

# VITAMINA VERDE

**Puliscono l'aria, stimolano l'attività fisica, facilitano le relazioni sociali. I parchi urbani, secondo nuovi studi, allungano l'aspettativa di vita e abbassano il tasso di mortalità per le malattie cardiovascolari**

DI LUCA CARRA

**D**i città ci si può ammalare, e morire: è vero. Per l'inquinamento dell'aria, per gli incidenti che coinvolgono sempre più pedoni e ciclisti, per le strade senza marciapiedi che impediscono di camminare, per la discarica sotto casa. Ci si ammala non solo per la chimica e l'asfalto, ma anche per il brutto, la fretta, la rabbia che ti prende a vivere in una città inospitale. Eppure di città si può vivere e prosperare, rifiorire addirittura. Se il quartiere in cui si vive è ricco di parchi e aree gioco, se marciapiedi e piste ciclabili ben separati dalle strade consentono di muoversi quotidianamente con le proprie gambe, e se le case si alternano a negozi, spazi pubblici, cinema e uffici in quartieri gradevoli, e vivi a tutte le ore.

Esiste insomma una nuova medicina, benefica e potente, che si chiama architettura e urbanistica. È la nuova scienza della città sostenibile che si sta facendo strada fra i piani-

ficatori spagnoli, tedeschi e olandesi. Una "medicina", nata dalla sintesi di interventi di sanità pubblica e recupero urbano, che dovrà riportare al centro alberi e biciclette, e avere la forza di moderare o addirittura fermare il traffico privato ai confini delle metropoli, attraverso un piano Marshall di investimenti dedicati al potenziamento del trasporto pubblico. Un gruppo di sociologi e urbanisti olandesi ha proposto di chiamare questo nuovo ricostituente urbano "Vitamina V", dove V sta per verde. E indica un insieme di servizi pubblici di cui, per la prima volta nella storia, si studiano in modo quantitativo i possibili effetti sulla salute fisica e psichica degli abitanti.

Gli ambienti poveri di spazi verdi, ma anche di centri di aggregazione come piazze e negozi di quartiere, incoraggiano abitudini di vita poco salubri: obesità, fumo e sedentarietà. «Il degrado delle periferie urbane si traduce in condizioni di salute più critiche dei residenti e accentua gli effetti delle differenze sociali», spiega Patricia Hynes del Depart-

ment of Environmental Health dell'Università di Boston. «È la cosiddetta sindrome delle finestre rotte: la qualità carente delle abitazioni e degli spazi, la scarsa pulizia e manutenzione genera abbandono e un senso di insicurezza che inibisce la vita all'aria aperta di bambini e anziani, con immaginabili conseguenze di salute».

Una dotazione adeguata di parchi, filari alberati, orti e giardini, connessi da vie pedonali e ciclabili, possono contribuire a colmare questo divario fra centro e periferia. Lo di-



ce uno studio dell'Università di Glasgow pubblicato sul "Lancet", secondo cui la presenza di aree verdi accessibili e di qualità allungano le aspettative di vita delle classi meno abbienti e abbassano il tasso di mortalità per alcune malattie, in particolare quelle cardiovascolari. La ricerca è stata effettuata in Gran Bretagna su più di 360 mila persone. I ricercatori, Richard Mitchell e Frank Popham, non hanno dubbi: il verde riduce le differenze tra lo stato di salute dei diversi ceti sociali. «Gli ambienti che promuovono la

salute possono essere cruciali nella riduzione delle disuguaglianze sanitarie», commentano: «Le aree verdi sono un mezzo a disposizione dei governi per ridurre il divario di salute tra ricchi e poveri».

Sono diversi gli studi che mostrano come le aree verdi, ripulendo l'aria, incentivando l'attività fisica e riducendo i livelli di stress, hanno effetti benefici sulla salute respiratoria, cardiaca e psichica della popolazione. «Foreste urbane di dimensioni adeguate svolgono un'eccellente azione di filtro ►

## Spegnete quei gas

COLLOQUIO CON NORMAN MYERS

Norman Myers, ecologo di fama internazionale, insegna alla Scuola del XXI secolo dell'Università di Oxford, e da anni si occupa della natura sempre meno sostenibile dello sviluppo delle megalopoli.

**Professor Myers, cosa c'è che non va nelle città?**

«Le città occupano il 3 per cento della superficie terrestre ma ospitano la metà esatta dell'umanità, oggi pari a 3,4 miliardi di persone, e sono responsabili del 70 per cento delle emissioni di gas serra.

La cosiddetta "impronta ecologica" delle città è ormai insostenibile, e la situazione sociale

e sanitaria della

popolazione urbanizzata

è critica: di quei 3,4

miliardi di persone più

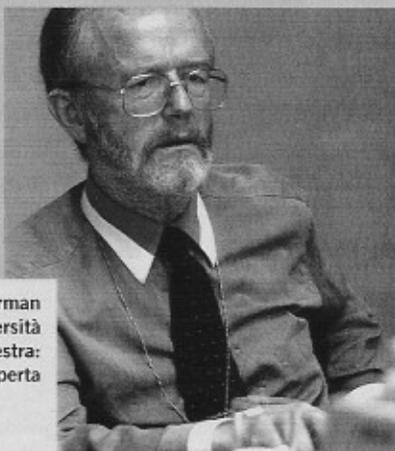
di un miliardo vive in

miseria e in malattia».

**Qual è la criticità più**

**dannosa?**

«La mobilità. All'inizio



L'ecologo Norman Myers dell'Università di Oxford. A destra: vita all'aria aperta

acustico e sugli inquinanti dell'aria, oltre ad abbassare di qualche grado la temperatura nelle isole di calore urbane», spiega Barbara Maher del Lancaster Environment Centre. Anche disturbi respiratori come l'asma sembrano essere direttamente influenzati dalla presenza di verde. Negli Stati Uniti, tra il 1980 e il 2000, l'asma infantile ha colpito in media un bambino su due, raggiungendo i tassi più elevati nelle aree più inquinate. Come controllare questa epidemia? Anche con parchi e giardini. Secondo una ricerca della Columbia University di New York, per ogni 350 nuovi alberi piantati per chilometro quadrato gli attacchi d'asma si riducono di

un quarto. Alla preziosa funzione di spazzino dell'aria, il verde urbano associa benefici anche di natura psicosociale. «L'uso regolare del verde urbano e degli spazi aperti caratterizzati da buona qualità estetica è in grado di ridurre ansia, stress e aggressività, attraverso un meccanismo di rassicurazione», spiega Peter Groenewegen, dell'Istituto di ricerche sanitarie di Utrecht, in Olanda, che sta conducendo una ricerca sugli effetti salutari della "vitamina V". «La presenza di spazi verdi diffusi nei quartieri funge da attrattore di relazioni sociali positive e da stimolo per l'attività fisica. Forme particolari di verde pubblico come gli orti urbani, oltre a fungere da centro di socializzazione soprattutto per gli anziani, conferiscono un vantaggio di salute che è stato misura-

del '900, quando i londinesi si muovevano a cavallo, la velocità media in città era di 15 chilometri all'ora. Oggi, con l'automobile, è sempre di 15 chilometri all'ora».

**Soluzioni?**

«Fare come a Curitiba, in Brasile, dove il traffico automobilistico è stato vietato in tutto il centro, e dove i mezzi pubblici sono in grado di trasportare tre quarti dei due milioni di abitanti della città. O fare come a Berlino, dove la diffusione capillare del car-sharing ha abbattuto del 75 per cento la proprietà delle auto e del 90 per cento il pendolarismo con auto private. O come a Londra e Stoccolma, dove la "congestion charge" ha ridotto di un terzo il traffico nella zona centrale».

**Lei sostiene che il benessere di una nazione non si valuta col prodotto interno lordo. Perché?**

«Il Pil è una misura economica assurda, che esprime in termini di ricchezza qualsiasi attività, sia positiva che negativa. Se adottassimo un parametro che io ho definito Genuine Progress Indicator (Gpi), sottraendo i costi negativi di questo tipo a quelli socialmente positivi, avremmo un quadro reale del benessere socio-economico di una nazione».

to sia in termini di

abbassamento dei livelli di colesterolo, sia di pressione arteriosa».

E se coltivare l'insalata è meglio che impasticarsi di pillole per abbassare il colesterolo, altrettanto interessante è notare gli effetti dei quartieri di una città come New York sui tassi di obesità. Andrew Rundle, della Columbia University, si è inventato uno studio che correla la frequenza di obesi in diverse parti della Grande Mela con il numero di fast food, pasticcerie

e bodegas nel circondario. La ricerca ha coinvolto 13 mila newyorkesi di diverse etnie ed estrazioni sociali dei quali sono noti stili di vita e indice di massa corporea: una platea rappresentativa dell'americano medio, di cui il 28 per cento è obeso e il 34 sovrappeso. Quindi ha censito i negozi alimentari dei quartieri di provenienza del campione di persone studiate, e li ha stimati come buoni o cattivi dal punto di vista nutrizionale in base alle calorie dei cibi venduti. «Sebbene i negozi che vendono alimenti sani siano dieci volte meno degli altri, nelle zone dove sono più frequenti la popolazione residente risulta più magra e in salute», spiega Rundle. Ma più importante di questo risultato è la conferma che sovrappeso, diabete e di-



## Taxi tossico

Meglio andare a piedi o in bici che in auto o, peggio che mai, in taxi. Si respirano meno veleni e si è meno soggetti a diverse malattie. Lo dimostrano due studi, uno californiano e uno londinese. La prima indagine l'ha pubblicata l'University of Southern California sulle diverse esposizioni agli inquinanti in una città come Los Angeles. Dallo studio risulta che più della metà dell'esposizione agli inquinanti avviene proprio durante i lunghi spostamenti in auto dei pendolari. Con le dovute proporzioni, situazioni analoghe si ritrovano in Italia sulle tangenziali di Milano o sul grande raccordo anulare di Roma. Sebbene l'automobilista medio della città californiana trascorra in auto solo il 6 per cento del suo tempo (circa un'ora e mezza), quel periodo è responsabile del 33-45 per cento dell'esposizione a diesel e particelle ultrafini. In causa è l'accelerazione dei veicoli dopo uno stop, fenomeno che continuamente si ripete nelle lunghe code a singhiozzo. Uno studio londinese ha confermato i dati statunitensi misurando le concentrazioni di particolato ultrasottile (responsabile dei danni respiratori e cardiaci attribuibili allo smog) nei vari mezzi con dosimetri portatili: in assoluto il luogo più inquinato è l'abitacolo dei taxi, dove si è esposti a una concentrazione di circa 100 mila microparticelle per centimetro cubico. Tossico anche il bus, che segue con una concentrazione di poco inferiore. E se per i ciclisti la polvere scende a 80 mila, la situazione migliora nettamente per i pedoni.

L. C.



## Bisogna curare il rinascimento urbanistico e non gli interessi degli immobilariisti



### Progetto mille città

Secondo La Rete delle Città Sane, progetto della Organizzazione mondiale della sanità, una città per essere sana deve garantire un ambiente pulito e sicuro; avere una comunità forte e assicurare la disponibilità di beni e servizi; stimolare gli scambi culturali e offrire un'economia vitale. La Rete coinvolge 1.200 città: in Italia i comuni interessati sono più di 130 con grandi

città come Roma, Milano, Torino. Varie le soluzioni proposte: Milano punta sulla riqualificazione delle periferie; Gothenburg in Svezia su sicurezza e bellezza dell'ambiente; Udine sulla riduzione di fumo, obesità e incidenti stradali; Sandnes in Norvegia sulle piste ciclabili, Belfast sull'uguaglianza sociale, Horsens, in Danimarca, concentra gli sforzi sulla riqualificazione dei singoli quartieri. Anna Pellizzone

gnò americano della villetta fuori porta o, per restare in Italia, delle città satellite costruite nello sconfinato hinterland delle metropoli, senza storia e povere di varietà di usi e funzioni. «Città diffuse», sono chiamate, spesso squallide, legate alla cultura dell'insuperabile automobile. È qui, nel cosiddetto

sprawl urbano, che le statistiche sanitarie Usa registrano tassi più alti di sedentarismo, obesità, fumo, infarti e depressione.

«È pensare che a inizio Novecento negli Stati Uniti ridurre la densità urbana è stata una scelta precisa di sanità pubblica, per controllare il rischio di diffusione della tubercolosi e di altre malattie infettive che proliferavano in ambienti affollati e malsani», spiega Richard Jackson, direttore del Graham Institute e autore del libro «Urban Sprawl and Public Health»: «L'esodo della popolazione nei sobborghi ha dato il via a uno straordinario consumo di suolo e natura, cementificazione selvaggia, inquinamento da traffico e pendolarismo. Dal 1970 a oggi la popolazione statunitense è aumentata del 37 per cento, ma le distanze coperte in auto del 143. Dagli anni Ottanta a oggi le ore che ciascuno perde nel traffico sono passate da 16 a 82 all'anno. Nelle Città diffuse delle periferie urbane non è previsto camminare o andare in bicicletta. A loro volta le città storiche, svuotate di abitanti, hanno abbandonato al degrado intere porzioni urbane, con sacche di sottosviluppo e criminalità a pochi chilometri dal centro. Dobbiamo tornare a far dialogare architettura, urbanistica e medicina, per mettere capo a nuove città giardino».

La ricetta potrebbe essere quella voluta in Germania da Angela Merkel nel 2002, quando era ministro dell'Ambiente: una legge che si pone l'obiettivo di ridurre da 130 a 30 ettari al giorno il consumo di suolo entro

il 2020, recuperando alla natura tanta superficie quanto quella oggetto di nuovi progetti di urbanizzazione e infrastrutture. «In questo senso ha fatto scuola a partire dagli anni Ottanta il recupero del bacino minerario della Ruhr, un'area industriale dove vivono oltre 5 milioni di abitanti trasformata in un territorio di qualità ecologica»,

spiega Balducci. Dove è stato completamente rinaturalizzato un fiume dato per morto, l'Emscher. E dove tutta la comunità si identifica nel grande parco che innerva l'area. Una terapia a base di urbanistica, sanità pubblica e ingegneria ambientale che, per ora, non ha uguali in altre zone d'Europa. ■

sturbati cardiocircolatori sono meno diffusi dove la città è più connessa da percorsi pedonali e ciclabili e con maggiori accessi a parchi e giardini. Meglio ancora vanno le cose nei quartieri che non hanno un'unica funzione (tutto uffici o tutto residenze), ma sono diversificati, frequentati da impiegati che vivono fuori città (i «city users») e da residenti. Questa biodiversità urbana, fatta di natura e cultura, negozi e supermarket, uffici, caserme e condomini, con spazi pubblici, aree gioco, alberi, marciapiedi accessibili e interconnessi, semafori intelligenti per pedoni e ciclisti, è l'ingrediente del rinascimento urbanistico che mette al primo posto non i portafogli degli immobilariisti ma la salute dei cittadini. Non c'è niente di peggio invece del so-