

LE INFRASTRUTTURE DI NUOVA GENERAZIONE

La decisione di attivare la tangenziale (su gomma) Tiburtino-Ostiense costituisce forse il tassello più innovativo o più incisivo del programma:

Quest'arteria contribuisce a creare un diverso schema di distribuzione veicolare su gomma all'interno dell'area consolidata modificando il diagramma del sistema mobilità.

Questa decisione può essere considerata sia come la temporanea conclusione di un percorso sia come il punto che scardina una politica urbanistica inadeguata iniziando un nuovo processo di infrastrutturazione.

La nuova tangenziale nasce con caratteristiche innovative: coincide con la sede delle linee del ferro. Si realizza un nuovo modello di infrastrutturazione: fondere in un manufatto complesso sede di mobilità e occasione di confort urbano. E' possibile quindi ipotizzare che altri temi infrastrutturali possano subire modificazioni che implicino un aumento di qualità.

Il tema dell'intermodalità lungo la nuova tangenziale può e deve essere qualificato progettualmente. E' logico che l'area compresa nel triangolo di Tiburtino, scalo S. Lorenzo, e Termini divenga oggetto di questa necessaria elaborazione.

Il tema del nodo infrastrutturale base di Roma, così proposto, ha una elevata dimensione: può spaventare molti.

Nessuno si spaventa della dimensione delle opere della A.V. Torino-Lione.

54 Km. di tunnel di base mista (viaggiatori e merci).

Nessuno si spaventa della dimensione delle opere infrastrutturali in genere (preoccupazioni sì, per le finanziabilità).

Per la città italiana è prevalsa le abitudini di prevedere e valutare settori isolati; la strada in sé

l'edificio in sé.

Essendo la città, per definizione, organismo complesso, gli ultimi 50 anni di pianificazione settorializzata ha subito un declino di efficienza relazionante le parti. Roma esemplifica bene il fenomeno.

- La solitudine o isolamento delle linee infrastrutturali nel territorio è prassi negativa ma sopportata. La linea ancora paga in quanto tale.

Si dice che in città, la linea paga meno ed anche ingombra, offende ecc. E' vero, se rimane isolata.

SE NON RIMANE ISOLATA e ISOLANTE DIVENTA INFRASTRUTTURAZIONE INTEGRATA
IN QUEL CASO ha fill-out positivi

- un effetto positivo sulle qualità della vita urbana
- una capacità di attrarre o determinare fatturati edilizi.

Su queste due caratteristiche vengono accolte in progettazione unificata con l'infrastrutturale, CAMBIA, si eleva sia l'efficienza della linea stessa, sia si riduce la negatività dell'impatto.