

## Spunti di riflessione sulla cultura Ekistics e quella INAIL

nella settimana del 3 settembre scorso si è svolto a Napoli la sesta edizione del World Urban Forum, organizzato dal programma HABITAT dell'ONU alla quale hanno partecipato rappresentanti dei Governi e delle Organizzazioni non governative che si occupano di insediamenti umani, da tutto il mondo con oltre ottomila partecipanti registrati; tra queste, la World Society for Ekistics, organizzazione internazionale attiva sin dagli anni Sessanta, che ha promosso la nascita dello stesso programma HABITAT, ha presentato parte dei progetti e studi dei propri associati presso il nostro Centro di Formazione e Convegni di Villa Bandini, il 5 e 6 settembre. Il programma degli incontri è disponibile in allegato, tuttavia vorrei qui aggiungere non tanto una relazione sull'evento quanto una condivisione della mia personale esperienza, sperando che questa stimoli in voi il desiderio di approfondire l'argomento per rivedere e ripensare il "piano urbanistico" sotto altre prospettive.

Questo è ciò che ho potuto apprezzare: non si tratta tanto di pensare e pianificare lo spazio urbano come stile, disegno, progetto, creatività ecc., quanto di intendere tale attività come *narrazione* attraverso lo spazio urbano, che è inevitabilmente trasmissione della **cultura** di una Comunità: dunque la nostra stessa carta d'identità. Vi invito a leggere tenendo sempre presente la nostra missione (**cultura**) istituzionale, soprattutto quella della prevenzione e forse sarà più facile comprendere la mia brevissima introduzione. Abbiate pazienza! Non voglio fare alcuna trattazione teorica!

Nell'osservare tutte quelle Persone, così lontane per provenienza geografica, per formazione, per etnia, ideologia, ecc., parlare una unica lingua, cioè quella della cultura del benessere dell'essere umano, mi è sembrato di assistere a come veramente si forma una Comunità, un Villaggio Globale, che progetta per realizzare la qualità della vita e il benessere dei propri componenti, ben lontano, certamente, da quel modo di intendere la globalizzazione come esclusiva espressione di una politica economica.

Il primo studio della Dr.ssa Catharine Nagashima, WSE, Zushi, Japan (presentato dal prof. Tom Fookes) ha evidenziato gli effetti derivati da terremoto, dallo Tsunami e dal disastro di Fukushima e come gli stessi abbiano modificato profondamente oltre all'**ambiente** anche il **sociale** e l'**economia**, e non del solo Giappone.

"Il caso della triplice catastrofe giapponese del 2011 pone in evidenza l'attuale accelerazione nell'interdipendenza tra società, ecologia ed economia (termini che non a caso condividono la stessa radice greca *oikos*, che è la stessa su cui si forma il termine *Ekistics*, la scienza degli insediamenti umani. L'ecologia e l'economia diventano sempre di più intrecciate con conseguenze che si riverberano alle diverse scale geografiche – locale, regionale, nazionale e globale in una complessa rete che tocca in primo luogo le città, ossia i luoghi dove si concentra oggi oltre metà della popolazione umana e che nell'arco di vent'anni vedranno concentrarvi i due terzi della popolazione terrestre". Prof. Luca Muscarà – Università del Molise

Oltre ad eventi disastrosi con effetti immediati ed alto impatto "invalidante" (che noi chiameremmo infortuni), vi sono quelli prodotti dalle attività dell'uomo con la espansione urbanistica, i trasporti, attività produttive ecc.; essi si producono molto più lentamente (noi parliamo di Malattie Professionali) ma le conseguenze sono ancora più devastanti, perché interessano l'intero globo terrestre: sono i cambiamenti climatici prodotti dall'effetto serra, a sua volta causato dall'aumento delle emissioni di anidride carbonica nell'atmosfera terrestre. Il prof. Mehrotra della Columbia University ha evidenziato il ruolo delle città in relazione al cambiamento climatico, sia come causa delle emissioni di gas di serra, sia come luogo nel quale le sue conseguenze si manifestano. Il cambiamento climatico produrrà infatti significativi effetti sulla maggior parte delle città, sul loro sistema energetico, approvvigionamento dell'acqua e trattamento rifiuti, trasporto e pubblica salute.

Se quest'ultima viene definita "[la scienza e l'arte della prevenzione della malattia](#)", prolungamento delle aspettative di vita e promozione della salute mediante gli sforzi organizzati e le scelte consapevoli della società, delle organizzazioni pubbliche e private, delle comunità e degli individui" (Wanless, 2004), proprio sulla pubblica salute il professor Lennart Levi, emerito dell'Università di Stoccolma ha posto questa domanda: "*possono o debbono le condizioni di vita e di lavoro, determinanti per la salute fisica e mentale e sociale, costituire il fondamento di un **programma di prevenzione delle malattie** e promozione del benessere?*"

Mentre politici e industriali, schiacciati dal breve termine, mostrano scarso interesse sulla questione, nel 2008 l'European Pact for Mental Health and Wellbeing (EU & WHO) concluse che problemi di salute e di disordini

mentali stress-correlati sono la maggiore causa delle morti in Europa e a tutt'oggi i soggetti affetti da disordini mentali sono stimati in 50 milioni di persone, sempre in Europa.

Inoltre altre malattie, ha afferma il prof. Mehrotra, altrettanto mortali o invalidanti, affliggono le popolazioni e per questo è necessario cogliere l'opportunità che gli studi, prodotti sulla base delle esperienze quotidiane, siano di stimolo ai governi ad assumere l'impegno per una pianificazione dei nuovi insediamenti urbani e del recupero degli insediamenti storici secondo criteri rispondenti alla pressante esigenza di riduzione dei cambiamenti climatici.

Il villaggio globale non può sostenersi sul solo elemento economico, ma deve rispettare il **concetto di sostenibilità**, che richiede necessariamente un'equilibrio tra i 3 elementi: **ambiente – società – economia**, a cui si ispira, come ha sottolineato la Prof.ssa Dr. Meltem Yilmaz, il progetto della Hacettepe University (Beytepe Campus) di Ankara, in Turchia; dal rispetto di tale concetto, sostiene la Professoressa, dipende la qualità della vita e il benessere delle persone; deve entrare a far parte della nostra filosofia e attitudine e non diventare l'ennesimo decalogo di norme e leggi (non vi ricorda qualcosa? T.U.S. 8/08?). Afferma, inoltre, che bisogna passare dalla protezione dell'ambiente a migliorare la qualità della vita cogliendo le opportunità dell'esistente ecosistema (lo stesso dovrebbe essere per la cultura della sicurezza sul lavoro).

Proseguendo, sempre tenendo presente come filo conduttore il **concetto di sostenibilità**, il professor Dieter Frick dell'Università di Berlino ha sottolineato come le città debbano essere progettate considerando anche gli **spazi pubblici** come componente fisica-spaziale fondamentale dell'organizzazione urbana. Egli ha indicato quali sono le caratteristiche degli spazi pubblici nelle varie fase di realizzazione, descrivendo le modalità di costruzione, la funzionalità, la intelligibilità e la centralità delle attività sociali. Riferendosi al centro urbano della città di Napoli, il prof. Frick lo ha definito come un esempio di costruzione ideale degli spazi pubblici, per le ampie opportunità offerte alle attività sociali. Gli spazi pubblici devono essere funzionali, accessibili, comprensibili, immediatamente fruibili, ecc. e quando queste caratteristiche vengano meno, per contro essi diventano fattore di stress. Se riflettiamo sulla nostra esperienza quotidiana, sulle inefficienze del trasporto pubblico o sulle difficoltà dell'utilizzo di quello privato, il disagio psico-fisico provocato risulta evidente; ciò accade non solo per il tempo eccessivo impiegato per raggiungere il luogo di lavoro o di altre attività: noi sappiamo bene quanto la distrazione sia una delle cause più ricorrenti negli infortuni in generale e quelli in itinere in particolare.

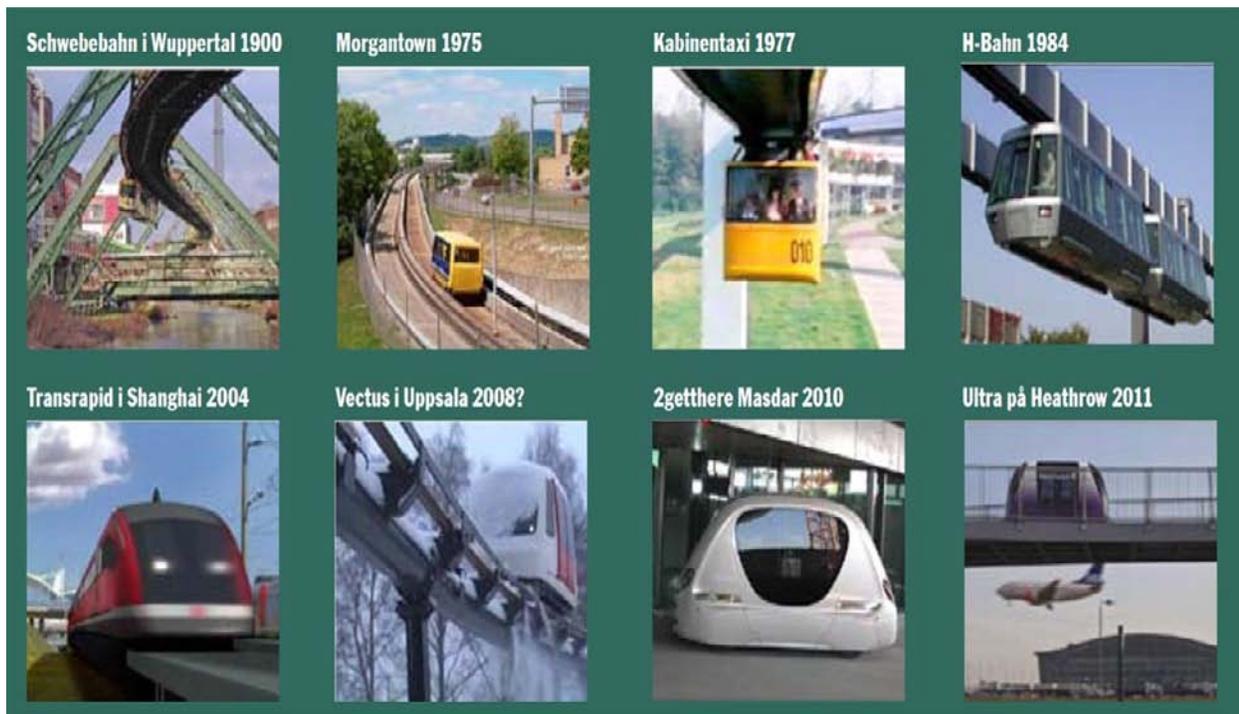
Peraltro il problema della mobilità urbana non appartiene certo solo a Napoli. E il trasporto è una delle principali fonti di emissione di anidride carbonica causa accertata degli stessi cambiamenti climatici (prof. Mehrotra). Per questo la sua soluzione è diventata uno delle maggiori priorità di tutti i governi del mondo.



Car congestion in China – or USA?

Il problema dei trasporti è stato infatti affrontato da alcuni studi che hanno esaminato i casi di città di diversi continenti; ognuno di essi ha evidenziato e proposto soluzioni a diversi aspetti del problema: dalla riduzione dell'inquinamento (acustico, emissioni, riciclaggio dei materiali ecc..), ai costi di utilizzo dei mezzi di trasporto, ai tempi degli spostamenti. Tra tali studi ve n'è uno che, oltre a sintetizzare, può aiutarci a comprendere cosa si stia realizzando per domani (non perdetevi il video Bubbles e Beams sul sito della formazione regionale della Campania).

Affinché non sembri tanto avveniristico e teorico, il prof. Kjell Dahlström della GTS Foundation, in Svezia, ha richiamato la storia del trasporto rapido collettivo – GRT – e individuale – PRT, noto anche con il termine *podcar*.



Dopo aver illustrato alcuni dei traguardi raggiunti in quest'ambito negli ultimi 50 anni, Dahlström ha affrontato le prospettive per i prossimi 50 anni.



*Alcune immagini tratte dal video Bubbles e Beams*

I principali risultati sono:

- riciclaggio totale dei materiali impiegati per la costruzione dei veicoli;
- riduzione dell'80-90% dell'energia necessaria al parco macchine di oggi;
- taglio del 50% del tempo del viaggio;
- riduzione della gravità degli incidenti (pensiamo agli infortuni in itinere);
- riduzione del costo del trasporto dei beni dall'origine alla destinazione finale;
- taglio a metà dei costi complessivi;
- riduzione del volume e peso della batteria delle macchine, che si ricaricano automaticamente.

Questo progetto è facilmente realizzabile ed è sviluppato perfettamente seguendo il **concetto di sostenibilità** sia per l'urbanizzazione esistente che per quella futura. Lo stesso si può dire degli insediamenti urbani ai quali è facile applicare tutte le innovazioni tecnologiche per una "Green Architecture" per le nuove urbanizzazioni, ma per quelle preesistenti è necessario operare per il rinnovo della loro funzionalità e adeguamento alle nuove esigenze ambientali.

Sempre rimanendo nella nostra regione credo che tutti abbiano presente il problema delle aree degradate o quello delle strutture industriali dismesse. Un interessante progetto è stato presentato dalla prof.ssa Emine Nur Asilturk, Hacettepe University di Ankara, relativo alla ristrutturazione e riadattamento funzionale nel tessuto urbano e sociale della preesistente officina/deposito delle ferrovie di Ankara. Per le attività di rinnovamento e trasformazione sono stati utilizzati i materiali di riciclo della vecchia struttura – evitando i rifiuti – e adottando le energie rinnovabili per il funzionamento della struttura; per gli ambienti interni è stato fatto ricorso ad ampie vetrate per l'illuminazione naturale e sono stati disegnati ambienti che facilitano l'accessibilità e la fruibilità di tutti gli spazi, avendo sempre presente le finalità dello spazio pubblico: la vivibilità e la socializzazione; ciò è stato possibile conservando parti della vecchia struttura, che sono state unite in maniera sinergica con le nuove funzioni. Il messaggio conclusivo è che non si può prescindere dalla cultura e dagli usi e comportamenti delle popolazioni locali. Così come non deve essere cancellata la memoria di quel luogo; per questo il riadattamento di un complesso esistente dovrà necessariamente essere differente da Paese a Paese e da un luogo ad un altro, ossia tali principi andranno poi adattati caso per caso.

La conservazione della cultura del luogo è dunque una dimensione fondamentale per la vivibilità e le attività di socializzazione della popolazione; essa è un'argine fondamentale alla nascita e allo sviluppo di "slums" o baraccopoli o rioni degradati che diventano poi, per la loro violenza, il vero e proprio cancro della città. Lo studio delle prof.ssa Rolee Aranya, e Pranita Shrestha della NTNU, in Norvegia, ha affrontato il caso della metropoli di Kathmandu, Nepal, che si stima abbia oggi superato il milione di abitanti, dove ai margini della città storica sorge una baraccopoli, sviluppata in totale assenza di una logica urbanistica e di un progetto di integrazione sociale. Conoscendo la realtà di Secondigliano-Scampia a Napoli, i corregionali possono comprendere bene quale polveriera sociale si vada ad innescare lungo questa strada. Tenendo sempre ben presente il **concetto di sostenibilità**, il caso di Secondigliano è emblematico di come lo squilibrio tra gli elementi **economici, sociali e ambientali** possa trasformare un centro medio borghese (nato duemila anni or sono come casale romano e divenuto poi luogo di villeggiatura estiva dei nobili napoletani) in un vero e proprio "slum", un quartiere altamente degradato; infatti, alla cementificazione selvaggia, e all'assenza di infrastrutture e servizi, si è unita la "deportazione" in questi quartieri dormitorio, di centinaia di migliaia di persone, di differente identità culturale, senza un programmato inserimento nel nuovo territorio.

Eppure le prime comunità sono nate intorno ad un centro dove venivano condivisi interessi, valori usi ecc... e questo passando dal villaggio alle grandi città. Ricordo che, viaggiando in Turchia, mi fermai a una fontana per lavare i vetri della macchina; intorno ad essa (dono dell'Emiro locale alla popolazione nomade) prima si sviluppò un mercatino che divenne col tempo sempre più stanziale, fino a diventare una attività commerciale di fondamentale riferimento del luogo, intorno al quale è poi sorto e si è poi sviluppato l'insediamento urbano. Una fontana e un'attività lavorativa erano diventate una piazza al centro di un villaggio e il centro di interesse **ambientale, sociale ed economico** di una Comunità. L'introduzione dei supermarket ha fatto sparire quello spirito che caratterizzava il mercato rionale e di cui oggi chi investe in centri commerciali vuole recuperare; stiamo assistendo al sorgere di centri commerciali sempre più estesi e con più funzionalità. In questo senso, anche la progettazione dei nuovi centri commerciali, ha sostenuto la Prof. Dr. Bilge Sayil Onaran, della Hacettepe University, deve ispirarsi al **concetto di sostenibilità**. Tali centri infatti diventano sempre più dei veri e propri villaggi al centro delle città. Dal supermarket infatti si è passati al *Mall* o centro commerciale che oggi va progettato con particolare attenzione alla città, al sistema energetico, all'approvvigionamento dell'acqua e al trattamento rifiuti, oltre che al trasporto e alla pubblica salute. Tutti elementi sensibili alle trasformazioni territoriali, come già il Prof. Mehrotra aveva indicato, sottolineando che questi aspetti sono quelli più a rischio nei cambiamenti climatici in generale.

Esempio: Namba Park Shopping Malls in Osaka



Quali sono i benefici di un sostenibile shopping mall?

- ✓ riduce il capitale e il costo operativo dei mall;
- ✓ Migliora la salute sia dei clienti che dei lavoratori;
- ✓ Crea nuove opportunità di lavoro;
- ✓ Sviluppa la comunità;
- ✓ Benessere dei consumatori;
- ✓ Percezione di un senso di vicinanza;
- ✓ Aumento delle pubbliche relazioni;
- ✓ Armonia estetica tra la struttura e il territorio

Riflettendo sui benefici, non può sfuggire come le finalità dell'insediamento tornano a essere centrate sul benessere delle persone che frequentano quel *public space*, che va progettato salvaguardando il perfetto equilibrio dei tre elementi. La riduzione dei disastri climatici dipende innanzitutto dalle capacità dell'uomo di inserire le proprie attività in un'ottica globale che tenga conto dell'ecosistema. Per questo è necessario un vero e proprio cambiamento culturale.

Ciò significa che la Prevenzione, intendo della nostra Prevenzione, deve iniziare dalla progettazione dei luoghi di lavoro, seguendo i criteri dettati dal **concetto di sostenibilità**; significa che il luogo di lavoro sia frutto di sinergie tra diversi attori della società; significa la realizzazione del benessere nei luoghi di lavoro in modo tale da ridurre gli infortuni e le MP che derivano dallo stress da lavoro correlato, visibile e subdolo; significa ambienti accessibili facilmente, funzionali, vivibili.

La conclusione la vorrei lasciare alla slide proiettata dalla Prof.ssa Dr. Meltem Yilmaz, che dopo aver parlato del concetto di sostenibilità ha affrontato il tema della progettazione per i disabili, concludendo il suo intervento con un appello alla **semplicità**.



non dimenticate che ciò che fate per il disabile lo fate per voi stessi

**Indipendenza:** il principale obiettivo per il disabile non è solo usare la singola struttura ma di poterlo fare in maniera indipendente.

**Uguaglianza:** non è sufficiente per il disabile usare la struttura in maniera indipendente. Non ci deve essere differenza tra gli utilizzi delle persone di differenti categorie.

Oggi la complessità è in aumento e le difficoltà a gestirla ne sono lo specchio. Ci siamo disabituati a semplificare, a fare cose semplici, ma questo appello alla semplicità ci ricorda della sua importanza fondamentale anche per guidare la nostra azione di prevenzione in un'ottica di sostenibilità che sia insieme ambientale, sociale ed economica.

Donato Crescenzo

Vi invito a collegarvi al sito della Campania - formazione regionale – dove troverete gli atti del convegno (anche il video Bubbles e Beams ) che il presidente del WSE Prof. Muscarà ha messo a disposizione.

Avrei voluto tradurre i testi in italiano, ma diventerebbe un lavoro immane per una sola persona.

Chi si offre volontario per tradurre alcuni testi (significativi per noi)?

Se siamo in molti possiamo limitare l'impegno. e come disse Totò: senza nulla a pretendere.