

Osservatorio salute

# LA MALA EDUCACIÓN

di Anna Mannucci

«Negli Usa, l'aumento dell'obesità non è collegato al diffondersi di McDonald's, ma alla proliferazione delle pompe di benzina» dice Massimo Cuzzolaro, psichiatra, professore universitario esperto di alimentazione e presidente della Sisdca, Società italiana per lo studio dei disturbi del comportamento alimentare. Più distributori di benzina significa più uso dell'automobile, più pigrizia, e dunque meno consumo di energia umana, non fossile. Gli esseri umani, ai nostri giorni, nei paesi sviluppati – categoria in cui ultimamente sono passati anche Cina e India, pur con tutte le loro contraddizioni – in media, non mangiano quantità di cibo spaventosamente maggiori che in passato, il problema è che si muovono molto, ma molto, meno. I contadini e i pescatori italiani del Cilento degli anni Cinquanta su cui si è basata la ricerca americana che ha "inventato" la famosa dieta mediterranea, arrivavano a 5000 calorie al dì, ma avevano un'attività fisica intensa, inimmaginabile al

giorno d'oggi non solo per gli impiegati, ma anche per gli agricoltori, aiutati dalle macchine e dalla tecnologia. È difficile concepire una vita senza macchine (non solo automobili, ma anche ascensori e lavatrici e macchinari industriali). Eppure così è stato per milioni di anni. Quasi di colpo, rispetto ai tempi dell'evoluzione, non ci si muove più, il consumo calorico è crollato, ma nello stesso tempo il bisogno di sostanze nutrienti, come gli oligoelementi, è rimasto pressoché invariato. Ridurre il cibo, tagliare drasticamente le entrate alimentari, può portare a carenze nutrizionali, anche nelle società ricche.

## Meno moto, più cibo

Schematizzando, si ha dunque da una parte una riduzione drastica del consumo energetico (l'arrabbiatura nel traffico non fa lo stesso effetto del camminare per ore e ore) e dall'altra un'offerta continua



**Cuzzolaro propone come un tentativo di miglioramento della situazione la gastronomia. Cioè il recupero – o la scoperta – del gusto, della qualità, della ricercatezza. Insomma, regole sì, ma che aumentino il piacere e non appaiano punitive o costrittive**



di cibo. Non ci sono più barriere temporali (la stagionalità) né geografiche: si trova di tutto, dovunque, a prezzi accessibili per la stragrande maggioranza della popolazione. I supermercati odierni per gente solo di qualche secolo fa sarebbero stati l'equivalente del paese di Cuccagna. Sono dunque caduti i limiti oggettivi, esterni, che regolavano i comportamenti individuali. E le scelte sembrano diventate personali, in una falsa idea di libertà, la libertà del consumatore.

A ciò si aggiungono spesso delle caratteristiche fisiche, genetiche: «La capacità di accumulare riserve di energia in forma di tessuto adiposo ha garantito la sopravvivenza e la possibilità di riprodursi in epoche di carestie ricorrenti e di incertezze continue sulla

disponibilità di cibo» spiega il professor Cuzzolaro nell'introduzione al suo libro *Anoressie e bulimie* (Il Mulino, 2004). E continua «Solo da qualche decennio una larga parte dell'umanità è uscita dalla penuria e dall'insicurezza alimentare che l'avevano tormentata per

migliaia di secoli. Ha dimenticato la fame, ma ha conservato i meccanismi biologici che avevano consentito la sopravvivenza».

Ma c'è anche un altro problema, sempre originato dal progresso, dalla medicina (non si riesce neanche a immaginare una società senza antibiotici e senza chirurgia) e dal miglioramento delle condizioni di vita: l'eccezionale aumento della durata della vita. Se una persona moriva prima dei 50 anni, non doveva – non poteva – preoccuparsi del colesterolo e dell'ipertensione e dei tumori che gli sarebbero arrivati in vecchiaia. Era lui che non arrivava, alla vecchiaia.

Una bella serie di contraddizioni. Il professor Cuzzolaro definisce questo insieme di cose una situazione di *anomia*, di mancanza di leggi, e aggiunge «L'uomo (e ancora di più la donna, *nda*) si sente minacciato dal cibo e chiede ai medici, soprattutto ai medici, regole che lo proteggano e che prendano il posto di quei precetti che in ogni religione hanno sempre regolato anche il campo alimentare».

Ma purtroppo le linee guida e i principi scientifici della sana alimentazione si scontrano con "forze irrazionali", individuali e collettive, come fantasie, simboli, tradizioni, golosità, problemi psicologici, contesti familiari e sociali, eccetera.

Si pensi, tra l'altro, a quanto delle relazioni sociali e affettive si gioca a tavola, dall'invito a cena al pranzo con

i parenti, dalle feste di ogni tipo alla pizza e birra con gli amici e così via. Uno zoccolo duro di abitudini piacevoli a cui non si possono contrapporre solo indicazioni razionali. Inoltre, come è ormai noto, le diete dimagranti, quelle con le misure, sia dei cibi sia della persona, la bilancia minacciosa e le calorie contate e regolate ossessivamente, non funzionano. O funzionano nel breve periodo, poi il paziente riprende il suo peso, quel che è peggio quasi sempre perde massa magra (muscolo) e acquista grasso.

Cuzzolaro propone allora come un tentativo di miglioramento della situazione la *gastronomia*. Cioè il recupero – o la scoperta – del gusto, della qualità, della ricercatezza. Insomma, regole sì, ma che aumentino il piacere e non appaiano punitive o costrittive. Indicazioni, consigli, corsi, per capire e distinguere i vari sapori, per imparare le lunghe preparazioni culinarie, raffinare i sensi e diventare selettivi, non in senso ascetico, ma per meglio apprezzare i gusti e le gioie del cibo.

#### Urbanizzazione compatta, urbanizzazione diffusa

Ottavio Bosello, professore di geriatria all'Università di Verona dove dirige il Centro di scienze biomediche e chirurgiche, mette in evidenza un altro problema dell'educazione alimentare, il divario tra informazione e comportamenti. E fa un esempio tragico: «Le ragazzine anoressiche quasi sempre fanno tutto sulla dieta, sono bene informate, ma usano queste nozioni per ridurre l'introito alimentare, non certo per stare meglio». E, ancora, tutti sanno che fumare fa male, eppure quasi tutti, compresi molti medici, continuano a fumare. Informare può non servire a nulla, dice il professor Bosello, perché il problema è complesso, implica troppi fattori, scelte e abitudini, che non sono solo medici, ma sociali. Come la struttura delle città. Marciapiedi, zone pedonali diffuse e non solo centrali, piste ciclabili, dossi per rallentare la velocità delle automobili e rendere meno pericolosi gli attraversamenti, possono essere utili al dimagrimento e alla salute perché incentivano i cittadini a muoversi, a camminare. Infatti già nel 1986 l'Oms parlava di città sane in questo senso, incaricando i sindaci e altre figure, tra cui gli urbanisti e i responsabili della mobilità, della salute dei loro cittadini. E così parecchi paesi e città, in Inghilterra, negli Usa ma anche in Italia, hanno fatto un piccolo passo in questo senso organizzando i "pedibus" per i bambini, ovvero andare a scuola a piedi, in gruppo, accompagnati da un adulto. Perché la sedentarietà è peggio delle merendine.

Negli Usa, una ricerca condotta su 200 000 adulti abitanti in 448 contee nelle maggiori aree metropolitane, pubblicata nel 2003 sull'*American Journal of Public Health* e sull'*American Journal of Health Promotion*, ha verificato che chi vive nelle città "compatte" pesa, in media, 2,7 chili meno di chi abita in quelle a "urbanizzazione diffusa". Con compatta si intende una città dove il lavoro, i negozi, gli uffici pubblici si possono facilmente raggiungere a piedi, muovendosi all'aperto varie volte al giorno.

Le città "sbraccate", *urban sprawls* dicono gli americani, sono quelle costruite a blocchi funzionali distanti, gli uffici da una parte, le abitazioni da un'altra, i centri commerciali in un'altra zona ancora e i collegamenti sono soltanto strade ad alta velocità progettate per le macchine, sul modello delle autostrade. In queste situazioni il pedone e il ciclista non ce la fanno neanche volendo, i chilometri da percorrere sono troppi, spesso non c'è neanche il marciapiede e si rischia di essere investiti. Sono urbanizzazioni tipiche degli Usa, nella loro forma peggiore, ma quartieri dormitorio e strade a velocità elevata in città abbondano anche in Italia. ☉



© K. Kasmauskii/Corbis