

Piazza, Museo, Stazione Note sul progetto per la stazione metropolitana “C” Ipponio-Amba Aradam a Roma

Michele Beccu

Dipartimento di Architettura, Università degli Studi di Roma 3

E-mail: michele.beccu@uniroma3.it

Square, Museum, Station. Project notes for the “C” line subway station Ipponio-Amba Aradam in Rome

Keywords: Architectural design, infrastructure, museum, public space, archeology

Abstract

The meaning of public space in the contemporary city has profoundly changed. This is no longer a value “in itself”, but it is subordinate to other programs. This fact changes the character of the public space and its morphology. It is therefore necessary to reflect on the new forms that public space assumes, and to search for a new and adequate repertoire for these forms. For example, in cities, the forms of contemporary mobility become an opportunity for spaces and places for socializing. Crossing, descending, connecting and stopping are actions that need adequate space.

The case of the Amba Aradam-Ipponio Metro C station makes use of some previous experiences in terms of new spatiality. This project is an example of a possible integration and mutual enrichment between mobility, permanence and use of the material signs of history.

In this project, in its variants, it seems that the architectural project and the archaeological excavation follow and modify each other, according to an adaptive process. Is there a “new nature” for the architectural project? Certainly the project goes beyond the forms and aporias of contemporary complexity, it “chases” the excavation, becomes a ductile and adaptive tool to accommodate the incessant spatial and content variations of the context. In this project, therefore, urban space, square, archaeological museum, and mobility equipment intertwine, and re-tie the threads of a dialogue with a marginal and little-known context.

Connection places. Methodological suggestions

The idea of public space has lost its centrality in urban planning and in the development of contemporary urban design: perhaps the term “crisis” is not appropriate, but there is certainly a weakening of theory and design practice around its specific themes. Collective spaces are not thought as “self-sufficient” spaces, they rather depend on programmes conceived for something else, such as urban infrastructure and transport works, suburban redevelopment plans and urban regeneration. There are no specific reflections, projects or resources dedicated to col-

Luoghi della connessione. Alcune questioni di metodo

L’idea di spazio pubblico ha perso la sua centralità nella programmazione urbanistica e nello sviluppo del progetto urbano contemporaneo: forse il termine “crisi” non è adeguato, ma certamente si riscontra un affievolimento della riflessione teorica e della pratica progettuale attorno alle sue specifiche tematiche. Gli spazi collettivi propriamente detti non sono pensati autonomamente, come spazi “in sé”, ma dipendono da programmi concepiti per altro, come sono le opere di infrastrutturazione urbana e dei trasporti, i piani di riqualificazione delle periferie e di rigenerazione urbana. Ai luoghi collettivi non sono dedicate apposite riflessioni, progetti, risorse: come se immaginare la città pubblica non fosse più un problema delle nostre amministrazioni, dei progettisti, della cultura contemporanea. Questi spazi sono trattati come frammenti “residuali” della programmazione urbanistica più generale; relegati in un ruolo marginale, non sono capaci di rappresentare compiutamente lo spazio collettivo, né di accogliere degnamente la scena urbana.

Nella città contemporanea, tuttavia, appare una fenomenologia del tutto peculiare di luoghi della connessione, una articolata varietà di spazi dalla morfologia quasi mai coerente e intellegibile. Questi spazi, ineluttabilmente condizionati dalle funzioni del collegare e del connettere, appaiono per loro natura allungati, senza centro, inadatti a prefigurare uno spazio per la sosta e la vita di relazione, e tantomeno capaci di costruire quegli spazi fisici dove la vita collettiva possa riconoscersi. Questi cambiamenti sono destinati ad incidere profondamente sul carattere della forma urbana.

Una crescente importanza stanno assumendo le infrastrutture dedicate alla connessione e alla mobilità. Queste si arricchiscono di nuove valenze urbane, nuove “servitù”, ad esse si chiede di svolgere nuovi ruoli nelle città in trasformazione. Queste attrezzature, nate per connettere e rilegare diverse parti della città, sono diventate inevitabilmente luoghi dell’attesa, dello svago, del commercio e del relax. Nello specifico, le stazioni metropolitane e ferroviarie hanno da tempo smesso di assolvere semplicemente la funzione trasportista, per caratterizzarsi sempre più come “luoghi del transito”, in senso più vasto. Dove per transito si intende l’attesa, la sosta, la fruizione dei servizi commerciali, lo scambio tra diversi modi del trasporto pubblico e privato. Il concentrarsi di più funzioni, in queste nuove specie di luoghi, avviene sempre più nel segno della stratificazione e dell’integrazione. Questo fa sì che tali organismi architettonici siano altamente specializzati; in essi, spazio pubblico, offerta commerciale, aspetti espositivi e complessità impiantistica convivono in un unico manufatto.

Nell’esperienza progettuale e realizzativa delle stazioni della diramazione della Metropolitana B1 (Costi, Conforti, 2015) a Roma, sono state fornite alcune risposte “possibili” all’insieme di problemi rappresentati dalla necessità di allocare una serie di attività, servizi e connessioni al di sotto della quota stradale. Oltre le forme e i linguaggi adottati, queste risposte si caratterizzano per alcuni aspetti metodologici unificanti: una sorta di decalogo progettuale da meditare in ordine alla realizzazione di nuove stazioni. Il primo aspetto è rappresentato dalla volontà di opporsi alla realizzazione di ipertrofiche vo-

lumetrie fuori terra, spesso caratterizzate da tecnologie del ferro e del vetro, non sempre adeguate alla sensibile fragilità dei contesti. Si parte, cioè, da una drastica riduzione delle volumetrie di fuoriuscita delle nuove stazioni. Il secondo aspetto, consiste nella volontà di accorciare la distanza tra la città e l'infrastruttura, raccordando i flussi pedonali con le strutture di discesa attraverso la realizzazione di piccole piazze ribassate, che diventano dei nuovi luoghi urbani, punti di raccolta e di riordino dei percorsi provenienti dall'intorno urbano. Un terzo principio è quello volto ad attutire il senso di estraneità e di oppressione generato dal percorrere lunghe e anguste discenderie per raggiungere le banchine sottostanti, accorciando tali percorsi, e, ove possibile, rischiarandoli con la luce naturale. Ricavare piccole piazze urbane, caratterizzate dalla presenza di giardini in copertura e ridurre l'impatto delle attrezzature in superficie, diventano, dunque, un obiettivo di lavoro ormai largamente condiviso nella progettazione di tali nuove infrastrutture.

Il tema dello scavo caratterizza i tre progetti delle stazioni di Libia, Annibaliano e Conca d'Oro (Montuori, 2014). La necessità di sottopassare il fiume Aniene, ha suggerito nella stazione "Libia" l'idea di scavare una grande scatola interrata, a 40 metri di profondità, dove era vitale poter convogliare verso il basso la luce naturale. Dispositivi luminosi e vetrate indirizzano la luce in profondità, amplificandone l'effetto di rischiaramento attraverso il potere riflettente dei materiali, kerlite bianca e rete metallica. In superficie, niente è visibile se non un'incastellatura di vetro e acciaio che cattura la luce dall'alto e la proietta verso la grande cavità ribassata. In piazza Annibaliano, in presenza di complessi monumentali come il mausoleo di Santa Costanza, la chiesa di Sant'Agnese, la Basilica costantiniana, il tema primario non era solo quello di progettare una stazione, ma quello di convogliare in modo efficace i flussi ad una quota più bassa. Un sistema di scale e rampe raggiunge gradualmente una piazza scavata di forma ovoidale, interpreta la topografia del luogo. La forma di questa piazza è apparentabile alle antiche cavità che introducevano alle catacombe della zona est di Roma, come le "piazzuole" di accesso al complesso di San Sebastiano e alle sue cavità sepolcrali. Da qui si dipartono le discenderie di stazione. Anche il grande muro che delimita la piazza – trattato con un sistema di blocchi cementizi gettati in opera – con le sue concavità rimanda in modo analogico alle curvature e alle convessità proprie del paesaggio urbano del quartiere Trieste. Lo stesso procedimento di scavo è presente nella stazione "Conca d'Oro", la cui forma è più allungata e direzionata, con "occhi" centrali di luce che richiamano le architetture antiche: in particolare, santuari e templi dell'area flegrea.

Scavi e ritrovamenti nel contesto urbano di Viale Ipponio

In contesti particolarmente complessi e stratificati, come è la città di Roma, la realizzazione di nuove linee metropolitane si presenta irta di difficoltà, di cui la principale è l'intrecciarsi dei lavori di scavo con gli strati archeologici sottostanti. Ma questa azione riserva anche straordinarie opportunità, che si trasformano in occasioni di architettura. Nelle opere di scavo, innumerevoli sono le interferenze con le fondazioni degli edifici esistenti, con le reti di urbanizzazione primaria, largamente sconosciute, con le caratteristiche della costituzione geologica e con la presenza di corsi d'acqua da sottopassare. Inoltre, naturalmente, occorre fare i conti con un sostrato archeologico fertilissimo, con la presenza di strutture antiche e reperti di straordinaria importanza. Nel corso dei lavori di realizzazione della stazione "Ipponio-Amba Aradam" della linea Metro C, in capo all'omonimo Consorzio (Astaldi, Vianini Lavori, Hitachi, Cooperativa Muratori e Braccianti di Carpi, Consorzio Cooperativa Costruzioni) su Viale Ipponio, durante la campagna di scavi effettuati di concerto con la Direzione Operativa Scientifica degli scavi della Soprintendenza Archeologica di Roma, viene rinvenuta nell'autunno-inverno 2015-16 una importante struttura edilizia (Gigliotti, 2019), formata da celle murarie organizzate su un percorso di distribuzione. Che si tratti di una struttura di una certa importanza, è confermato dall'attribuzione della Soprintendenza Archeologica, che

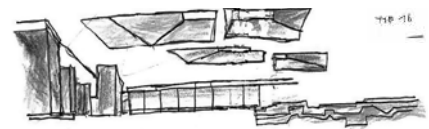


Fig. 1 - Primi studi progettuali. Disegno dell'autore, 2016.

First project studies. Drawing by the author, 2016.



Fig. 2 - Vista dell'interno della scatola cementizia della stazione. In primo piano, il corridoio di distribuzione delle celle.

Inside view of the station's cement box. In the foreground, the cell distribution corridor.

lective places: as if imagining the public city was no longer a problem for our administrations, designers and contemporary culture. These spaces are treated as "residual" fragments of the more general urban planning; relegated to a marginal role, they are not able to fully represent the collective space, nor to properly welcome the urban scene.

However, the connection places of the contemporary city have a very particular phenomenology as they are an articulated variety of spaces with an almost never coherent and intelligible morphology. By their nature, inevitably affected by their connecting functions, these spaces look like wide spaces without a centre, being unsuitable for rest and social life, and unable to become physical spaces where community can recognise itself. These changes are meant to deeply influence the character of the urban form.

Infrastructures dedicated to connection and mobility are increasing in importance. Enriched with new urban values, new "easements", they are asked to play new roles in the changing cities. These facilities, created to connect and bind different parts of the city, have inevitably become waiting, leisure, retail and relax places. In particular, metro and railway stations have ceased to just perform a mere mobility function and have rather extended their "transit role".

A transit place is here intended as a place for waiting, taking a break, shopping, changing public and private transport. The concentration