



Secondo uno studio pubblicato su A0A4 del *British Medical Journal*, i ciclisti hanno un rischio di mortalità (tutte le cause) che è quasi la metà di quello dei pendolari che viaggiano in auto o con i mezzi pubblici.

© Tetyana Kochneva / Alamy Stock

Episodio n. 05

Perché i medici amano così tanto il ciclismo

Uno stile di vita sedentario è letteralmente letale.

Andare al lavoro in bicicletta per tre ore alla settimana, ad esempio, riduce il rischio di morte del 40%, nonostante le polveri sottili che vengono rilasciate nell'aria che i ciclisti respirano.

A Ginevra, 429 medici

hanno firmato una petizione per accelerare la costruzione

di piste ciclabili, il principale vettore di mobilità attiva.

È rimasto inascoltato.

Di Serge Michel

43

Se, come me, vi affidate a *Heidi.news* per capire il mondo che ci circonda, vorrei segnalare due delle nostre Esplorazioni. In primo luogo, quella intitolata "Running up the mountain", nel 2019. L'autore, Charlie Buffet, raccontava come avesse venduto l'anima al trail running, dopo

una lunga

carriera di alpinista appesantito da corde, piccozze, zaini e scarponi pesanti. E, soprattutto, ha sviluppato, nel corso delle puntate, la scoperta

fatta dai paleoanalisti: è la corsa che ha definito noi esseri umani, da specie, piuttosto che semplicemente camminare.

I nostri antenati non vagavano per i boschi inseguendo le loro prede, ma correvano. I messaggeri postali dell'Impero Romano non attraversavano i passi alpini a passo d'asino, ma correvano. Un tempo eravamo i migliori corridori di resistenza del pianeta", scrive l'autore Christopher McDougall sul *New York Times*. Non avevamo zanne, artigli, forza e velocità, ma l'elasticità delle nostre gambe e l'impareggiabile capacità di raffreddare il corpo sudando anziché ansimando ci permettevano di inseguire le nostre prede finché non crollavano per il caldo. Alcuni ritengono che la collaborazione in queste cacce abbia portato al linguaggio e poi alla condivisione della tecnologia. Si potrebbe dire che la corsa ci ha reso padroni del mondo".

Per quanto riguarda la seconda esplorazione più recente che invocando, si tratta di

"Minceur sur ordonnance", del nostro grande reporter Fabrice Delage, che sarà presto oggetto di un libro pubblicato da Odile Jacob a Parigi. "Una saga di premi Nobel, dollari e budella, con i suoi mostri e i suoi geni", scrive. Il libro rivela straordinario potenziale della molecola GLP-1 nella lotta obesità e il diabete. I farmaci che ne derivano sono famosi, come l'Ozempic o il Mounjaro, e entrambi i farmaci sono stati sviluppati in modo da poter essere utilizzati in modo efficace.

Le aziende che li producono, Novo Nordisk in Danimarca ed Eli Lilly negli Stati Uniti, hanno una capitalizzazione di mercato complessiva di oltre mille miliardi di dollari.

al momento in cui scriviamo. È una fortuna basata sovrappeso.

Non muoverci ci sta uccidendo

Ma il punto è questo. L'immenso progresso tecnico raggiunto dall'umanità negli ultimi due secoli ha un rovescio della medaglia: immobilità. Abbiamo trovato altri modi essere padroni del mondo, ma al volante delle nostre auto, in ufficio, a tavola e sui nostri divani, abbiamo smesso di muoverci e stiamo ingrassando.

È un enorme problema di salute pubblica.

In Svizzera, il 52% degli uomini e il 34% delle donne (43% di entrambi i sessi) sono in sovrappeso obesi, secondo l'ultima indagine dell'Ufficio federale di statistica. L'indagine mostra anche che gli uomini svizzeri hanno preso in media 5,5 chili in 30 anni. Le proporzioni sono simili nel resto del mondo, dove l'eccesso di peso causa 4 milioni di morti premature all'anno, due terzi delle quali per malattie cardiovascolari.

Oltre all'osteoartrite, all'apnea notturna e ai problemi respiratori, alla riduzione della qualità della vita, alle malattie mentali come la depressione clinica o l'ansia, ai dolori corporei e alle difficoltà di funzionamento fisico, il sovrappeso porta al diabete.

il diabete di tipo 2, che si verifica quando i livelli di zucchero sono troppo elevati. Nel tempo, l'iperglicemia può portare a malattie cardiache, ictus, malattie renali, problemi agli occhi e danni ai nervi.

Il sovrappeso anche l'ipertensione arteriosa, che affatica il cuore, danneggia i vasi sanguigni e aumenta il rischio di infarto, ictus, malattie renali e morte. Gli uomini in sovrappeso o obesi hanno un rischio maggiore di sviluppare il cancro del colon, del retto e della prostata. Per le donne nella stessa situazione, i tumori più comuni sono quelli della mammella, della mucosa uterina e della cistifellea.

Pedala per favore

Quando i sintomi compaiono, è troppo tardi", afferma il professor Patrick Saudan, nefrologo e responsabile dell'unità di dialisi dell'HUG. La maggior parte dei miei pazienti ha un'aspettativa di vita di pochi anni senza un trapianto di rene". Nel 2018, insieme al Prof. Pietro Majno, ha lanciato una petizione al Gran Consiglio di Ginevra, firmata da 429 medici ginevrini nel 2018, in cui si chiede alle autorità di registrare priorità nelle loro agende allo sviluppo strutture ciclismo sicuro.

Perché questo impegno massiccio da parte del mondo medico? La risposta è semplice.

"Tre ore di bicicletta alla settimana, ad esempio per andare al lavoro, riducono il rischio di mortalità del 40%", afferma Patrick Saudan, citando uno studio danese pubblicato nel 2000 che ha preso in considerazione 30.000 uomini e donne per 15 . Questo calcolo include l'attività fisica nel tempo libero. Praticare sport è eccellente", continua, "ma la bicicletta è il modo più semplice per combattere uno stile di vita sedentario, poiché è direttamente utile per spostarsi".

Uno studio francese pubblicato nel 2024 sulla rivista *The Lancet Regional Health* conclude che se il 25% degli spostamenti motorizzati inferiori a 5 km fosse effettuato in bicicletta, in Francia si eviterebbero circa 1.800 morti all'anno. Per mettere le cose in prospettiva, si tratta di un ordine grandezza simile a una riduzione del 20% del consumo di alcolici in Francia, o al calo delle morti su strada ottenuto negli ultimi dieci anni con l'installazione di autovelox praticamente su ogni tratto di strada.

Tosse nei polmoni

Gli scettici amano replicare a queste argomentazioni cardiovascolari: "Forse, ma l'inquinamento assorbito dai ciclisti è molto peggiore". Non è quello che dicono gli epidemiologi. Uno studio internazionale

guidato da Cambridge, pubblicato nel 2016 sulla rivista *Preventive Medicine*, ha esaminato proprio questa questione. I ricercatori concludono che i benefici per la salute della mobilità attiva (andare in bicicletta e, in misura minore, a piedi) superano di gran lunga i rischi insiti nell'inquinamento atmosferico nelle città in cui la concentrazione di polveri sottili rientra nella media globale (22 µg/m³) - Ginevra è a meno di 10 .

Anche in città altamente inquinate come Nuova Delhi, dove la concentrazione media annua di particelle fini nell'aria è di circa 100 µg/m³, gli svantaggi per la salute supererebbero i benefici dopo 1 ora di bicicletta al giorno o più di 10 ore di cammino, secondo gli epidemiologi. Solo concentrazioni estreme di circa 200 µg/m³, quelle riscontrate nella metropoli industriale di Faisalabad (Pakistan) a dicembre, rendono sconsigliabile andare in bicicletta.

L'elefante al centro della stanza

Gli scettici sottolineano l'altro rischio della bicicletta: gli incidenti. La risposta è nelle infrastrutture, come dimostrano gli studi a Madrid o a Lione: il numero incidenti è inversamente proporzionale. correlati alla creazione di zone a 30 km/h o alla separazione dalla rete. automobile. A Ginevra, ogni anno si verificano tra i 200 e i 250 incidenti che coinvolgono i ciclisti, tre o quattro dei quali sono mortali. Nel 2019, in tutti i 27 Paesi dell'Unione Europea, sono morti 2035 ciclisti, la metà dei quali uomini di età superiore ai 65 anni e il 58% dei quali in città. Ciò rappresenta il 9% di tutte le morti su strada.

La media europea è di 4,4 morti per milione di abitanti, con ampie variazioni (Romania: 9,7; Spagna: 1,5), e i ciclisti sono l'unica categoria di mobilità il cui tasso di mortalità non è diminuito dal 2010. Tuttavia, questi incidenti non sono affatto sufficienti per annullare i significativi benefici della bicicletta per la salute pubblica, come dimostra questo studio del 2010 dell'Università di Utrecht, con esempi da Londra e da diverse città olandesi.

Felice come un ciclista

A corto argomenti, gli scettici propongono la camminata come un'attività dai benefici equivalenti a quelli della bicicletta, per giustificare la mancanza infrastrutture ciclabili e senza la minima intenzione, o almeno così sospetto, di camminare loro stessi. Farebbero bene a leggere un notevole studio longitudinale pubblicato nel 2024 sul *British Medical Journal* e che ha coinvolto 82.297 persone attive in Scozia compresa tra i 16 e i 74 anni. "Poiché l'uso della bicicletta comporta una maggiore

È uno sforzo molto maggiore rispetto alla camminata e quindi ha benefici molto maggiori", sottolinea Patrick Saudan.

Lo studio mostra che i ciclisti hanno un rischio di mortalità (tutte le cause) che è quasi la metà di quello dei pendolari che viaggiano in auto o con i mezzi pubblici. state trovate prove simili per i pedoni (ma altri studi lo suggeriscono, quindi la questione rimane aperta). Un altro risultato interessante è che i ciclisti hanno il 20% in meno di probabilità essere seguiti per problemi di salute mentale. È difficile stabilire se la buona salute mentale predisponga le persone ad andare in bicicletta o se la bicicletta contribuisca a risollevare il morale: dato ciò che sappiamo sui benefici dell'attività fisica, devono essere vere entrambe le cose, e cioè che chiamiamo un circolo virtuoso.

L'unica nota è che i ciclisti hanno il doppio delle probabilità di essere ricoverati in ospedale a seguito di un incidente rispetto agli automobilisti, il che ci riporta alla questione delle infrastrutture ciclabili...

Per quanto riguarda le biciclette elettriche, che rappresentano quasi la metà (44%) delle 400.000 biciclette vendute in Svizzera nel 2023, non ci sono ancora studi scientifici che ne stabiliscano i benefici per la salute pubblica, ma Patrick Saudan considera il loro successo molto positivo. "I percorsi sono più lunghi e permettono di andare in bicicletta anche in età avanzata", . E soprattutto, aumentando il numero di biciclette sulle strade e in le strade, contribuiscono a renderle più sicure".

Cosa porta la bicicletta

Patrick Saudan non è solo un medico, ma è stato anche membro Gran Consiglio di Ginevra tra il 2007 e il 2023 (PLR, quindi fuori dal partito dal 2020). Di fronte allo scetticismo dei suoi colleghi, soprattutto di destra (dei 15 membri della commissione incaricata di esaminare la petizione dei medici nel 2018, 2 PLR su 4 si sono astenuti, così come i 3 MCG, mentre gli altri hanno votato a favore dell'inoltro al Consiglio di Stato), invoca anche gli aspetti finanziari. "Le malattie legate a uno stile di vita sedentario e all'eccesso di peso rappresentano l'80% dei costi sanitari", afferma, citando uno studio del 2014 dell'Università di Zurigo, che è un punto di riferimento in Svizzera, per quanto riguarda la quota di malattie non trasmissibili.

Ho quindi fatto un piccolo calcolo, a titolo personale. In Svizzera, i costi sanitari saranno di 10.000 franchi a persona nel 2022, ovvero circa 5 miliardi di franchi per il mezzo milione di abitanti del cantone di Ginevra. Se prendiamo in considerazione solo le malattie non trasmissibili (80%) e ipotizziamo che l'utilizzo dei costi sanitari sia proporzionale alla riduzione prevista della mortalità (-40%, un'ipotesi azzardata, lo so!), basterebbe che tanti ginevrini si recassero al lavoro in bicicletta come gli abitanti di Copenaghen (45% contro 14%) per

ridurre i costi sanitari di circa 750 milioni di franchi all'anno solo nel cantone del Bout du Lac.

Cosa si deve dimostrare

Questo va visto nel contesto degli investimenti in migliori infrastrutture ciclabili, un fattore cruciale passaggio dall'auto alla bicicletta. Il periodo di massimo splendore dei progetti di mobilità dolce di Ginevra è stato il secondo mandato del Consigliere di Stato Serge dal Busco, tra il 2018 e il 2023. È già chiaro che la virulenta opposizione generata dalla sua politica a favore della bicicletta ha probabilmente contribuito alla sua mancata candidatura per un terzo mandato.

d'azione ex assessore Dal Busco prevedeva 230 milioni in 4 anni per 107 progetti (piste e corsie ciclabili, parcheggi, segnaletica, incroci sicuri, aree per l'attraversamento dei binari del tram, ecc). Si tratta di 57 milioni all'anno, che rappresentano meno dell'8% del risparmio che si potrebbe ottenere con l'uso della bicicletta solo in termini di costi sanitari. E questo senza considerare l'effetto calmante sulla città e i benefici climatici dell'operazione.

Chi ha detto che la bicicletta è costosa? Politicamente, non è impossibile che costi a coloro che la difendono. Ma quando si tratta di un bene pubblico, la scommessa è vincente a tutti i livelli



PS. Nel 2023, il governo britannico, quello di Rishi Sunak, non l'attuale governo laburista di Keir Starmer, ha calcoli più conservativi dei miei. Il rapporto del Dipartimento Trasporti stima che ogni sterlina spesa infrastrutture ciclistiche e pedonali genera un beneficio di 5,6 sterline, cioè il doppio di quanto "guadagnato" con la costruzione di un'autostrada.