la mobilità autonoma dei bambini in Italia: il caso dei progetti finanziati dalla legge Turco, in: Scaramellini, G. (a cura), *Città regione e territorio*, Quaderni di ACME 56, Cisalpino, Milano, pp.231-248

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

www.aci.it

www.bimbibici.it

www.cittasostenibili.minori.it

www.comuni.it

www.istat.it

www.iwalktoschool.org

www.lacittadeibambini.org

www.minori.it

www.retecittasane.it