

## Il progetto della nuova Stazione Metropolitana Ambaradam. Un'occasione di integrazione tra Archeologia, Paesaggio, Città.

Paolo Desideri

Nel 2016 durante i lavori di scavo della stazione Metro Ambaradam, e nonostante la dettagliata campagna di sondaggi prescritta dalla Soprintendenza Archeologica all'avvio dei lavori di linea nel 2003, sono emersi rilevanti ritrovamenti archeologici. Si tratta di due fasi di scavo e conseguente ritrovamento, avvenuti in successione, che hanno riportato alla luce i resti degli accasermamenti della cosiddetta *Legio Hadriani*. Si tratta di strutture concepite per le Legioni Militari stanziali a Roma o in trasferimento tra le remote zone dell'impero romano del 1 e 2 secolo dopo Cristo. Si tratta dunque di accasermamenti non specificamente destinati ad una Legione residente ma disponibili alle movimentazioni delle molte legioni militari attive in quel periodo. La Victrix, costruttrice del Vallo in Britannia, e la Traiana che Adriano spostò in Egitto, e la Legio X che sedò la rivolta in Giudea, e la Legio VII Gemina, e la Legio III Flavia e le tante altre di cui disponeva la formidabile macchina militare dell'Impero Romano. Nello stesso periodo inoltre Roma era dotata di una efficiente rete di caserme per miliziani utilizzati, come diremmo oggi, per ragioni di ordine pubblico: una sorta di "polizia celere" e residente giornalmente, impiegata per il controllo dell'urbs che nel periodo superava abbondantemente il milione di abitanti.



(Fig.1) Immagini di progetto – Le due quote della nuova stazione. Vista dal giardino

La struttura militare, parzialmente demolita dagli stessi romani dopo la realizzazione delle Mura Aureliane (270-275 dc), è disposta su due livelli: la prima fase di scavo ha riportato alla luce la parte "superiore" del fabbricato alla quota -8,00 dall'attuale quota campagna, che è costituita da un lungo corridoio di distribuzione e da un sistema di semplici stanze. La seconda fase degli scavi, alla quota -11.30 circa ha consentito il ritrovamento delle strutture inferiori, di fattura decisamente più importante per qualità delle finiture e per la presenza di una sala triclinio, che verosimilmente doveva

essere utilizzata come casa del comandante della Legio. La struttura edilizia dunque era adagiata alla scarpata del terreno che in lieve pendenza decorreva verso le dirimpettaie Mura Aureliane che alla breve distanza di circa 80 mt, si sviluppavano con andamento parallelo alla struttura edilizia. Tra gli accasermamenti e le Mura, quasi al piede di queste ultime, sono state ritrovate tracce del basolato che doveva, dal basso, servire di accesso alla caserma. Il ritrovamento è avvenuto in circostanze impreviste e nonostante la campagna di scavo prescritta, come già detto, dalla soprintendenza e puntualmente eseguita circa 10 anni prima dell'avvio della cantierizzazione.



(Fig.2) Immagini di progetto – Vista dall'alto dell'area



(Fig.3) Immagini di progetto – Vista interna della quota inferiore della Caserma

Sul luogo è infatti prevista la realizzazione di una struttura essenziale all'intero tracciato della linea C. Fino alla stazione Amba Aradam infatti, la linea è stata scavata a cielo aperto, mentre dalla

Stazione Amba Aradam e fino all'intersezione con la linea A previsto a Lepanto, la linea dovrà necessariamente procedere con scavo in TBM (*Tunnel Boring Machine*). Di qui, infatti, lo scavo non può che procedere al di sotto dello strato archeologico senza alterazione superficiale. La cosiddetta "Talpa" diviene pertanto strumento essenziale per assicurare la realizzazione di un tunnel a - 20 sotto la quota campagna dei Fori Imperiali (che corrisponde alla quota -40 sulla quota campagna della stazione Amba Aradam).

Questa formidabile macchina di scavo, che come noto consente congiuntamente di scavare e trasferire il materiale di scavo al campo base (Amba Aradam appunto) necessita di una stazione di avvio nella quale è necessario predisporre un grande pozzo di immissione della TBM. Le dimensioni del pozzo, scavato a cielo aperto fino alla profondità di - 40 m, sono di 110x 50m e questa notevolissima dimensione sia in pianta sia, soprattutto, in altezza ha imposto la realizzazione preventiva di estesissime paratie di pali perimetrali all'interno delle quali effettuare lo scavo fino appunto alla profondità di 40 m, per poi di lì partire con la grande fresa TBM alla realizzazione del tunnel di tracciato. Dopo la realizzazione delle paratie perimetrali ed all'avvio dello scavo, che doveva arrivare alla quota -40, sono stati rinvenuti gli accasermamenti di Adriano che, alla quota - 8,00, attendevano da quasi 2000 anni di essere ritrovati.



(Fig.4) Immagini di progetto – Vista interna della nuova passerella per il percorso di visita

Con nuova prescrizione della Soprintendenza, il Comune di Roma, e la sua struttura operativa "Roma Metropolitane", hanno perciò interrotto i lavori e bandito la consultazione ad inviti nell'obiettivo di pervenire, come richiesto dalla prescrizione della Soprintendenza, ad un progetto condiviso in grado di far coesistere, all'interno del volume di scavo, la stazione della metropolitana ed un percorso di visita/musealizzazione della struttura edilizia romana.

In questo obiettivo il progetto opera una generale riorganizzazione della stazione al fine di garantire una separazione funzionale, ma non visiva, dei manufatti archeologici. Dal punto di vista distributivo e funzionale, perciò, il progetto ha l'obiettivo di garantire una separazione funzionale e gestionale dello spazio dedicato alla musealizzazione rispetto a quello dedicato alla stazione, assicurando tuttavia la completa continuità visiva grazie ad un articolato sistema di vetrate interne che separano la stazione dallo spazio museale: una continuità visiva realizzata anche grazie alla rilevante presenza di spazi pubblici che hanno diretto contatto con l'area museale che in questo modo diventa parte integrante di alcune delle visuali dei nuovi spazi urbani. Dal punto di vista funzionale, tuttavia,

il progetto individua percorsi funzionali ben distinti e riconoscibili che servono separatamente la metropolitana e la nuova area museale.



(Fig.5) Immagini di progetto – Vista interna dell’area espositiva verso le mura

Nell’obiettivo della valorizzazione dell’importante manufatto degli accasermamenti, il progetto mette in opera un’imponente strategia di riorganizzazione, valorizzazione e “restauro” del paesaggio compreso tra le Mura Aureliane e i manufatti archeologici. Si tratta di un breve tratto di territorio rimasto ineditato che nel corso dei 18 secoli di storia trascorsa ha subito, come grandissima parte del territorio dell’area centrale di Roma, un rilevante innalzamento della quota campagna che oggi si trova, appunto, a circa 8 metri al di sopra di quella originaria. Questo innalzamento della quota si percepisce perfettamente a ridosso delle mura aureliane che per un breve tratto e nel fronte interno, risultano ancora erigersi a partire dalla quota originaria tutt’oggi visibile.

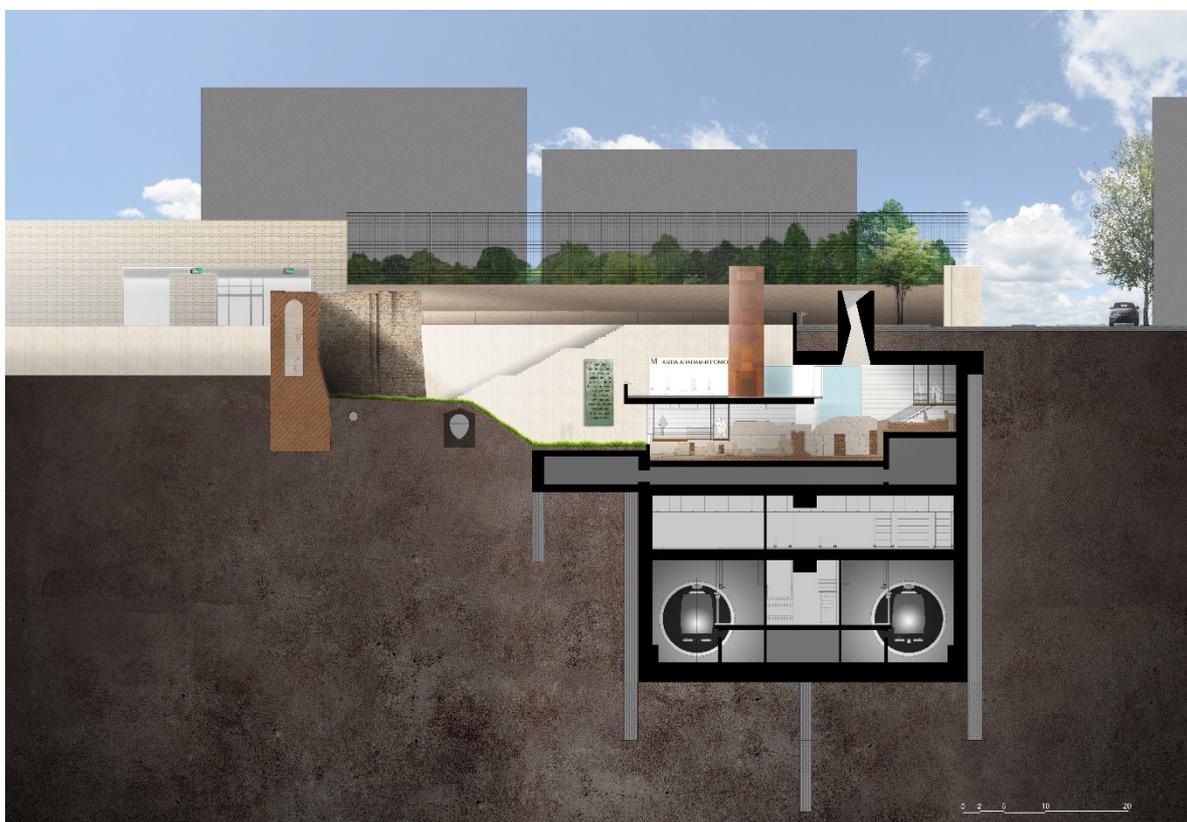


(Fig.6) Immagini di progetto – Vista esterna verso l’accesso all’area espositiva



(Fig.7) Immagini di progetto – Vista notturna

Esternamente, al contrario, le Mura risultano di fatto il muro di contenimento di questo imponente innalzamento. Per il breve tratto della lunghezza della stazione metropolitana (circa 120 ml), il progetto procede alla rimozione di questo grande riporto di terreno riconnettendo anche visivamente le rovine degli accasermamenti con le Mura Aureliane. Una sorta di “restauro” del paesaggio originario a partire dal quale si sviluppa la riorganizzazione del nuovo museo e degli accessi pubblici alla stazione.



(Fig.8) Immagini di progetto – Sezione trasversale

Aggiuntivo obiettivo del progetto è quello della complessiva riqualificazione della vasta porzione di territorio urbano interessato dallo scavo, dal cantiere di smarinaggio, dalle risalite e dal progetto di restauro del paesaggio sopra descritta. Un obiettivo non meno complesso a partire dal necessario ripristino dell'assetto viario della città moderna, che ha imposto di lavorare con una molteplicità di "layers" sovrapposti e autonomi che in occasione dei necessari punti di collegamento verticale "generano" le occasioni di spazio pubblico e conseguentemente di riqualificazione urbana, attraverso l'integrazione tra storia, ambiente, paesaggio.