

certificato all'anagrafe, alla visita medica) è rispecchiato nella distribuzione degli uffici pubblici sul territorio, nella gestione degli spazi e nella loro manutenzione. Anche la rivoluzione telematica sembra impotente dinanzi alla legge della burocrazia... Eppure, con un investimento iniziale si potrebbero risparmiare disagi - e

sì, al miglioramento dei flussi di traffico in una zona fa quasi sempre da contraltare l'imprevisto aumento di traffico, inquinamento acustico ed atmosferico ed il blocco totale del quartiere immediatamente limitrofo...

Tra le soluzioni palliative vi è certamente quella delle "domiche a piedi": una non-soluzio-

è una tragedia mica da ridere... Eppure il mezzo pubblico è l'unica alternativa all'auto, a patto che sia un servizio accettabile. L'esperienza recente di un viaggio a Budapest mi ha proposto una visione del servizio pubblico interessante. Il turista ed il cittadino dispongono di una vasta scelta: autobus, metropolitana, trolley bus (tram), funicolare e persino un vaporetto che collega alcune zone della città via Danubio. Si può acquistare un biglietto multiplo valido per tre giorni al costo di 1500 fiorini (più o meno 12.000 lire) ed usufruire della possibilità di usare TUTTI i mezzi di trasporto senza limiti orari ed a piacimento. Essendo pure funzionali. Un modello di progettazione di utilizzo del mezzo pubblico che potrebbe essere vantaggiosamente preso a modello in molte delle nostre città.



soldi - per i cittadini, facilitare e velocizzare il lavoro degli operatori, fruire di servizi migliori.

Il funzionamento - o malfunzionamento, troppo spesso...- della rete viaria cittadina è sotto gli occhi di tutti, esperienza comune di "quotidiani inferni", per dirla alla Guccini. Altrettanto evidente è la saturazione progressiva delle strade e l'inutilità dei tentativi fatti per mettere, qua e là, una pezza: sensi unici, rotatorie, spartitraffico, corsie preferenziali hanno finito troppo spesso per aggravare un problema già fin troppo serio. Se anche alcune accorgimenti hanno fatto sperare in un miglioramento, spesso questo si è rivelato fine a se stesso, evidenziando come la coperta sia ormai diventata drammaticamente un francobollo e sancendo la verità di una delle celebri leggi di Murphy: "non si può risolvere un problema senza generarne uno nuovo". Co-

ne ricca solo di demagogia, che ricorda ciò che avvenne nel 1973 con la prima crisi petrolifera. Il problema è che i ritmi di vita di oggi impongono spostamenti ragionevolmente comodi e rapidi. Certo, l'auto non ce li garantisce, ma i mezzi pubblici sono adeguati ai nostri bisogni?

A chi capita di visitare alcune grandi capitali europee (incluse quelle della spesso - a torto - vituperata Europa dell'Est), il confronto con i mezzi pubblici nostrani appare mortificante. Il perché dell'impossibilità di garantire autobus ragionevolmente frequenti e comodi (perché è inutile fare una corsia preferenziale, se poi il tram lo devi attendere per 20 minuti...) è uno dei misteri. Con conseguenze: perché certo parcheggiare l'auto è un'impresa, siamo sempre esposti al rischio di essere multati, ma anche sorbirci mezz'ora di viaggio in un autobus superaffollato

Un capitolo a parte riguarda gli ospedali e gli ospizi. In un'epoca nella quale si parla sempre di più di welfare, assistenza, ospedali e "malasanità" non viene abbastanza messo in evidenza che l'assistenza - meglio, la solidarietà - è un patrimonio del nostro mondo, un valore assoluto della nostra storia e della nostra civiltà. Fin dal medioevo, le comunità cittadine si sono fatte carico dei più deboli e di coloro che si trovavano in difficoltà. e gli ospedali italiani sono stati considerati all'avanguardia, godendo di una buona reputazione ovunque in Europa, al punto che molti venivano a "copiarne" i modelli.

Gli ospedali hanno da sempre caratterizzato il paesaggio delle nostre città. Alla vigilia del Trecento, Firenze contava tra i 33 ed i 35 ospedali, con una ricettività complessiva pari al 2% della popolazione cittadina: anche in virtù di un turn over assai elevato potevano arrivare ad ospitare anche 6.000 persone in un anno.