



LINEA C TRA PROGETTO E REALTÀ

Domenica scorsa, nell'ambito delle iniziative promosse da OpenHouse Roma, la stazione Teano della Linea C ha ospitato un evento/mostra riguardante il metodo e le scelte architettoniche delle metropolitane di Roma con focus particolare sulla Linea C stessa. Il tutto a cura degli studi che maggiormente hanno seguito lo sviluppo della terza linea della capitale: Archigurop e Opus Incertum.

Segue una breve galleria fotografica in cui abbiamo selezionato alcuni temi che ci sono sembrati interessanti.

Stazione Teano

Sicuramente una delle più significative del tracciato per la caratteristica distintiva data dalla grande struttura vetrata che sovrasta l'atrio. Visto anche l'enorme spazio occupato dal cantiere l'architettura si sarebbe potuta sbizzarrire nelle sistemazioni superficiali e regalare veramente un nuovo spazio fruibile ai cittadini del quartiere; questo infatti il progetto definitivo (Opus Incertum) messo a base di gara nel 2005:



Progetto Definitivo – sistemazione superficiale del parcheggio interrato



Progetto Definitivo – prospetti e rendering

ricordiamo anche che in quel progetto definitivo **era prevista la realizzazione di un parcheggio interrato multipiano di circa 600 posti auto** che è poi scomparso nell'iter progettuale successivo causa la notevole onerosità per la bonifica delle cavità sotterranee rilevate nella zona. E insieme a lui è scomparsa a quanto pare qualsiasi lungimirante idee di riqualificazione superficiale visto che la zona oggi è completamente abbandonata alle sterpaglie e recintata con una rete da pollaio. A ben vedere non è stato rispettato nemmeno il progetto esecutivo (Archigroup) qui sotto.



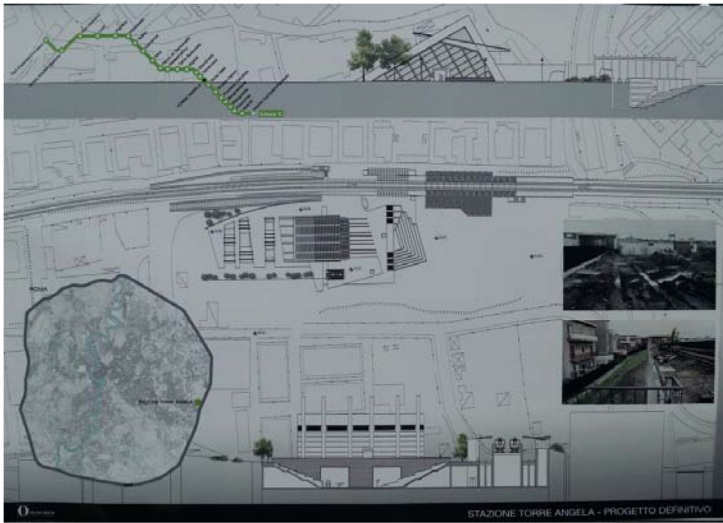
Progetto Esecutivo – rendering sistemazioni superficiali

Il motivo sembra riconducibile alla **proposta avanzata da Roma Metropolitane di recuperare parte dei parcheggi interrati persi con la realizzazione di un ampio parcheggio a raso**. Ad oggi però l'area non è fruibile in nessun modo, né parcheggio né area verde pubblica e nessuno sa se mai sarà utilizzata in qualche modo!

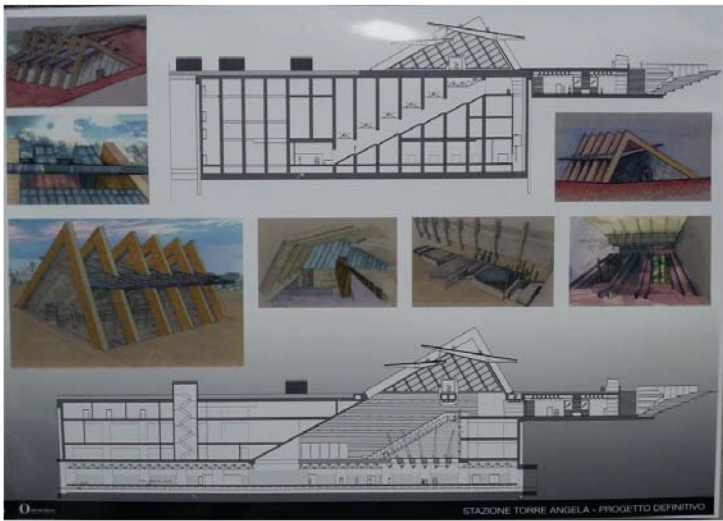
Diramazione verso Tor Vergata

Inizialmente il tracciato prioritario della Linea C, era stato individuato nelle tratte tra Clodio/Mazzini e Tor Vergata con predisposizione per la diramazione verso Pantano da eseguire successivamente. poi come tutti sappiamo le cose si sono esattamente invertite... o forse no perché della predisposizione per una futura diramazione per il campus universitario non rimane praticamente nulla.

Comunque questi sono alcuni elaborati architettonici (Opus Incertum) del progetto definitivo allora sviluppato che **prevedeva due stazioni in sotterraneo: Torre Angela**, in adiacenza all'omonima stazione superficiale della tratta T7 e **Tor Vergata**.



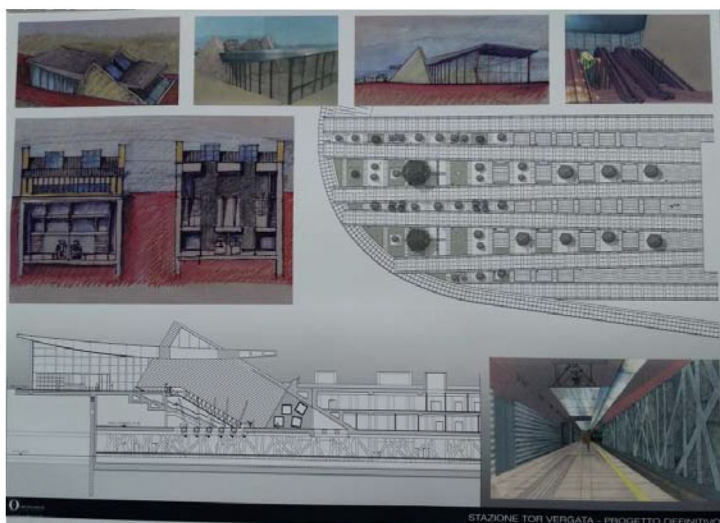
Stazione Torre Angela – inquadramento generale



Stazione Torre Angela – sezioni e rendering



Stazione Tor Vergata – Inquadramento generale



Stazione Tor Vergata – sezioni e rendering

Oggi questo progetto rimane sulla carta perché **la destinazione sarà servita**, perlomeno sempre sulla carta, **da un sistema leggero su ferro di più ampio respiro (da Anagnina a Torre Angela)** tipo tranvia in sede completamente riservata.

Prolungamento Nord verso Grottarossa

E qui passiamo proprio alla fantascienza, purtroppo. Si tratta del progetto preliminare del prolungamento oltre Clodio/Mazzini **approvato nel 2008** di cui Archigroup ha trattato l'allestimento architettonico delle stazioni e il loro inserimento paesaggistico nel delicato contesto del Parco di Veio.

Il progetto comprende le tratte identificate come **T1**, con le stazioni **Auditorium** e **Farnesina** e come **C2**, con le stazioni **Giocchi Istmici**, **Parco di Veio**, **Villa San Pietro**, **Tomba di Nerone** e **Grottarossa**.



Corografia generale; rendering interno stazione Giuchi Istmitici; rendering esterno stazione Auditorium



Focus stazione Parco di Veio



Corografia generale; rendering stazione Parco di Veio



Focus stazione Grottarossa

Stazione San Giovanni

Tornando più con i piedi per terra ci ha incuriosito la prima apparizione in pubblico di un rendering delle sistemazioni superficiali della stazione San Giovanni. Incuriosito è ovviamente un eufemismo perché viene riproposta tale e quale lo spoglio e triste standard di linea precedente.



uscite Largo Brindisi – vista dall'alto

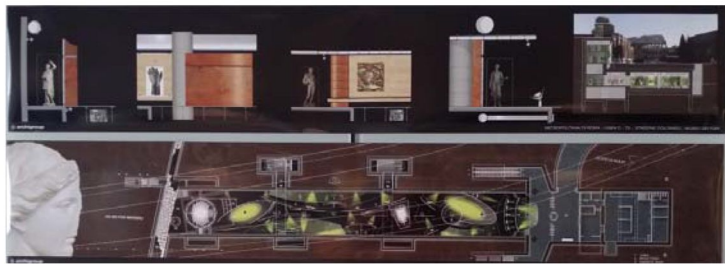


Uscite Largo Brindisi – sezione

Museo e Centro Servizi dei Fori

Per concludere: l'opera più importante, dopo la metropolitana in se; quella che avrebbe rappresentato la sintesi di tutte le tematiche cardine affrontate dalla Linea C... mobilità, urbanistica, storia, tutela e rilancio dei beni culturali. Oggi i Fori Imperiali sono una landa desolata praticamente priva di servizi di alcun tipo. Questo spazio interrato di circa 3000 mq sotto via dei Fori Imperiali, tra la

Basilica di Massenzio e il Belvedere Cederna, **avrebbe rappresentato la svolta**; luogo espositivo e allo stesso tempo teatro di eventi culturali e attività didattiche, punto di riferimento per il turista con servizi igienici, di ristoro e perché no anche commerciali. **Il cuore pulsante dell'area archeologica centrale, la porta dei Fori Imperiali e accesso diretto alla rete metropolitana.** Tutto questo cancellato con un semplice colpo di penna perché volgarmente considerato un qualcosa in più, di non strettamente necessario alla metropolitana e quindi accantonabile in tempi di ristrettezze economiche.



Rendering Colosseo/Fori Imperiali

Tag: diramazione grottarossa Linea C museo fori prolungamenti San Giovanni teano tor vergata