

La città camminabile

Andrea Imeroni*, Giulio Bizzaglia°

*Pedagogista, insegnante di Educazione Fisica in pensione

°Sociologo, insegnante di Educazione Fisica

Le proteste sull'eccessiva velocità con la quale alcuni semafori passano dal rosso al verde non vengono di certo dagli automobilisti, ma dalle persone anziane che rischiano letteralmente la vita sugli attraversamenti pedonali.

A queste proteste le amministrazioni più attente ai bisogni della popolazione rispondono incrementando il tempo del rosso, tarandolo sulle esigenze della persona anziana che, grazie a quella semplice correzione, non si sente più a rischio.

Chi trae vantaggio da questa sacrosanta richiesta? Non solo il vecchio, ma anche il bambino, la mamma o il papà con un figlio per mano, il disabile, chi torna dal mercato con due sacchi della spesa, la persona in sovrappeso, chi è convalescente ed è costretto temporaneamente ad utilizzare un ausilio o a ridurre i propri tempi di cammino ed anche chi non vuol farsi prendere dalla fretta.

La protesta per l'altezza eccessiva dei gradini degli autobus prefigurò soluzioni che indussero a rivedere i livelli del predellino o a rialzare il suolo in corrispondenza delle fermate.

E che dire della richiesta di incrementare il numero delle panchine su determinati tragitti o di prevedere toilettes nei parchi o lungo le passeggiate?

Dalle soluzioni adottate per rispondere alle esigenze delle persone in età anziana ha sempre tratto vantaggio tutta la popolazione.

UNA CITTÀ A MISURA D'ANZIANO E DI BAMBINO RENDE LA VITA PIÙ SANA E PIÙ FELICE PER TUTTI

Porci a questo punto la domanda se esista una città a misura d'anziano è lo stesso che chiedere se ne esista una a misura d'uomo... e la risposta è nota: no, almeno non ancora.

Quando una città può dirsi a misura di ognuno, nessuno escluso? Innanzitutto quando ciascuno sente il desiderio di muoversi in essa, sicuro che potranno accadergli solo cose piacevoli. Alcune di queste "cose" sono tangibili, lo è attraversare una strada in tutta sicurezza, altre sono meno evidenti (anche se rilevabili dalla sensibilità comune) come l'agibilità dei luoghi frequentati o l'aria che si respira. Quanto più una persona invecchia tanto più deve constatare il carico delle inadeguatezze del suo "interno" e del suo "intorno". Sente il progressivo scemare delle sue competenze corporee, così come avverte in modo amplificato le incongruenze di ciò che lo circonda. Il suo intero tanto più soffre, quanto più il suo intorno si allontana. La rinuncia progressiva al proprio corpo in movimento sancisce questo allontanamento; la persona che riduce i propri spazi vitali vorrebbe che la vita attiva venisse da lei, anche se il più delle volte la sente come una minaccia.

La prima immagine di rinuncia che viene alla mente è richiamata dalla persona "seduta".

Non a caso la frase "ad un certo punto ti sei seduto" ha un ampio significato rivelatore, ma sottintende in particolare ad una rinuncia. Chi si siede non cammina e sappiamo bene che solo camminando si può vivere pienamente il mondo! Infatti si deve dare gambe ai progetti e si viene stimolati a "darsi da fare con le proprie gambe". La persona che invecchiando perde o rinuncia progressivamente alle proprie gambe non ha scelta, può solo sedersi o sdraiarsi. Quanta importanza hanno dunque le gambe per la persona e soprattutto per chi invecchia!

Le gambe devono mantenersi forti e salde nel tempo, dato che sono la chiave di lettura dell'intorno di ognuno.

Abbiamo bisogno non tanto di vivere in una città, bensì in un luogo che non ci faccia saltare i nervi e che favorisca il nostro movimento.

Il grande vecchio che nonostante tutto continua a "far

MATERIALI DI LAVORO

da sé" con pochi aiuti, sa benissimo ciò che lo aspetta uscendo di casa. D'altro canto, se è invecchiato bene, intuisce benissimo ciò che può capitargli a stare troppo rintanato in casa sua.

Una città a misura d'uomo non ricava spazi dedicati per la persona che diventa "pedone", ma si trasforma per favorirne il cammino ovunque: diventa insomma "CITTÀ CAMMINABILE".

La città che si adegua e recupera in un disegno sistemico le esigenze delle persone imposta il suo cambiamento partendo dalla persona che cammina, non dall'automobilista e dal conseguente "pedone".

È fin troppo ovvio che i semafori "più lenti" rallentano il traffico facendo crescere l'ansia degli automobilisti! Dovendo scegliere fra l'impazienza degli automobilisti e la tranquillità degli stessi quando si trasformano in camminatori, non ci sono dubbi, bisogna scegliere la seconda e gli anziani anche su questo insegnano qualcosa essendo di gran lunga la categoria che utilizza di più le proprie gambe per spostarsi.

"Camminare è il primo desiderio di un bambino e l'ultima cosa che vorrebbe perdere un anziano. Camminare è un'attività che non richiede sforzi fisici. È la cura senza farmaci, il controllo del proprio peso senza dieta, ed è il cosmetico che non si trova in farmacia. È un rilassante senza pillole, una terapia senza psicanalista, ed è la vacanza che non costa nulla. Camminare è conveniente, non richiede particolari attrezzature, è adattabile ad ogni esigenza ed è un'attività intrinsecamente sicura. Camminare è naturale come respirare" (John Butcher, fondatore di "Walk21", 1999).

È dunque la strada a (ri)assumere in sé la centralità dell'individuo che cammina e quindi non deve rappresentare un problema, ma diventare luogo sociale indispensabile per conoscersi, spostarsi, comunicare, riposarsi, fare festa, giocare.

La strada e gli spazi pubblici sono la trama strutturale che incrocia l'ordito sociale e fissa il livello della qualità della vita, della vivibilità, dello stare bene conseguente al corpo agito quotidianamente. Un corpo che usa anche l'auto, ma che non viene da questa "agito", perché se ne serve in modo attento, critico e non succube.

È, evidentemente, qualcosa di più e di diverso dalla strada come la conosciamo oggi: inquinante, rumorosa, pericolosa, intasata.

Pensando le strade secondo questa antica-nuova prospettiva, dobbiamo fatalmente ripensarne la struttura, in modo dinamico, moderno, creativo. E quindi considerarne la funzione: strada di transito, di collegamen-

to, di prossimità, di quartiere. Per farla diventare una via che consenta, a chi la percorre a piedi, una fruizione appagante. Considerarla nella sua relazione con gli esercizi pubblici e commerciali, con le scuole, con i luoghi di lavoro e di svago. Insomma una strada come risorsa per la città, per le persone, al posto di tragitti ad uso esclusivo delle automobili. Un sistema dei trasporti, della mobilità che si trasforma in un socio-sistema improntato alla sostenibilità.

UN PERCORSO DA INTRAPRENDERE PER AVERE, ALFINE, UNA CITTÀ CAMMINABILE!

In tema di mobilità urbana le esperienze più avanzate suggeriscono tutte un dato di fatto: i problemi relativi agli spostamenti in città troveranno soluzione solo nel trasporto pubblico intermodale e nella mobilità dolce, cioè negli spostamenti a piedi e in bicicletta (si consideri che la metà degli spostamenti cittadini in automobile avviene per coprire percorrenze non superiori ai 2 km).

Il camminare è, come esercizio del senso che ci ha accompagnato nella nostra evoluzione di specie, un senso naturale, un regolatore fisiologico dei ritmi individuali e delle dimensioni collettive, comune a tutti fino a pochi decenni or sono. Oggi invece la possibilità di camminare è spesso negata culturalmente e materialmente a causa dell'ipertrofia degli agglomerati urbani nei quali viviamo e da carenze urbanistico-progettuali e culturali, con conseguenze gravi sul piano della qualità della vita e della salute.

Non meno grave è la caduta della relazionalità storicamente connessa al camminare per strada. Perché camminare significa mettersi in rapporto con gli altri, interloquire mediante il corpo in movimento, sfuggire all'assillo del tempo dato dall'imponderabile traffico.

Chiusi in auto nel traffico perdiamo tempo; ma quello stesso tempo, se impiegato per camminare, è guadagnato. Camminare è una riappropriazione della città, un argine al degrado, uno strumento politico, un sicuro recupero esistenziale, un modo di curare costantemente sé stessi e di mantenere il proprio benessere. Lavorare sulla camminabilità è realizzare passi sostanziali ed economici per il recupero ambientale delle nostre città nella direzione della mobilità sostenibile ed indurre risparmi sostanziali nelle spese per la salute. Significa avere aria più pulita ed occasioni per l'esperienza del corpo ed è un valore in sé. È un promotore di capitale sociale.

In questa prospettiva "l'ascolto" dell'anziano diventa perno del rinnovamento, dalle sue esigenze esce rafforzato il concetto del vivere lentamente, così come si evidenziano le tante opportunità che un mondo slow crea. Favorire e sostenere questa "naturalità" non significa negare la velocità del mondo che avanza, ma vuole indurre alla riflessione sulla sostenibilità di un sistema nel quale si vorrebbe essere ovunque e contemporaneamente, sacrificando la propria vita alla chimera della velocità. Il vecchio sa molto bene che il rispetto del ritmo di ognuno è la chiave di lettura di una città che lavora per rinnovarsi, e che riscoprire la lentezza propria di un corpo che invecchia non significa sminuire l'importanza della ricerca del progresso, ma avere e darsi il tempo per riflettere sulle scelte.

Se in città si potesse camminare ed utilizzare mezzi intermodali per gli spostamenti più lunghi, avrebbe ancora senso l'organizzazione di gruppi di cammino? Soprattutto avrebbe ancora senso insistere sull'intensità o sulla misurabilità dello sforzo fatto per camminare (contapassi) o si riscoprirebbe l'importanza di camminare per scoprire il luogo dove si cammina e dividerlo con altri?

I GRUPPI DI CAMMINO

La nostra società pare scegliere sempre più soluzioni parziali che non intaccano minimamente i limiti posti al nostro vivere. La scelta di proposte parziali non risolve infatti i problemi, ma ne rimanda la soluzione ad un dopo che si allontana sempre più. Che senso ha infatti pensare che i "gruppi di cammino" (GDC) corrispondano al consiglio aggiornato del famoso "cammini almeno una mezz'ora al giorno" proposto dal proprio medico curante, senza chiedersi perché, come e con chi camminare e soprattutto senza considerare che la pioggia, il freddo e, spesso, gli stessi luoghi proposti per camminare, risentono dei limiti appena descritti? I GDC sono appannaggio delle ASL, che organizzano i gruppi, o delle associazioni che li promuovono o di questo o quell'esperto o insegnante che li dirige. Pensiamo però che dovrebbero essere una scelta coinvolgente per camminare nella propria città. In una città a misura di vecchio e di bambino, una città che acquisisce nuovi ritmi, nuovi spazi e si libera progressivamente delle auto, il cammino verrebbe liberato e ritornerebbe ad essere la prima opzione nei propri spostamenti.

La Città Camminabile farebbe allora da sfondo integratore

alle esperienze del corpo, dalla ginnastica al gioco, dalla fruibilità per diletto a quella finalizzata, esaltando l'esperienza individuale in una concreta dimensione di gruppo. Le "palestre" assumerebbero un vero significato di *loisir* e non di compensazione di una carenza motoria indotta dalla sedentarietà, sarebbero scelte, non prescrizioni sanitarie.

Tutto ciò che viene proposto oggi alla persona in età pecca di superficialità perché non si considera il vero problema: le città non stanno diventando invivibili, in molti casi lo sono già!

La salute di chi invecchia, e quindi della popolazione in toto, trae vantaggi parziali da proposte univoche (gruppi di cammino, Attività Fisica Adattata (AFA, ginnastiche dolci, ecc.), solo un grande progetto che coinvolga la città ed il suo assetto e che favorisca proposte integrate di movimento a misura di ognuno può predisporre la prevenzione che avvii all'assunzione di nuovi stili di vita.

IL RUOLO DELLE AMMINISTRAZIONI

È necessario che le amministrazioni attuino politiche di *governance* dei problemi della città affinché il cittadino recuperi il luogo dove vive in termini di sostenibilità: distanze da poter percorrere con le proprie gambe, deciso incremento del trasporto collettivo e parallelo decremento del trasporto automobilistico privato. Le conseguenze dell'attività motoria così sollecitata sono immaginabili: meno inquinamento, salutare riattivazione delle persone, occasioni di socialità, riappropriazione e maggiore attenzione agli spazi pubblici (strade, piazze, parchi, giardini, cortili, mercati, scuole). È in questi spazi che si declina il tema della vivibilità delle città; è in questi luoghi che si può realizzare il *corpo ritrovato*, sullo sfondo della città che ne rispetti i ritmi e li favorisca.

Camminare, andare in bicicletta, giocare e riposarsi, fare esperienze "dolci" di gruppo legate al corpo, così come approfittare di una Ginnastica a Domicilio che stimoli come primo obiettivo il recupero del rapporto con il territorio, così come l'Attività Fisica Adattata per risolvere i problemi di algie o i Gruppi di Cammino, come pretesto per rimettersi in moto, ed anche attività per chi è obeso o ha malattie specifiche che traggono vantaggio dalla pratica per gruppi omogenei (Imeroni, 2009), sono la cartina di tornasole della vivibilità delle città.

La Città Camminabile è lo sfondo di ogni intervento che punti al recupero del corpo o al suo potenziamento spe-

MATERIALI DI LAVORO

cie per la persona che invecchia, che può così scegliere un nuovo stile di vita.

Cosa intendiamo dunque per "Città Camminabile" è presto detto: è una condizione generale, una prospettiva di vivibilità e di socialità, un modo di essere del territorio. Un'inedita apertura al corpo, alla sua centralità, ai suoi bisogni di espressione e di relazione. Un obiettivo verso il quale lavorare predisponendo accuratamente azioni e politiche, programmando studio e sperimentazione. Sapendo bene che si tratta di un percorso particolare, di un impegno di lavoro con e per la cittadinanza che esula dal solco tradizionale dell'appartenenza all'insieme delle attività sportive per collocarsi nell'alveo dei costruttori di *policies*, di promotori di capitale sociale, oggi quanto mai necessario per dare nuovi, più avanzati contenuti al *welfare*.

BIBLIOGRAFIA

Imeroni A. Il movimento come stile di vita per gli anziani: un progetto integrato di prevenzione e promozione della salute. *I Luoghi della cura* 2009;1:29-33.

BIBLIOGRAFIA CONSIGLIATA

Brundtland GH. Il nostro comune futuro, Rapporto della Commissione dell'ONU per le questioni ambientali e dello sviluppo, United Nations Press, 1987.

Labbucci A. Camminare, una rivoluzione, Donzelli, Roma 2011.

Le Breton D. Il mondo a piedi. Elogio della marcia, Feltrinelli, Milano 2003.

Solnit R. *Wanderlust, a History of Walking*, University of Chicago Press, Chicago 2000 (trad. it. *Storia del camminare*, Bruno Mondadori, Milano 2002).

D.G. Blazer, D.C. Steffens, E.W. Busse (eds.)

MANUALE DI PSICHIATRIA GERIATRICA

I edizione italiana della III edizione inglese

Sotto l'egida dell'Associazione Italiana
di Psicogeriatría

Volume cartonato di 624 pagine
f.to cm 21x28
€ 120,00



CIC Edizioni Internazionali