

Il Comune è la promozione dell'attività fisica

Perché questo documento

La salute oggi non viene intesa solo come assenza di malattia, ma come uno stato di benessere fisico, mentale e sociale¹.

Un tale stato di benessere e, quindi, anche la presenza o assenza delle malattie dipende da una pluralità di determinanti. I principali fattori di rischio delle malattie cardiovascolari (la prima causa di morte in Italia) sono l'ipercolesterolemia, l'obesità e il sovrappeso, il fumo di tabacco, l'alimentazione ricca di grassi saturi e di sale, la sedentarietà, l'inquinamento atmosferico, lo stress. Le principali cause del cancro sono l'alimentazione scorretta, il fumo di tabacco, l'inquinamento, l'alcol, l'obesità e il sovrappeso, la sedentarietà. Le principali cause delle malattie respiratorie (asma, bronchite cronica, enfisema) il fumo di tabacco e l'inquinamento atmosferico.

Stando così le cose, è ovvio che, **per tutelare e promuovere la salute efficacemente, non si può demandare questo compito al solo Sistema Sanitario e ai soli medici, ma c'è bisogno dell'azione di una pluralità di enti e di soggetti**: la scuola e gli insegnanti, per trasmettere informazioni corrette e promuovere comportamenti e stili di vita salutari e prudenti; **il Comune**, la Provincia, la Regione e lo Stato per **promuovere un ambiente non inquinato, un territorio che favorisca l'attività fisica**, per creare un **contesto sociale che renda facile l'adozione di stili di vita salutari** e che offra strumenti ai cittadini e soprattutto ai soggetti deboli perché possano fare scelte responsabili; l'associazionismo, le imprese produttive, il mondo della cultura, i singoli cittadini.

L'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) con la Carta di Ottawa (1986) individuava 5 strumenti di azione per la promozione della salute¹:

1. la costruzione di una politica pubblica per la salute a livello internazionale, nazionale, regionale e comunale, perché la salute solo in parte è influenzata dal Sistema Sanitario e dalle politiche sanitarie avendo un ruolo forte anche le politiche economiche, urbanistiche, ambientali, sociali, culturali ecc.
2. la creazione di ambienti favorevoli: una corretta gestione dell'ambiente naturale e una umanizzazione degli ambienti sociali è indispensabile per la salute umana
3. il dare forza all'azione della comunità: la democrazia e la partecipazione sono agenti di promozione della salute
4. lo sviluppo delle abilità personali: cittadini informati e competenti sanno difendere e promuovere meglio la salute propria e altrui
5. riorientare i Servizi Sanitari, centrandoli sull'individuo nella sua interezza e sui suoi bisogni e connettendoli con i portatori di interesse e con gli altri soggetti coinvolti o coinvolgibili nella promozione della salute.

Da tutto quanto detto si comprende il **ruolo centrale del Comune nella tutela e promozione della salute**, ruolo, d'altra parte, sempre rimarcato nella nostra legislazione (il Sindaco è Autorità sanitaria locale).

Tale centralità del Comune è stata più volte sottolineata anche dall'OMS che ha varato il **Progetto Città Sane**², proprio per stimolare e sostenere i Comuni a svolgere in modo compiuto, efficace ed efficiente questo ruolo. Sempre l'OMS ha pubblicato la **Carta di Toronto per l'Attività Fisica**³ con indicazioni e raccomandazioni anche per i Comuni.

Questo testo si iscrive in questa strategia come un piccolo contributo dell'ARSAN per la promozione dell'attività fisica.

¹ OMS: Carta di Ottawa per la promozione della Salute (www.aslnapoli1centro.it/documents/420534/447092/CartaOttawa.pdf)

² Si vedano www.retecittasane.it e www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/urban-health.

³ www.azioniperunavitainisalute.it/CartaToronto. Si veda anche il documento della Regione Piemonte "Una comunità in movimento: repertorio di strumenti per analisi e interventi sul territorio" www.dors.it/alleg/0202/repertorio_def.pdf

L'attività fisica è di grande importanza per la salute, il benessere, lo sviluppo fisico, psichico e sociale.

Una quotidiana e adeguata attività fisica è di grande importanza per la promozione del benessere, il mantenimento della salute e la prevenzione di numerose patologie.

Il nostro organismo è programmato geneticamente per fare lunghe camminate, per correre, per arrampicarsi, per lottare e per molte altre attività motorie, perché per milioni di anni sono stati gli strumenti indispensabili per procacciarsi il cibo, fuggire dai predatori, difendersi. Si è così selezionato un patrimonio genetico funzionale ad una frequente e anche intensa attività motoria. Per questo motivo un'insufficiente attività fisica è tra le cause di numerosissime patologie: **obesità, arteriosclerosi, diabete, infarto, ictus, cancro del colon e del seno, colecistopatie, osteoporosi, lombaggine ecc.** **Un'adeguata attività fisica, invece, rafforza i muscoli, i tendini e le ossa, aumenta la capacità respiratoria, tiene pulite le arterie, migliora l'umore, aiuta a dormire meglio ecc.** Inoltre l'attività motoria svolge un'importantissima funzione nello sviluppo cognitivo, affettivo e sociale di bambini e ragazzi ed è, molto spesso, un'attività che **favorisce l'aggregazione e la socializzazione.**

In Europa la scarsa attività fisica è causa del 5-10% dei decessi (a seconda dei vari Paesi) determinando circa 600 mila morti all'anno e la perdita di 5,3 milioni di anni di vita in buona salute. L'insufficiente attività fisica costa, ogni anno, a ciascun Paese europeo circa 150-300 dollari americani a persona⁴.

La gran maggioranza degli adulti, dei ragazzi e dei bambini campani fa pochissima attività fisica

La situazione campana è drammatica. Il **70% dei cittadini campani tra 18 e 70 anni** pratica meno di 150 minuti alla settimana di attività fisica moderata (cioè camminare a passo svelto, andare in bicicletta in piano, fare i lavori domestici, ginnastica a corpo libero ecc.) e meno di 60 minuti alla settimana di quella vigorosa (cioè salire le scale, andare in bici di corsa o in salita, correre, praticare sport ecc.)⁵, cioè al di sotto del minimo raccomandato dall'OMS⁶.

La scarsa attività fisica è più frequente nei soggetti di basso reddito e di bassa istruzione.

Il 90% degli adolescenti fa meno di 60 minuti di attività fisica moderata o vigorosa al giorno⁷, cioè al di sotto del minimo raccomandato dall'OMS⁶. Solo un ragazzo su 3 pratica un'attività sportiva due volte la settimana.

Circa il 90% dei bambini di 8-9 anni fa meno di 60 minuti di attività fisica moderata o vigorosa al giorno⁸, cioè al di sotto del minimo raccomandato dall'OMS.

La Campania è ai primi posti tra le regioni italiane per percentuali di adulti, ragazzi e bambini inattivi ed è anche tra i primi posti per percentuale di **adulti, bambini e adolescenti obesi o sovrappeso⁹.**

Cosa il comune può fare per incrementare il livello di attività fisica delle persone

Il Comune può favorire una maggiore attività fisica di adulti, adolescenti e bambini con interventi in vari campi di sua competenza: mobilità, urbanistica, ambiente, sport e tempo libero, istruzione ed educazione, politiche sociali, edilizia pubblica, sicurezza¹⁰.

⁴ OMS: The European Health Report www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0009/82386/E93103.pdf.

⁵ www.epicentro.iss.it/passi/pdf2012/REPORT%20PASSI%20CAMPANIA%202010%20def.pdf.

⁶ Si veda www.dors.it/pag.php?idcm=3336.

⁷ www.hbsc.unito.it/it/images/pdf/hbsc/report_campania_hbsc_2010.pdf.

⁸ www.epicentro.iss.it/okkioallasalute/reportregionali2012/Campania_OKkio%202012_rapporto_tecnico_regionale.pdf.

⁹ Il 12% delle persone tra 18 e 70 anni è obeso e il 36% è sovrappeso (www.epicentro.iss.it/passi/pdf2012/PASSI%20_2009%20CAMPANIA.pdf), 22% dei bambini di 8 anni è obeso e il 28% è sovrappeso (Ministero della Salute: OKkio alla salute 2010), il 7% dei ragazzi di 11 anni è obeso e il 30% è sovrappeso (www.hbsc.unito.it/it/images/pdf/hbsc/report_campania_hbsc_2010.pdf).

¹⁰ Consigliamo il testo "Una città in salute è una città attiva: una guida progettuale per la promozione dell'attività fisica" di P. Edwards P e Tsouros AD (www.dors.it/alleg/newcms/201112/attivita_fisica_healthy_city.pdf).

Mobilità.

Tutte le linee guida nazionali e internazionali per la promozione dell'attività fisica raccomandano di contrastare l'uso eccessivo di auto e moto e di favorire modalità attive di spostamento, come camminare e andare in bicicletta¹¹. La legislazione italiana, in realtà, già obbliga i Comuni a questa strategia. Infatti le "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici per l'attuazione dell'art. 36 del Codice della Strada¹² indicano che i Comuni (tenuti all'adozione del PUT, ma per analogia anche gli altri) devono definire la loro strategia e i loro interventi ad una **precisa gerarchia: 1) circolazione dei pedoni, 2) movimento dei veicoli per il trasporto collettivo** con fermate di linea, **3) movimento di veicoli motorizzati** (auto, moto, autobus turistici, taxi), **4) sosta dei veicoli motorizzati**. Secondo tali direttive "l'adozione della scala dei valori delle componenti fondamentali del traffico rappresenta una precisa strategia del Piano, dalla quale in generale consegue che, in caso di congestione di una strada dovuta alla presenza contemporanea delle quattro componenti anzidette, il problema viene risolto "allontanando" – dapprima - la sosta dei veicoli privati individuali e – successivamente -, qualora non si fosse raggiunto il grado di riordino desiderato, le altre componenti di traffico, nell'ordine inverso a quello precedentemente indicato".

Alcuni dati sulla mobilità. L'Italia è tra i Paesi col maggior numero di auto per abitante (62 auto ogni 100 abitanti, in Germania, Francia e Inghilterra sono 50) e per Km² (Napoli ha circa 6.350 auto per Km², la più alta densità veicolare di Italia ed una delle più alte del mondo). In Italia circolano 51 milioni di veicoli (37 milioni di autovetture, 5 milioni di autocarri, 9 milioni di motocicli/ciclomotori¹³). **A Napoli ogni 100 abitanti vi sono 58 auto**, 14 motocicli, 5 ciclomotori, 4 veicoli commerciali, numeri molto al di sopra delle città europee: **Barcellona ha 38 auto per 100 abitanti, Monaco 35, Londra 31, Berlino 29**¹⁴. Gli italiani tendono a usare pochissimo i piedi o la bici per spostarsi (si veda tab. 1) e ad usare l'auto anche per piccolissimi spostamenti: **il 30% degli spostamenti in auto dei giorni feriali riguardano distanze**

Tab 1 ripartizione % degli spostamenti urbani (piedi tragitti > 5 min) (ISTAT, Mobility Panel Germany, CERTU, EPOMM)

	piedi	bici	mezzi pubblici	Auto e moto
Italia (2011)	12	3	10	75
Germania (2011)	22	15	10	53
Francia (2010)	29	3	10	58

tra 0,5 e 3 Km, cioè percorribili a piedi in 7-40 minuti, un altro 50% degli spostamenti in auto riguardano distanze tra 3 e 5 Km, cioè percorribili a piedi in 40-65 minuti o in bici in 10-20 minuti¹⁵.

Questo modello di mobilità non solo non favorisce l'attività fisica, ma è anche causa di paralisi del traffico (vedi fig.1), inquinamento atmosferico (l'OMS stima che ogni anno in



Italia circa **30.000 persone muoiono per gli effetti dell'inquinamento atmosferico**¹⁶), inquinamento acustico, danni economici rilevanti (si stima che **i costi indiretti del trasporto ammontano a circa 40,6 miliardi di euro l'anno, così ripartiti:** 11,1 miliardi per l'inquinamento atmosferico, 5,9 miliardi per il rumore, 4 miliardi per gli incidenti e 19,6 miliardi per la congestione¹⁷).

Per questo una politica della mobilità che miri a disincentivare l'uso di auto e moto e a favorire il camminare, l'andare in bici e l'uso dei mezzi pubblici ha innumerevoli vantaggi sia nell'immediato che nel lungo periodo¹⁸.

¹¹ Si vedano ad es. le linee guida dell'Istituto Superiore di Sanità (www.snlg-iss.it/cms/files/LG_prevenzione_Sedentarieta.pdf) e la Carta europea sull'azione di contrasto all'obesità (www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/98243/E89858.pdf).

¹² Le direttive sono state emanate il 24.6.1995 e sono tutt'ora vigenti. La parte citata è il cap. 3 paragrafo 2.

¹³ Ministero dei Trasporti: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2012.

¹⁴ Eurostat 2012.

¹⁵ ISFORT 2011.

¹⁶ Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS): Health effects of transport related air pollution, 2005.

¹⁷ AdT: I costi ambientali e sociali della mobilità in Italia, V rapporto, 2005.

¹⁸ Consigliamo di consultare il "Rapporto sulla mobilità sostenibile in Provincia di Treviso" che riporta un elenco di 20 buone pratiche con indicazione del livello dei costi, della semplicità di esecuzione, delle ricadute positive, della sostenibilità

Quali provvedimenti sulla mobilità urbana per favorire l'attività fisica

- **Creazione di zone a traffico limitato.** Le ztl, oltre a favorire l'attività fisica, possono conseguire altri effetti positivi, quali la riduzione dei flussi di traffico privato, la velocizzazione del trasporto pubblico, una maggiore vivibilità, la valorizzazione turistica e commerciale dell'area interessata, la riduzione dell'inquinamento acustico e di quello atmosferico.
- **Riduzione dei parcheggi e stalli di sosta al centro della città e nelle zone congestionate.** Molte città europee e italiane hanno adottato questa strategia per disincentivare l'uso dell'auto verso determinate zone o in generale. Per esempio Parigi ha eliminato 15.000 posti auto negli ultimi 10 anni e ha in programma ulteriori provvedimenti in tal senso¹⁹.
- **Incremento del ticket per sostare al centro della città e nelle zone congestionate.** Ha la medesima finalità della riduzione dei parcheggi e stalli di sosta, quella di disincentivare l'uso dell'auto verso determinate zone²⁰.
- **Introduzione di un ticket per circolare nel centro della città e nelle zone congestionate.** Tale strategia è stata adottata da molti anni a Londra, con notevole successo. In questa città, per circolare nel centro (circa 25 Km²), si pagano 12 euro al giorno e il Comune guadagna ogni anno circa 140 milioni di euro, che sono tutti investiti nel trasporto pubblico.
- **Creazione di corsie riservate per i mezzi pubblici.** E' un provvedimento per aumentare la velocità di esercizio del trasporto pubblico e, quindi, per offrire un servizio più veloce e puntuale, per aumentare l'offerta e incrementare gli incassi (in quanto aumentano il numero delle corse effettuate per turno di lavoro).
- **Potenziamento del trasporto pubblico.** Un trasporto pubblico frequente, sicuro, capillare è di grande importanza per convincere le persone ad abbandonare auto e moto e ad utilizzare i mezzi pubblici e i piedi. Anche la politica tariffaria (sconti per biglietti cumulativi, familiari ecc.) è un mezzo per incentivare l'uso del trasporto pubblico.
- **Creazione di parcheggi di interscambio alla periferia urbana.** I parcheggi di interscambio sono situati lontani dalle zone congestionate (in periferia) e connettono strade a scorrimento veloce con altre modalità di trasporto (ferro, nave, bus).
- **Pedonalizzazione di strade e piazze.** Le pedonalizzazioni, come le ztl, oltre a promuovere la pedonalità e quindi l'attività fisica, favoriscono una maggiore vivibilità, la valorizzazione turistica e commerciale dell'area interessata, la riduzione dell'inquinamento acustico e di quello atmosferico, la riduzione dei flussi di traffico privato.
- **Creazione di percorsi pedonali.** Creare una rete di percorsi pedonali permette di spostarsi a piedi nella città ed è di grande importanza per promuovere l'attività fisica. La rete pedonale può essere creata connettendo tratti esclusivamente pedonali già esistenti (ad es. le scale). In tale maniera si può ottenere che si impieghi meno tempo a piedi che non con la propria auto o moto per raggiungere determinati punti della città da determinate zone. E' possibile anche creare percorsi di trekking urbano, cioè lunghi itinerari da percorrere a piedi e che toccano monumenti, punti di interesse, belvederi, ecc. I percorsi di trekking urbano sono una modalità innovativa per la vivibilità urbana e il turismo sostenibile²¹.
- **Creazione di piste e percorsi ciclabili.** La bicicletta è un mezzo di trasporto che presenta molti vantaggi: non è inquinante, è silenzioso, occupa pochissimo spazio, ha una velocità ottimale per spostarsi in città (ricordiamo che il 30% degli spostamenti in auto dentro la città sono tra 0,5 e 3 Km e il 50% tra 3 e 5 Km, cioè percorribili in bici in 3-20 minuti), permette di svolgere un'attività fisica

(http://ecologia.provincia.treviso.it/Engine/RAServeFile.php/f/Pubblicazioni/5222/mobilitaDEF_LIGHT.pdf); il testo "Spazi per camminare" promosso dalla ULSS di Verona e dal Dipartimento di Urbanistica dell'Università di Venezia (http://prevenzione.ulss20.verona.it/docs/AttivitaMotoria/Materiali/Ricerca_Stili_Vita_Attivi.pdf); il progetto THE PEP Transport Health Environment Pan-European www.thepep.org/en/welcome.htm; il sito del Prevention Research Center: <http://prevention.sph.sc.edu/index.htm>; il sito dell'Osservatorio Città Sostenibili www.ocs.polito.it/index.htm. Inoltre: http://policy.rutgers.edu/faculty/pucher/pucher_dill_handy10.pdf. Sul sito www.ccm-network.it/node/1579 si trova il software per stimare il risparmio economico collettivo che deriva dalle attività del camminare e dell'andare in bicicletta.

¹⁹ Institute for Transportation and Development Policy 2011.

²⁰ Alcune città utilizzano un sistema di controllo della sosta che impedisce l'evasione dal pagamento del ticket. Si veda http://ecologia.provincia.treviso.it/Engine/RAServeFile.php/f/Pubblicazioni/5222/mobilitaDEF_LIGHT.pdf.

²¹ Molti Comuni hanno aderito alla campagna Siamo tutti pedoni (www.siamotuttipedoni.it). Sul trekking urbano si veda www.trekkingurbano.info/tutto_sul_trekking.html.

adatta a qualsiasi età (nel caso non si debbano affrontare dislivelli degni di nota).

Moltissime città hanno puntato su questo mezzo di trasporto per migliorare la mobilità e la vivibilità. A Bolzano e Ferrara il 29% degli spostamenti avvengono in bicicletta²². Parigi ha comprato 20.600 bici creando 1.500 punti di affitto e consegna e Vienna ha varato un piano per creare 1.000 Km di piste ciclabili²³. Per favorire l'utilizzazione della bici come mezzo di trasporto è necessario dotare la città di piste ciclabili (cioè percorsi dedicati alle sole bici e con sistemi di delimitazione/protezione da mezzi di trasporto a motore), percorsi ciclo-pedonali (cioè condivisi da pedoni e ciclisti) e reti ciclabili (cioè insieme di percorsi percorribili dalle bici che permettano di spostarsi tra le varie zone della città)²⁴.

- **Installazione di rastrelliere per bici in vicinanza di scuole, uffici pubblici, centri sportivi ed altri attrattori.** Per favorire l'uso della bici per andare a scuola, al lavoro, a svolgere commissioni o per lo svago è importante installare rastrelliere vicino ad uffici pubblici, scuole, centri sportivi ed altri attrattori. Poiché le bici occupano pochissimo spazio le rastrelliere permettono di garantire la sosta ad un gran numero di persone occupando spazi di molto inferiori a quelli occupati da auto e moto.
- **Bike sharing.** Il bike sharing (condivisione di biciclette) è un sistema che permette di usufruire di una bici anche se non se ne possiede una. Solitamente le bici del servizio bike sharing sono messe a disposizione vicino alle fermate di treni, autobus, tram permettendo così agli utilizzatori dei mezzi pubblici di raggiungere facilmente e velocemente anche strade e zone non raggiunte da tali mezzi. Le biciclette sono bloccate e sono utilizzabili dopo averle sbloccate o con una chiave o con una card. E' necessaria quindi una registrazione per la consegna delle chiavi o della card (in questo modo si scoraggiano i furti poiché si è a conoscenza di chi ha utilizzato la bici in quel momento). La bicicletta può essere riportata in un'altra stazione di bike sharing o obbligatoriamente nella medesima stazione di partenza. Generalmente la prima mezz'ora è gratuita, poi il servizio è a pagamento. Il servizio è ormai presente in moltissime città italiane, anche perché spesso a costo zero o basso per i Comuni, perché il servizio è finanziato in toto o in parte da aziende pubblicitarie che utilizzano le bici per apporre messaggi pubblicitari.
- **Interventi per aumentare la sicurezza e la piacevolezza dei percorsi pedonali e ciclistici.** Talvolta percorsi pedonali o ciclabili già esistenti (ad esempio, scale, rampe, vicoli ecc.) o creati ex novo sono poco utilizzati perché i cittadini li percepiscono poco sicuri o piacevoli da percorrere. Per risolvere questa situazione talvolta possono bastare una migliore illuminazione, una maggiore pulizia, piccoli interventi sul fondo stradale, interventi di arredo urbano (piante, arbusti, fontanine ecc.), accordi con associazioni o aziende per rendere la zona più e meglio frequentata.
- **Creazione di woonerf (strade condivise).** Le woonerf sono strade che, grazie ad una serie di accorgimenti (tortuosità, dossi, ristrettezza della corsia stradale ecc.), nonché ad opportuni divieti e segnaletica, costringono auto e moto a procedere lentamente e prudentemente e a favorire l'uso da parte di pedoni e ciclisti (grazie anche ad ampi marciapiedi, alberature, panchine ecc.). In questa maniera si inducono gli automobilisti a preferire altre strade e a percorrere le woonerf solo in caso di effettiva necessità.
- **Rendere sicuri i percorsi casa scuola.** Una particolare attenzione va posta alla sicurezza delle aree antistanti le scuole e dei percorsi casa-scuola. Le misure che si possono prendere sono numerose: negli orari di ingresso e uscita degli studenti rendere ad esclusivo uso di pedoni e ciclisti le strade nelle immediate vicinanze delle scuole; trasformare in woonerf le strade vicine alle scuole o, almeno, dotarle di marciapiedi molto grandi; rialzare la pavimentazione stradale in corrispondenza delle strisce pedonali o farle precedere da dossi; installare agli incroci e attraversamenti pedonali semafori con tempi molto lunghi e frequenti per i pedoni negli orari di ingresso e uscita degli studenti; utilizzare vigili urbani o personale ausiliario agli attraversamenti pedonali vicini alle scuole negli orari di ingresso e uscita.
- **Rispettare e far rispettare la normativa sugli spostamento casa-lavoro.** Il decreto interministeriale Mobilità sostenibile nelle aree urbane del 27/03/1998, all'art. 3 obbliga le imprese e gli enti pubblici

²² Mediatel Made-Agenzia della Mobilità 2013.

²³ ISFORT 2011

²⁴ Le norme tecniche di costruzione dei percorsi ciclabili sono regolate in Italia dal decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 *Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.*

con più di 300 dipendenti per "unità locale" e le imprese con complessivamente oltre 800 dipendenti, a individuare un responsabile della mobilità del personale e varare il piano degli spostamenti casa lavoro dei propri dipendenti, finalizzato alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato²⁵. Il piano deve essere trasmesso al Comune (al mobility manager d'area) entro il 31 dicembre di ogni anno e il Comune entro 60 giorni propone accordi per la realizzazione del piano. Tale norma è, purtroppo, non sempre attuata e può essere un importante strumento per ridurre il traffico automobilistico e favorire l'uso dei trasporti pubblici, la pedonalità e la ciclabilità. Anche le scuole possono varare un piano degli spostamenti casa-scuola del personale docente e degli studenti²⁶.

Urbanistica, lavori pubblici ed edilizia

La configurazione urbanistica può favorire o rendere difficile lo svolgimento dell'attività fisica (camminare, andare in bici, eseguire esercizi fisici, praticare uno sport ecc.)²⁷, influenzando fortemente sulla quantità degli spostamenti dei cittadini e sui mezzi utilizzati per spostarsi (auto, piedi, bici ecc.), nonché sulla disponibilità e accessibilità di strutture ed aree per praticare l'attività motoria e lo sport.

La stragrande maggioranza delle nostre città è organizzata prevalentemente per soddisfare le esigenze di chi si sposta utilizzando l'automobile o la moto, sono città a misura di auto e moto. E ciò malgrado i nostri centri abitati mantengano ancora in aree consistenti, talvolta prevalenti, la struttura urbanistica di secoli passati, quando le automobili non esistevano e ci si spostava prevalentemente a piedi.

La conseguenza di avere reso le nostre città a misura di auto è che chi non vuole o non può usare l'automobile per effettuare i propri spostamenti vede negarsi quotidianamente la possibilità di esercitare pienamente il proprio diritto fondamentale di muoversi liberamente, autonomamente e in sicurezza²⁸.

I veicoli a motore, inoltre, hanno occupato ormai quasi tutti gli spazi non edificati, impedendone la fruizione da parte di altri soggetti. Così è successo che i bambini non hanno più spazi nelle immediate adiacenze di casa per giocare, chi vuole fare un'attività sportiva (correre, andare in bici, pattinare, giochi di squadra ecc.) è costretto ad andare in un centro sportivo (spesso distante e, quindi, utilizzando auto o moto per recarvisi), gli anziani hanno paura di passeggiare vicino casa o non ne sono incentivati perché tale attività è poco piacevole o poco salubre, perché avviene in un contesto caotico, rumoroso, ingombro, brutto.

Alcuni dati

Le città campane capoluogo di provincia si trovano tutte sotto la media italiana per mq di verde pubblico per abitante (media italiana 30,3 mq/ab): Napoli dispone di solo 6,7 mq/ab (103° posto su 115 città capoluogo), Avellino 11,7 mq/ab, Salerno 16,4, Caserta di 19,6, Benevento 27,2. La percentuale di verde pubblico destinata ad attività sportive all'aperto è molto bassa: Napoli 0,2% (111° posto), Avellino 3,6, Salerno 2,5, Caserta 2,3, Benevento 1,5²⁹.

²⁵ L'ANEA, Agenzia Napoletana per l'Energia e l'Ambiente, organizza corsi di formazione per mobility manager (www.anea.eu).

²⁶ Si veda l'esempio dell'ITIS Palladio di Treviso

http://ecologia.provincia.treviso.it/Engine/RAServeFile.php/f/Pubblicazioni/5222/mobilitaDEF_LIGHT.pdf

²⁷ Si vedano: National Institute for Health and Clinical Excellence (NICE) Promoting and creating built or natural environments that encourage and support physical activity. London, UK 2008. www.nice.org.uk/nicemedia/live/11917/38983/38983.pdf; Heath GW, Brownson RC, Kruger J, Miles R, Powell K, Ramsey LT. The effectiveness of urban design and land use and transport policies and practices to increase physical activity: A systematic review. J Phys Act Health. (S1):S55-S76. 2006. <http://www.aapca3.org/resources/archival/060306/jpah.pdf>; Healthy Spaces & Places: A national guide to designing places for healthy living. Developed by the Australian Local Government Association, the National Heart Foundation of Australia and the Planning Institute of Australia and funded by the Australian Government Department of Health and Ageing. www.healthyplaces.org.au.

²⁸ Molti Comuni hanno aderito alla campagna Siamo tutti pedoni (www.siamotuttipedoni.it).

²⁹ Istat Verde Urbano 2011, www.istat.it/it/archivio/86880.

Il 79% dei bambini campani di 3-10 anni non ha spazi nelle immediate adiacenze di casa per giocare³⁰. Il 40% dei campani tra 3-17 anni non pratica alcuno sport o attività fisica (la media italiana è 26%). Mentre nel 1988 il 54% degli studenti sopra i 15 anni praticava nel tempo libero attività all'aperto, nel 2008 è il 39%, con una durata media di attività che si è ridotta da 1 ora e 5 minuti a 44 minuti³¹.

Quali provvedimenti urbanistici per favorire l'attività fisica

- **Creazione di reti pedonali e ciclabili.** Pedoni e ciclisti non devono essere gli ospiti di una città a misura di auto, ma avere a disposizione una rete di percorsi sicuri e piacevoli che permetta loro di spostarsi in tutto il centro urbano. E' necessario perciò costruire piste ciclabili (cioè percorsi esclusivamente dedicati alle bici e con sistemi di delimitazione/protezione da mezzi di trasporto a motore), percorsi ciclo-pedonali (cioè condivisi da pedoni e ciclisti), percorsi esclusivamente pedonali (scale, rampe, strade pedonali ecc.) possibilmente interconnessi tra loro, così da creare una rete pedonale urbana. Una politica della mobilità che miri a disincentivare l'uso di auto e moto e a favorire il camminare, l'andare in bici e l'uso dei mezzi pubblici ha innumerevoli vantaggi sia nell'immediato che nel lungo periodo³².
- **Riqualificazione delle periferie.** Le periferie cittadine sono spesso quartieri dormitorio, ancora più a misura di auto del resto del centro urbano (strade larghe a scorrimento veloce, scarsità di negozi ecc.), per cui gli abitanti fanno un uso eccessivo di auto e moto, anche perché negozi, luoghi di lavoro, luoghi della socialità e del divertimento sono troppo distanti dalle loro abitazioni. E' necessario allora riqualificare queste zone rendendole a misura d'uomo e non di macchina, polarizzando di meno le funzioni, favorendo l'insediamento di attività lavorative, del commercio e del divertimento, dotandole di un sistema di trasporto pubblico adeguato e di una rete di percorsi ciclabili e pedonali.
- **Rete stradale.** La rete stradale dovrebbe cercare di **contrastare i flussi di attraversamento della città** da parte di auto, moto e camion, spostandoli su un anello esterno e di garantire a pedoni e ciclisti di spostarsi in sicurezza, agevolmente e piacevolmente. Per questi motivi le strade urbane di scorrimento³³ non dovrebbero penetrare nel tessuto cittadino. Tutta la rete stradale (di scorrimento, di quartiere e locale) deve essere dotata di **marciapiedi**, possibilmente ampi, specie nelle strade adiacenti alle scuole e ad uffici e nelle aree ad intensa attività commerciale. Devono essere installati dissuasori per posteggio sui marciapiedi in quei tratti nei quali tale incivile fenomeno si realizza. Le maglie della rete stradale devono essere ben connesse tra loro in modo da **permettere alle persone di raggiungere facilmente le destinazioni a piedi o in bicicletta**.
- **Ridurre i parcheggi al centro della città e nelle zone congestionate e creare parcheggi di interscambio alla periferia.** Tali scelte sono state realizzate da tantissime città europee e italiane per decongestionare il traffico, migliorare la velocità di esercizio dei mezzi pubblici, incentivare l'utilizzazione del trasporto pubblico, dei piedi e della bici.
- **Aree verdi.** I parchi e giardini pubblici, soprattutto quelli di quartiere, sono di grande importanza per favorire l'attività fisica. Essi dovrebbero sempre contenere spazi attrezzati per il gioco (parchi gioco con scivoli, altalene, ponti e altre attrezzature per i bambini; campetti per calcio, basket, pallavolo; campi di bocce ecc.).

³⁰ Il 21% dei genitori campani dichiara che i propri figli di 3-10 anni durante i giorni feriali e nei mesi da settembre a giugno utilizzano un cortile o altra area vicino casa per giocare. La media italiana è 25% con dati variabili tra 20% per le città centro di aree metropolitane e 29% per i comuni tra 2000 e 10.000 abitanti (ISTAT Indagine multiscope 2011 www.istat.it/it/archivio/45646).

³¹ Istat: Cambiamenti nei tempi di vita e attività del tempo libero (www.istat.it/it/archivio/47442).

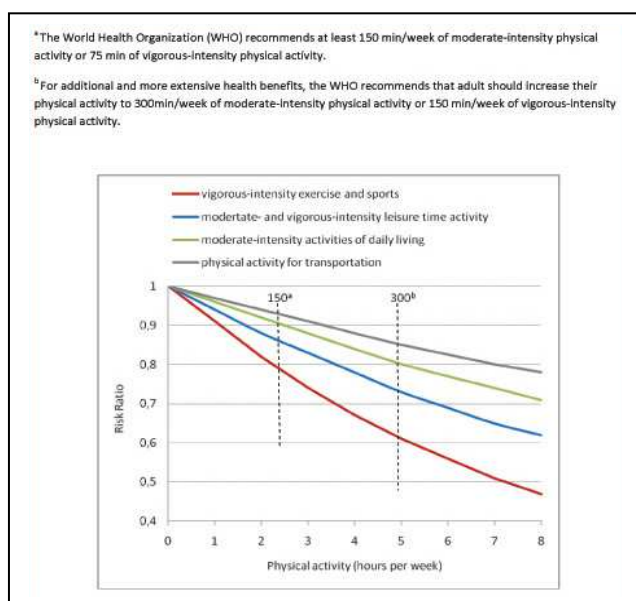
³² Consigliamo i seguenti siti: progetto THE PEP Transport Health Environment Pan-European www.thepep.org/en/welcome.htm, Prevention Research Center: <http://prevention.sph.sc.edu/index.htm>, Osservatorio Città Sostenibili www.ocs.polito.it/index.htm. Inoltre: http://policy.rutgers.edu/faculty/pucher/pucher_dill_handy10.pdf.

³³ Le "strade urbane di scorrimento" (interquartiere) sono strade a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchine pavimentate e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali estranee alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.

- **Aree e centri per l'attività fisica e lo sport.** I centri urbani, dai piccoli ai grandi, dovrebbero fornire un'adeguata disponibilità di strutture per l'attività fisica e lo sport per le varie fasce d'età (aree gioco per i bambini, campetti, piste di pattinaggio, piste da ballo o per ginnastica dolce ecc.). E' preferibile una pluralità di centri piccoli e medi rispetto a grandi attrezzature polarizzate in una o poche zone della città. Inoltre bisogna privilegiare gli sport che hanno un maggiore rapporto persone/spazio (pallavolo, basket, calcetto)³⁴ e le aree multifunzionali (es. pista di pattinaggio/pallavolo/basket).
- **Favorire l'uso dei cortili condominiali e degli spazi dei lotti per il gioco di bambini e ragazzi.** Negli ultimi decenni tali spazi sono stati sottratti a bambini, ragazzi e anziani e spesso sono stati occupati da auto e moto. Tale fenomeno deve essere fortemente contrastato e invertito. Numerosi comuni hanno operato in tal senso **con apposite ordinanze**³⁵.
- **Orti urbani e condominiali.** Gli orti urbani e condominiali oltre a favorire l'attività fisica hanno molteplici funzioni: salvaguardare dalla cementificazione piccole aree verdi, contrastare l'impermeabilizzazione del suolo, valorizzare aree brulle, aumentare l'estensione del verde urbano, tutelare il paesaggio, salvaguardare la biodiversità, valorizzare le produzioni e le essenze ortive tradizionali locali, contrastare la depressione degli anziani ecc³⁶.

Sport e tempo libero

Quando si parla di attività fisica molti pensano allo sport e quando si parla di sport molti pensano a giovani e ragazzi e, spesso, all'attività agonistica. Queste concezioni devono essere superate. Per svolgere attività fisica



non è necessario trovare del tempo espressamente dedicato. Si può cogliere l'occasione di fare movimento in ogni momento della giornata trasformando le normali attività quotidiane in un pretesto per fare attività fisica. La pratica sportiva riveste comunque una grande importanza e va promossa nelle persone di tutte le età, anche considerando che le ricerche indicano che chi svolge un'attività fisica più frequentemente, più intensamente e di più lunga durata ha maggiori benefici di chi la pratica con meno frequenza, intensità e durata (vedi figura 2). Purtroppo solo un'esigua minoranza pratica con frequenza un'attività sportiva o un'attività fisica vigorosa. E' necessario quindi, più che coltivare campioni sportivi o soddisfare esigue minoranze di sportivi, **cercare di allargare sempre più la platea di coloro che praticano l'attività fisica e lo sport**³⁷.

³⁴ Riportiamo i mq per giocatore in vari sport: pallavolo 14 mq, pallacanestro 42 mq, tennis doppio 66 mq, calcetto 68 mq, tennis singolo 132 mq, calcio a otto 150 mq, calcio 270 mq.

³⁵ Per esempio il Comune di Milano ha approvato una delibera che "riconosce il diritto dei bambini al gioco e alle **attività ricreative** proprie della loro età. Nei cortili, nei giardini e nelle aree scoperte delle abitazioni private deve essere favorito il gioco dei bambini, fatte salve le fasce orarie di tutela della quiete e del riposo stabilite dai regolamenti condominiali". Sulla base di tale delibera i regolamenti condominiali non possono più vietare il gioco dei bambini. Inoltre il regolamento edilizio di questa città stabilisce che "In tutti i cortili esistenti, o di nuova edificazione, **deve essere consentito il deposito delle biciclette** di chi abita o lavora nei numeri civici collegati al cortile". Il Comune di Roma ha cassato dal regolamento comunale il divieto di "qualunque gioco sul suolo pubblico".

³⁶ Per approfondire si veda il Progetto Nazionale Orti Urbani www.italianostra.org/?page_id=209 e www.ortosociale.org/wiki/index.php?title=OrtiSociali.

³⁷ La Regione Campania ha deliberato vari atti in proposito. Ad es. la Convenzione con l'ANCI e alcune associazioni sportive (http://burc.regione.campania.it/eBurcWeb/BurcPdfOutput/Burc_2012_4_16_15_29.pdf) e la legge quadro regionale n° 18 del 26/11/13, sugli interventi per la promozione e lo sviluppo della pratica sportiva e delle attività motorio-educative-recreative (<http://burc.regione.campania.it/eBurcWeb/publicContent/archivio/archivio.iface>).

Quali provvedimenti nel settore dello sport e tempo libero

- **Aumentare l'offerta di strutture per lo sport.** L'offerta può essere aumentata non solo aumentando il numero delle strutture (eventualmente utilizzando anche le palestre e i cortili delle scuole, i parchi e giardini, alcune zone pedonali, gli spazi di enti pubblici o privati con cui stipulare convenzioni ecc.), ma anche aumentando il tempo nel quale è possibile usufruirne o privilegiando gli sport che hanno un maggiore rapporto persone/spazio (pallavolo, basket, calcetto)³⁸ o prevedendo aree multifunzionali (es. pista di pattinaggio/pallavolo/basket).
- **Utilizzare vie, piazze o altri spazi pubblici per attività di gioco e sport.** Il Comune può deliberare che in determinati orari e giorni della settimana alcune vie, piazze o altri luoghi pubblici siano interdette alle usuali attività e dedicate al gioco, allo sport, al ballo.
- **Promuovere iniziative sportive per bambini, giovani, adulti, anziani.** Il Comune può patrocinare, finanziare, promuovere e organizzare iniziative e attività sportive o ludiche. Vanno privilegiate quelle attività che più facilmente possono coinvolgere molte persone (soprattutto persone che abitualmente non fanno sport) e che hanno un buon rapporto persone coinvolte/costi (es. maratona, trekking urbano, basket, ginnastica per anziani ecc.).
- **Far conoscere l'offerta di spazi e iniziative per l'attività fisica e lo sport.** E' importante svolgere un censimento degli spazi pubblici e privati dove è possibile praticare uno sport o fare dell'attività motoria (parchi gioco, aree attrezzate, palestre, centri sportivi, piste da ballo ecc.) e delle iniziative organizzate da associazioni ed enti (escursioni a piedi e in bici, trekking, arrampicate, orienteering, gruppi di cammino, ginnastica dolce, balli ecc.), far conoscere ai cittadini tale offerta tramite un'apposita pagina del sito web del Comune, un opuscolo, una locandina ecc. Spesso l'offerta di attività ludiche e sportive è maggiore di quanto si creda e, purtroppo, molti cittadini non ne conoscono che una minima parte.
- **Intervenire sulle tariffe per aumentare il numero di chi pratica uno sport.** Per favorire l'iscrizione di nuove persone ad attività ludiche o sportive si possono prevedere sconti per i neo tesserati o, meglio, per i già tesserati che fanno tesserare una o più persone non precedentemente iscritte oppure per gruppi³⁹.

Istruzione ed educazione

Se la maggioranza degli italiani non fa una sufficiente attività fisica, che è così importante per stare in buona salute e prevenire temibili e frequenti malattie, è segno che non c'è una consapevolezza diffusa della sua importanza per la salute e dello scarso livello di attività motoria che si pratica e che non c'è una forte pressione sociale verso uno stile di vita attivo. E' necessario allora fare un'opera di informazione, di incremento della consapevolezza dei comportamenti non salutari propri e dei propri cari, di educazione ad uno stile di vita sano. E' particolarmente importante promuovere uno stile di vita attivo e sano fin dall'infanzia. La scuola ha per questo un importante ruolo ed è necessario che in tutti gli istituti si svolgano attività di educazione sanitaria e il contesto scolastico favorisca e promuova l'attività fisica.

Alcuni dati

La maggioranza delle persone non ha consapevolezza dello scarso livello di attività fisica praticato: **in Campania il 39% delle persone parzialmente attive ed il 23% dei sedentari ha percepito il proprio livello di attività fisica come sufficiente.** Lo stesso vale per i genitori nei confronti dei figli: in Campania **il 45% delle madri di bambini sedentari ritiene che il proprio figlio svolga sufficiente attività fisica** e il 6%, addirittura, molta attività fisica, il 58% delle madri di bambini sovrappeso e il 18% delle madri di bambini obesi ritiene che il proprio bambino sia normopeso o sottopeso. Solo il 28% dei bambini campani si reca a scuola a piedi.

³⁸ Riportiamo i mq per giocatore in vari sport: pallavolo 14 mq, pallacanestro 42 mq, tennis doppio 66 mq, calcetto 68 mq, tennis singolo 132 mq, calcio a otto 150 mq, calcio 270 mq.

³⁹ Alcune ricerche evidenziano che si è più propensi a praticare uno sport in coppia o in gruppo.

Quali provvedimenti relativi a istruzione ed educazione per favorire l'attività fisica

Promuovere programmi e campagne di educazione sanitaria. Il Comune può sollecitare, supportare, sostenere, organizzare programmi di educazione sanitaria. E' importante raccordarsi preliminarmente con l'ASL territoriale e coinvolgere già in fase di programmazione tutti i soggetti interessati (Scuola, associazioni sportive, associazioni per la mobilità sostenibile, associazioni mediche, enti ecc.). Sono stati pubblicati varie raccomandazioni e linee guida per interventi efficaci e sono disponibili varie buone pratiche e materiali didattici sperimentati⁴⁰.

Migliorare il contesto scolastico per renderlo promotore di salute e favorente uno stile di vita attivo.

L'insieme dei messaggi che lo studente percepisce nel contesto scolastico fuori dall'attività didattica programmata, incide educativamente molto più del curriculum manifesto (cioè dell'attività didattica programmata, quali lezioni, esercitazioni ecc.). Non portare gli studenti in palestra nell'ora di educazione fisica (a causa dell'inadeguatezza delle strutture o per altri motivi), non favorire l'arrivo a scuola a piedi o in bici, non partecipare a iniziative di promozione dello sport ecc. sono messaggi che l'attività fisica non è una cosa importante. E' necessario allora analizzare bene il contesto scolastico per vedere quali messaggi invii e cercare di fare in modo che essi siano di promozione di uno stile di vita sano. Il progetto Scuole Promotrici di Salute dell'OMS⁴¹ e il progetto Scuole Promotrici di Salute ed Ecosostenibili dell'ASL Napoli 1 Centro⁴² sono specificamente rivolti a questo problema. **Riportiamo qui alcune delle iniziative che il Comune può sollecitare, promuovere, supportare, organizzare:**

- a) **attivazione di linee di piedibus.** Il piedibus è uno "scuolabus che usa i piedi", cioè un sistema per mandare i bambini da casa a scuola e da scuola a casa a piedi in maniera sicura. Il piedibus percorre un itinerario definito, prendendo i bambini ad orario precisi direttamente a casa o in punti definiti (le "stazioni" del piedibus). Due o più persone (genitori, nonni civici o personale retribuito) accompagnano i bambini in gruppo⁴³;
- b) **rendere sicuri i percorsi casa scuola.** Le misure che si possono prendere sono numerose: rendere negli orari di ingresso e uscita degli studenti ad esclusivo uso di pedoni e ciclisti le strade nelle immediate vicinanze delle scuole; trasformare in woonerf le strade vicine alle scuole o, almeno, dotarle di marciapiedi molto grandi; rialzare la pavimentazione stradale in corrispondenza delle strisce pedonali o farle precedere da dossi; installare agli incroci e attraversamenti pedonali semafori con tempi molto lunghi e frequenti per i pedoni negli orari di ingresso e uscita degli studenti; utilizzare vigili urbani o personale ausiliario agli attraversamenti pedonali vicini alle scuole negli orari di ingresso e uscita;
- c) **installazione di rastrelliere per le bici presso le scuole.** Poiché le bici occupano pochissimo spazio le rastrelliere permettono di garantire la sosta ad un gran numero di persone occupando spazi di molto inferiori a quelli occupati da auto e moto;
- d) **affissione vicino agli ascensori della scuola di cartelli che invitano a preferire le scale.** Tale semplice provvedimento è molto raccomandato da linee guida internazionali e nazionali perché di provata efficacia;
- e) **attribuzione di crediti formativi a chi pratica uno sport.** Si può sollecitare le scuole a attribuire crediti formativi a chi pratica uno sport con assiduità. Si può concordare di certificare la presenza di studenti che frequentano centri sportivi comunali per permettere alle scuole di attribuire crediti formativi a chi ha determinati standard di frequenza e durata ecc.;
- f) **partecipazione ai Giochi della Gioventù o ad altre iniziative similari⁴⁴.** Molte scuole, ma non tutte, partecipano ai Giochi della Gioventù o ad altre iniziative simili. Promuovere tali iniziative e sollecitare le scuole ad aderirvi dovrebbe essere compito di un comune che vuole promuovere l'attività fisica;

⁴⁰ Si vedano le linee guida dell'Istituto Superiore di Sanità (www.snlg-iss.it/cms/files/LG_prevenzione_Sedentarieta.pdf), del National Institute for Health and Clinical Excellence (NICE) (reperibili anche in italiano su www.dors.it/pag.php?idcm=2784), dell'ASL Napoli 1 Centro (www.aslnapoli1centro.it/web/promozione-della-salute/materiali-didattici-per-la-formazione). Buone pratiche e materiali sono reperibili su www.inadolescenza.it/blog_alimentazione, www.guadagnaresalute.it, e www.aslnapoli1centro.it/web/promozione-della-salute.

⁴¹ www.schoolsforhealth.eu.

⁴² www.aslnapoli1centro.it/web/promozione-della-salute/scuole-promotrici-di-salute-ed-ecosostenibili.

⁴³ Si vedano www.piedibus.it e www.aslnapoli1centro.it/web/promozione-della-salute/linee-guida-e-materiali-scuole-primarie.

⁴⁴ Per informazioni www.coni.it/index.php?id=57 oppure contattare la Segreteria Organizzativa Centrale (tel. 06/3208509, e-mail giochidellagioventu@coni.it).

g) favorire la partecipazione di studenti e docenti ad iniziative di promozione dell'attività motoria (escursioni a piedi o in bici, trekking, orienteering, sport ecc.). E' utile censire le associazioni e gli enti che organizzano tali attività e divulgare le loro iniziative tramite il sito web istituzionale, gli informagiovani, locandine da affiggere nelle scuole, mail ecc.

Utilizzare le palestre scolastiche anche fuori dagli orari scolastici. E' importante che le palestre e altre strutture e aree scolastiche dove è possibile svolgere attività fisica o sportiva siano utilizzate anche negli orari extrascolastici, eventualmente stipulando apposite convenzioni e intese con associazioni ed enti.

Utilizzare le scuole anche d'estate per attività ludiche e sportive. Tenere aperte almeno alcune scuole nei mesi estivi ed utilizzarle per attività ludiche (ad es. "giochi di strada") o sportive è un'iniziativa importante, oltre che per l'educazione dei bambini e ragazzi e per venire incontro alle esigenze dei genitori, anche per promuovere l'attività fisica.

Politiche sociali

La sedentarietà, la scarsa attività fisica, il sovrappeso sono frequenti soprattutto nei soggetti di bassa istruzione e di basso reddito e nella popolazione anziana: **gli inattivi sono il 30% dei laureati e il 55% delle persone con sola licenza elementare**, il 35% tra le persone benestanti e il 50% tra quelle con difficoltà economica, le persone in sovrappeso sono il 30% dei laureati e il 45% delle persone con sola licenza elementare, i bambini obesi sono il 15% dei figli di madri laureate e il 25% dei figli di madri con licenza elementare.

Quali provvedimenti relativi alle politiche sociali

Promozione ed organizzazione di gruppi di cammino e di ginnastica dolce per anziani e di incontri di danza. Per favorire l'attività fisica negli anziani uno strumento adottato da molte città sia in Italia che all'estero sono i gruppi di cammino⁴⁵. Si tratta di passeggiate alla portata di tutti, la cui partecipazione è libera e gratuita, rese più gradevoli dalla compagnia di altri "camminatori".

Nei gruppi di cammino le persone si ritrovano spontaneamente a cadenza regolare in un luogo e orario definito per camminare insieme accompagnati da un "walking leader", che conduce il gruppo e svolge la funzione di trasciatore e motivatore del gruppo stesso. Il walking leader in una prima fase può essere un operatore sanitario o sociale o una persona di un'associazione di volontariato; successivamente il ruolo di walking leader sarà svolto stesso da uno o più persone partecipanti al gruppo. Analoghi ai gruppi di cammino sono i gruppi di ginnastica dolce che possono essere svolti presso strutture comunali, dell'ASL, parrocchie, parchi e giardini, sedi di associazioni ecc. In entrambe le iniziative possono essere coinvolti i Dipartimenti di Scienze Motorie dell'Università, stipulando intese e convenzioni per far svolgere agli studenti e neolaureati il tirocinio in queste attività⁴⁶. Anche il ballo è un'attività motoria spesso molto gradita dagli anziani, non richiede costose attrezzature e può essere realizzata sia al chiuso che all'aperto. E' importante che nell'organizzazione di queste iniziative si privilegino le classi sociali basse e i quartieri e le zone periferiche.

Agevolazioni per frequentare centri sportivi. Per favorire le persone che hanno scarse disponibilità economiche si può prevedere l'esenzione o uno sconto sulla tessera di iscrizione per frequentare centri sportivi e palestre, tramite appositi accordi e convenzioni o clausole con gli enti che hanno in concessione le strutture comunali.

Agevolazioni all'acquisto di biciclette o al bikesharing. Si possono prevedere agevolazioni e sconti per anziani e persone non abbienti per l'acquisto di biciclette o per il tesseramento al servizio di bikesharing. Tale azione può anche essere a costo zero per il Comune se riesce a stipulare accordi con aziende produttrici di bici o agenzie pubblicitarie.

⁴⁵ http://www.epicentro.iss.it/problemi/attivita_fisica/iniziative.asp.

⁴⁶ In Campania la ASL Napoli 1 Centro e l'Università Parthenope hanno stipulato una convenzione a tal fine.

Formazione degli operatori sociali perché stimolino la loro utenza alla pratica dell'attività fisica. Gli operatori sociali che assistono anziani, bambini, persone svantaggiate possono svolgere una significativa azione di educazione sanitaria, per cui è opportuno sensibilizzarli, motivarli e formarli a riguardo.

Assegnazione di microaree verdi per attività di orticoltura. L'assegnazione gratuita di microaree verdi a famiglie di basso reddito o ad anziani, cosicché possano coltivarle ha varie funzioni positive: favorire l'attività fisica regolare, integrare il reddito, avvicinare le istituzioni ai cittadini, combattere la depressione, salvaguardare e qualificare il territorio ecc⁴⁷.

⁴⁷ Si veda il Progetto Nazionale Orti Urbani www.italianostra.org/?page_id=209

Il presente documento è stato curato da Pio Russo Krauss
Responsabile dell'Educazione Sanitaria dell'ASL Napoli 1 Centro