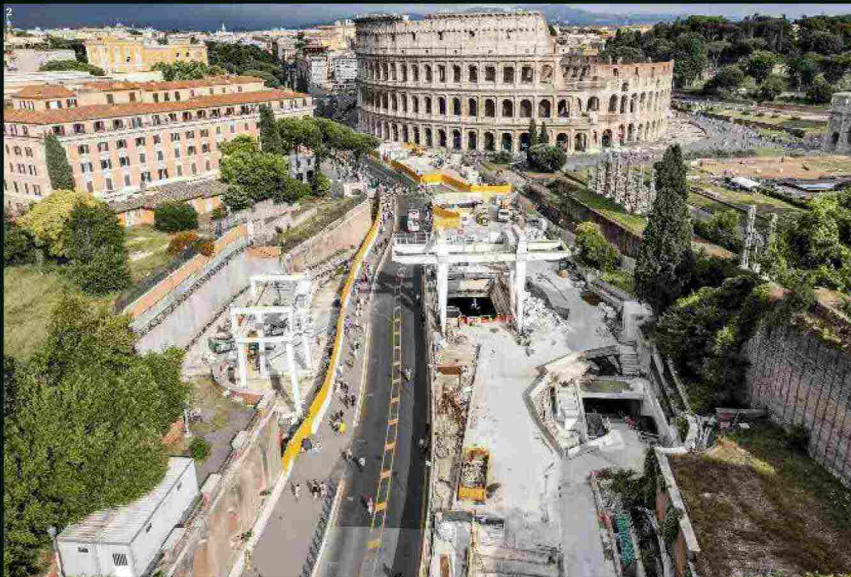


## Stazione Colosseo



Library Mario C. - M. Maggi



Library Mario C. - M. Maggi

1, 2  
veduta aerea dell'area interessata dal cantiere per la realizzazione della Stazione Colosseo Fori Imperiali, Metropolitana Linea C di Roma, e delle interconnessioni con le linee esistenti

3  
l'atrio della nuova Stazione sotto via dei Fori Imperiali

1, 2  
aerial view of the area impacted by the worksite for the construction of the Colosseo Fori Imperiali station, Metropolitana Linea C in Rome, and of the connections with the existing lines

3  
lobby of the new station under Via dei Fori Imperiali

# 2

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

208299-IT001B

# Metropolitana di Roma



Pierpaolo Gamba

CASABELLA 979

3

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

208299-IT0018

## Metropolitane e archeologia Undergrounds and archaeology

### Andrea Grimaldi, Filippo Lambertucci allestimento della Stazione Colosseo exhibition layout of the Colosseum Station

ITA

La Linea C della metropolitana attraversa il centro storico di Roma da sud-est. La sua costruzione ha comportato tempi particolarmente lunghi e continui adattamenti progettuali, dovuti soprattutto alla quantità e all'importanza dei ritrovamenti archeologici emersi durante gli scavi. In questo processo la Soprintendenza archeologica ha svolto un ruolo determinante, trasformando il cantiere della metropolitana in un'estesa campagna di indagine sul sottosuolo urbano.

Da questa condizione è nata l'idea delle archeostazioni: stazioni che non si limitano a ospitare i reperti rinvenuti, ma li integrano nelle configurazioni degli spazi pubblici sotterranei. La prima realizzazione di questo tipo è stata la stazione San Giovanni (2018). Colosseo-Fori Imperiali (2025) è la terza stazione archeologica della Linea C – la seconda è quella di Porta Metronia – e prosegue questo percorso, restituendo all'interno degli spazi della fermata le "storie" emerse durante gli scavi, comprese alcune decine di pozzi di epoca arcaica rinvenuti nell'area.

Il progetto di allestimento, finanziato dal Parco Archeologico del Colosseo, è stato sviluppato dal gruppo guidato dagli architetti Andrea Grimaldi e Filippo Lambertucci dell'Università di Roma La Sapienza, già coinvolti nell'allestimento della stazione di San Giovanni. La scelta di affidare a docenti universitari le stazioni archeologiche risponde a una precisa logica culturale: questi spazi richiedono infatti una mediazione costante tra ricerca archeologica, progetto architettonico e comunicazione con il pubblico, un terreno in cui l'università può svolgere un ruolo di sintesi tra competenze diverse – una scelta che sarebbe opportuno estendere ad altre fermate, avendo in questo caso come modello quella fatta dal Comune di Milano quando, nel 1961, affidò a Franco Albini la progettazione delle stazioni delle prime linee della metropolitana.

Nel caso della stazione Colosseo, profonda 32 m, quattro piani configurano una vasta cavità ipogea che trova il suo fulcro in uno spazio volutamente scuro e neutro, dove i reperti archeologici emergono come episodi luminosi di una narrazione che accompagna gli utenti fino all'area monumentale soprastante.

Roma non è sola in questo approccio. Anche la metropolitana di Napoli, in particolare lungo la Linea 1, ha sviluppato negli ultimi anni un modello parzialmente simile, integrando nelle stazioni del centro storico scoperte archeologiche,

ENG

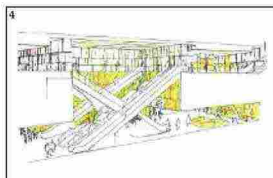
Line C of the Rome underground runs towards the historic centre from the south-east. Its construction has taken a long time and has required constant adjustments to the design, mainly because of the quantity and importance of the archaeological finds uncovered during excavation. In this process the archaeological authorities have played a decisive role, effectively turning the metro construction site into a vast campaign of investigation into the city's subsoil.

Out of this situation came the idea of *archaeological stations*: stations that do not simply display the finds uncovered during construction, but integrate them into the design of underground public spaces. The first example was San Giovanni station (2018). Colosseo-Fori Imperiali (2025) is the third archaeological station on Line C – the second being Porta Metronia – and continues along this path, presenting within the station spaces the "stories" revealed by the excavations, including several dozen wells dating from the archaic period.

The exhibition design, financed by the Colosseum Archaeological Park, was developed by the team led by the architects Andrea Grimaldi and Filippo Lambertucci of Sapienza University of Rome, who had already worked on the installation at San Giovanni station. Entrusting the most sensitive archaeological stations to university architects follows a clear cultural logic. These spaces require a constant mediation between archaeological research, architectural design and communication with the public – a field in which the university can play an important role in bringing together different forms of expertise. It is a choice that might well be extended to other stations, recalling the decision taken by the Municipality of Milan when, in 1961, Franco Albini was commissioned to design the stations of the city's first underground lines.

At Colosseo station, which lies 32 metres below ground, four levels form a large underground cavity organised around a deliberately dark and neutral central space. Here the archaeological remains appear as luminous episodes in a narrative that accompanies passengers as they move towards the monumental landscape above.

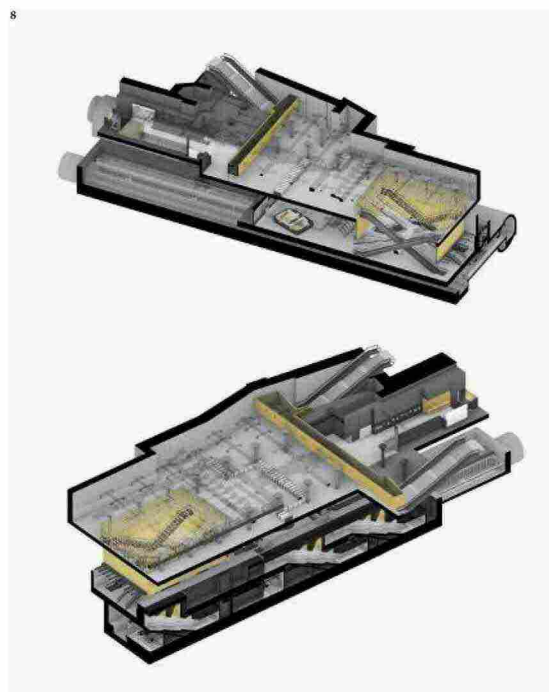
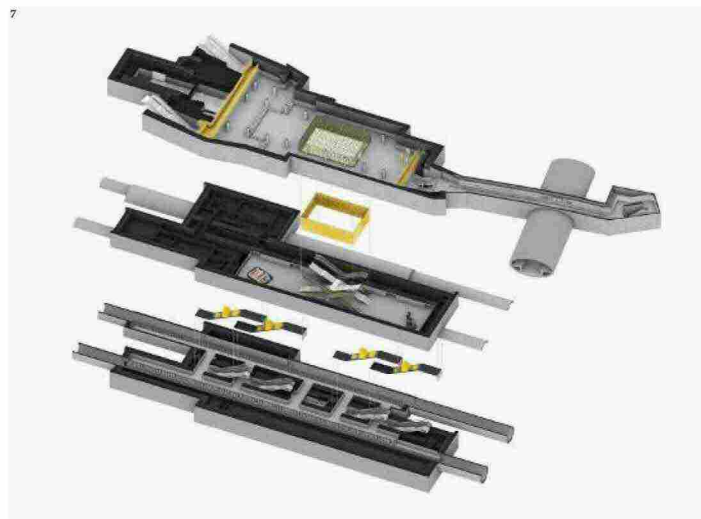
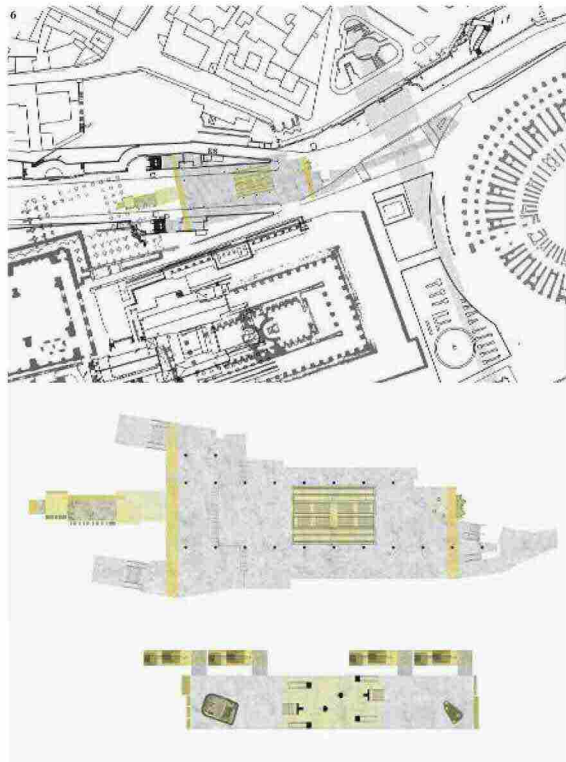
Rome is not alone in this approach. Naples, particularly along Line 1 of its underground, has developed a partly similar model in recent years, integrating archaeological discoveries,



I lavori per la realizzazione della Linea C sono commissionati da Roma Metropolitana, per conto di Roma Capitale e realizzati dalla società Metro C, guidata da Webuild e Vianini Lavori.



The works for the construction of Line C are commissioned by Roma Metropolitana, on behalf of Roma Capitale, and carried out by Metro C, led by Webuild and Vianini Lavori.



**direzione scientifica dell'allestimento espositivo / scientific direction of the exhibition layout**  
 Parco Archeologico del Colosseo

**consulenza specialistica per la progettazione degli spazi interni e dell'allestimento espositivo / specialist consultancy for interior design spaces and exhibition layout**  
 Andrea Grimaldi e Filippo Lambertucci; DIAP Dipartimento di Architettura e Progetto - Sapienza Università di Roma

**con / with**  
 Livio Carriero, Amanzio Ferris, Davide Leogrande, Edoardo Marchese, Valerio Ottavino, Leo Viola (illuminazione)

**committente / client**  
 Roma Metropolitana per conto di Roma Capitale

**responsabile del procedimento / project manager**  
 Andrea Sciotti

**progetto generale e realizzazione / masterplan and contractor**  
 MetroCS.p.A.

**direttore tecnico / technical director**  
 Fabrizio Paolo Di Paola

**responsabile della progettazione / design manager**  
 Eliano Romani

**consulenza specialistica per la progettazione architettonica / specialist consultancy for the architectural design of the station**  
 Marzullotti

**consulenza specialistica per la progettazione strutturale / specialist consultancy for the structural design of the station**  
 Via Ingegneria

**cronologia / chronology**  
 2019-25: progetto  
 2023-25: realizzazione

4, 5  
 disegni di studio

6  
 planimetria e piante dell'atrio e del mezzanino

7  
 a livello dell'atrio si trova l'area musealizzata con la trasformazione dei Fori Imperiali e con i pozzi funzionali, l'interconnessione con la Linea B della Metropolitana; al livello inferiore (mezzanino) si trova il Foro della stazione con l'area musealizzata *Le vicende della Vela* e i pozzi rituali; al livello ancora inferiore la banchina

8  
 esplosi assonometrici dei vari livelli su cui si sviluppa l'intervento di recupero e la stazione

4, 5  
 study drawings

6  
 planimetric and plans of the lobby and the mezzanine

7  
 the lobby level contains the museum area with the transformation of the Fori Imperiali, the museum area with functioning wells, and the connection with Linea B of the Metro; the lower level (mezzanine) contains the Foro della Stazione with the museum area *Le vicende della Vela* and the ritual wells; at a still lower level, the track platform

8  
 exploded axonometrics of the various levels on which the project of recovery and the station have been developed



Andrea Grimaldi



Andrea Grimaldi



Andrea Grimaldi



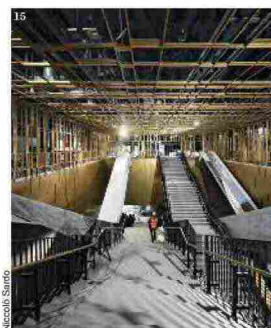
Andrea Grimaldi



Amirzad Faris



Andrea Grimaldi



Niccolò Siano

puntando su progetti architettonici molto diversi e interventi artistici altrettanto diversi, seguendo una strategia già sperimentata nella metropolitana di Stoccolma e contribuendo alla sua diffusione.

Nel mondo, però, le metropolitane non si costruiscono tutte nello stesso modo e non hanno, nonostante tutto, gli stessi significati. Scavare nel sottosuolo di Roma o Napoli, dove sono custodite stratificazioni del passato di cui ignoriamo ancora la ricchezza, implica adottare tecniche, criteri e precauzioni che non possono valere in altre città. Tuttavia, ogni infrastruttura sotterranea, ovunque venga costruita, attraversa un archivio, il suolo e contribuisce a disperderlo. Ogni nuova metropolitana rappresenta inoltre uno strato aggiunto alla storia della città e un documento destinato, prima o poi, a diventare oggetto di indagine archeologica. Basterebbe servirsi della metropolitana di Parigi per constatarlo. Ma una dimostrazione ancora più evidente di quanto rapidamente anche una metropolitana possa diventare un istruttivo reperto archeologico si ha salendo su un convoglio della metropolitana di Mosca, magari alla stazione *Kievskaya* (Linea 3) che, come ricorda il suo nome, quando venne costruita nel 1953 era dedicata all'Ucraina: appena una settantina di anni fa.

Casabella

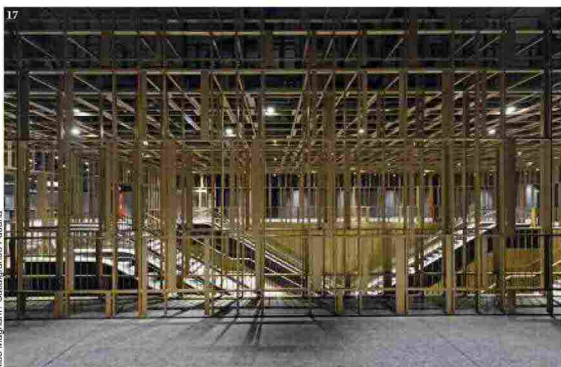
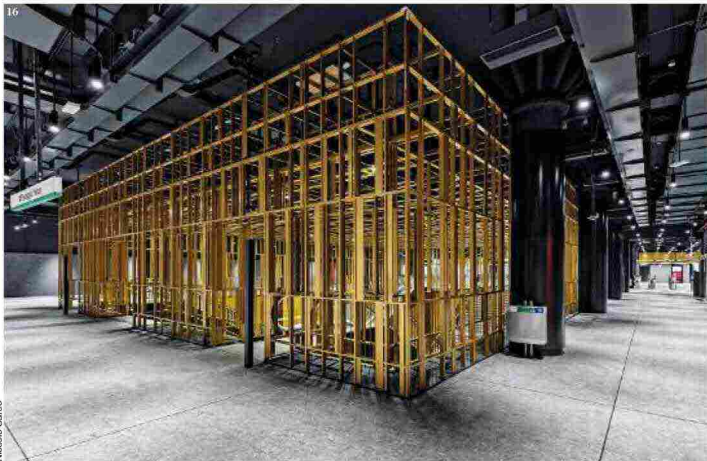
architectural projects and artistic interventions in the stations of the historic centre. In doing so it has followed a strategy already explored in the Stockholm underground and has helped spread this way of thinking about metro spaces.

Yet underground systems around the world are not built in the same way, nor do they carry the same meanings. Excavating beneath cities such as Rome or Naples – where layers of the past whose richness we still barely understand remain buried – requires techniques, criteria and precautions that cannot apply elsewhere. And yet every underground infrastructure, wherever it is built, passes through an archive preserved in the soil and at the same time contributes to dispersing it. Each new metro line also becomes another layer in the history of the city and, sooner or later, a document for future archaeology. One only has to take the Paris Métro to realise this. An even clearer demonstration of how quickly a metro can become a revealing archaeological artefact can be experienced on the Moscow underground – for instance at *Kievskaya* station (Line 3), which, as its name reminds us, when it opened in 1953 was dedicated to Ukraine. That was barely seventy years ago.

Casabella

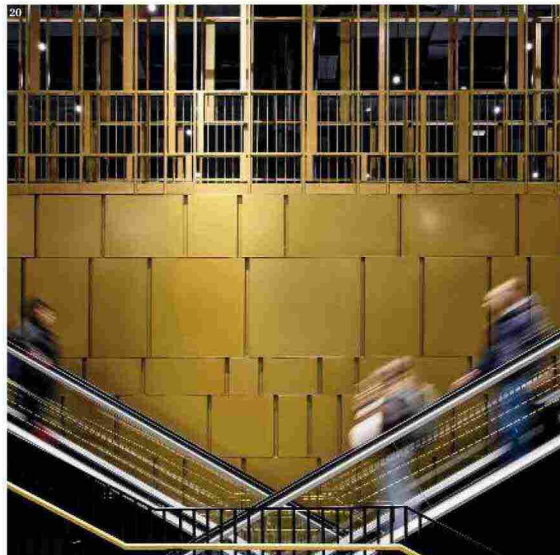
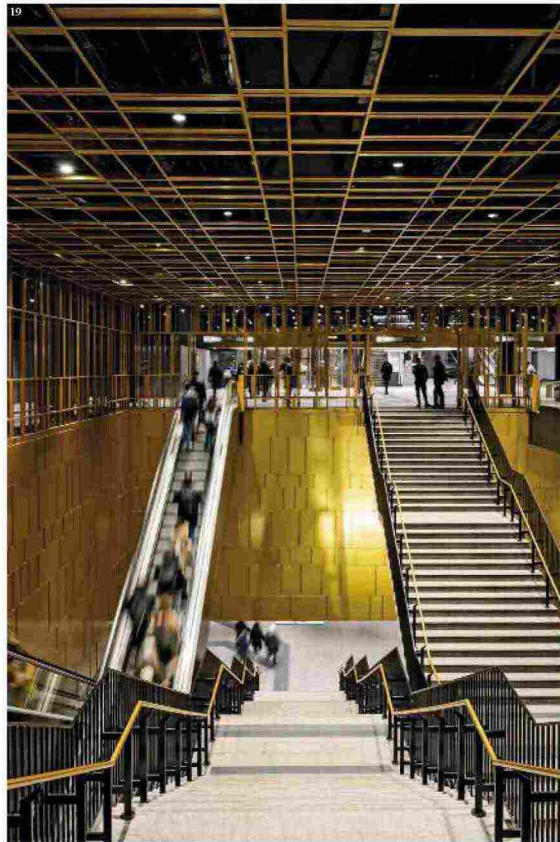
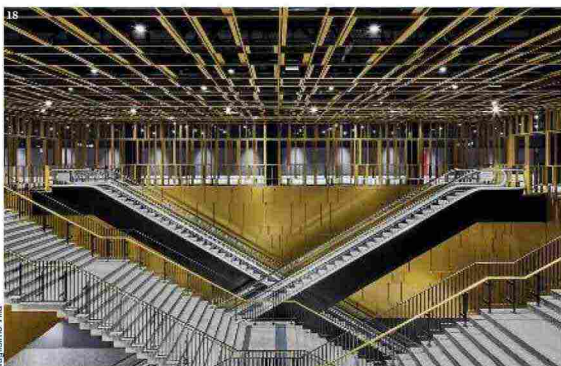
9-15  
 le varie fasi di cantiere

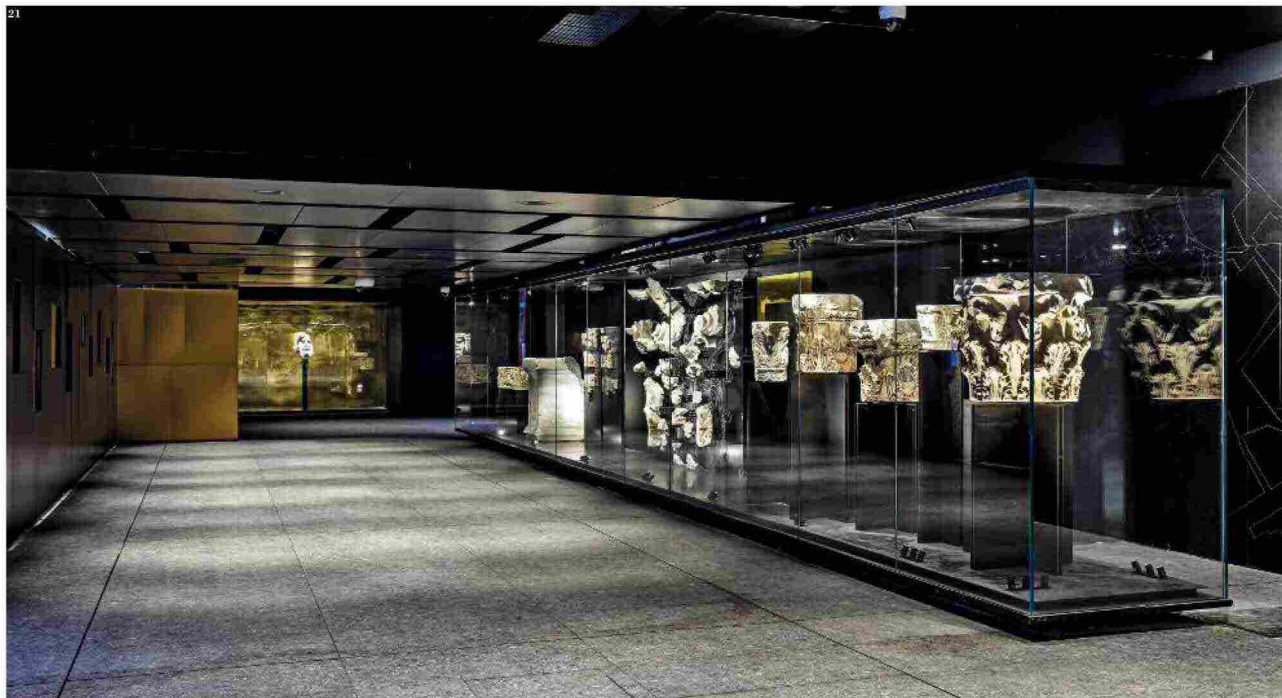
9-15  
 various worksite phases



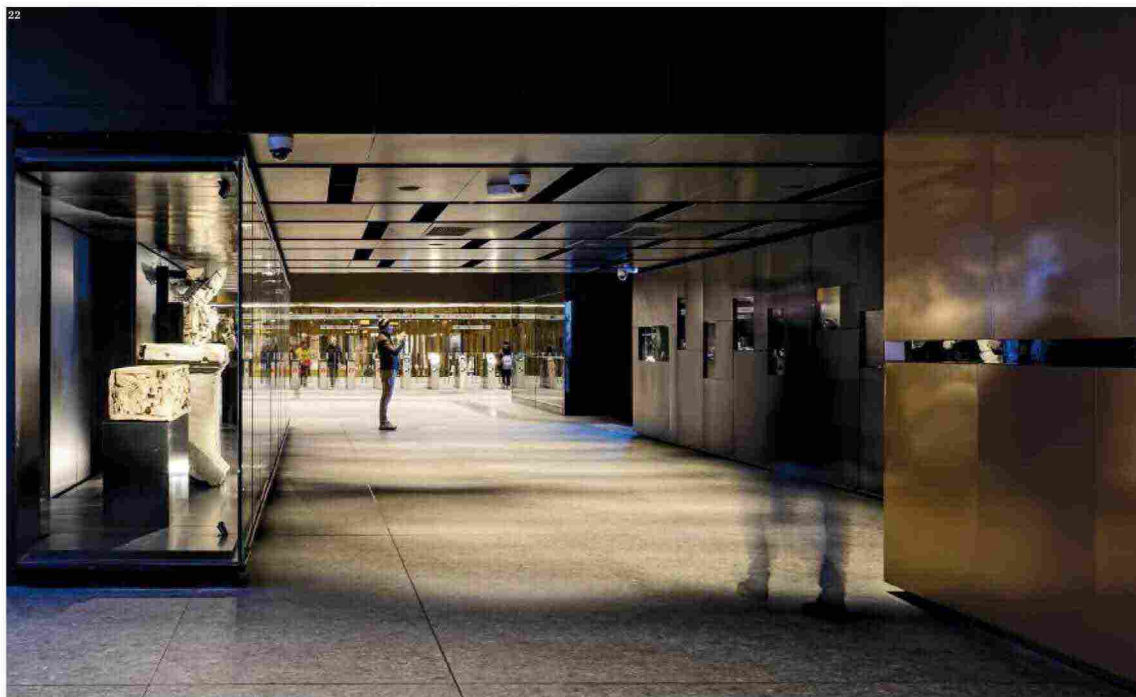
16-20 l'atrio della nuova Stazione sotto via dei Fori Imperiali e gli spazi distributivi orizzontali e verticali, e di collegamento con il Foro della Stazione

16-20 the lobby of the new station under Via dei Fori Imperiali and the horizontal and vertical circulation spaces, and space for connection with the Foro della Stazione





Niccolò Siano



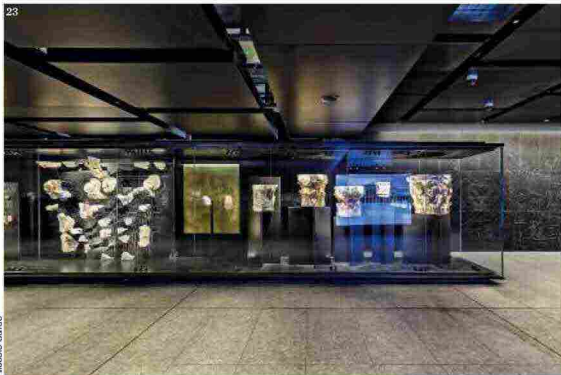
Paolo Giamberini

8

STAZIONE COLOSSEO

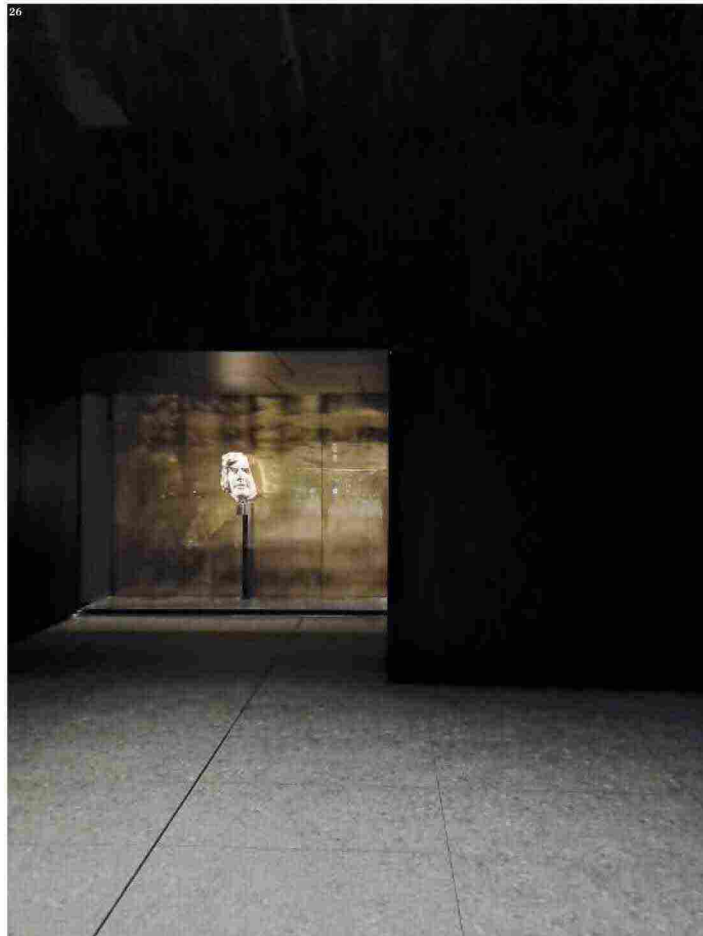
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

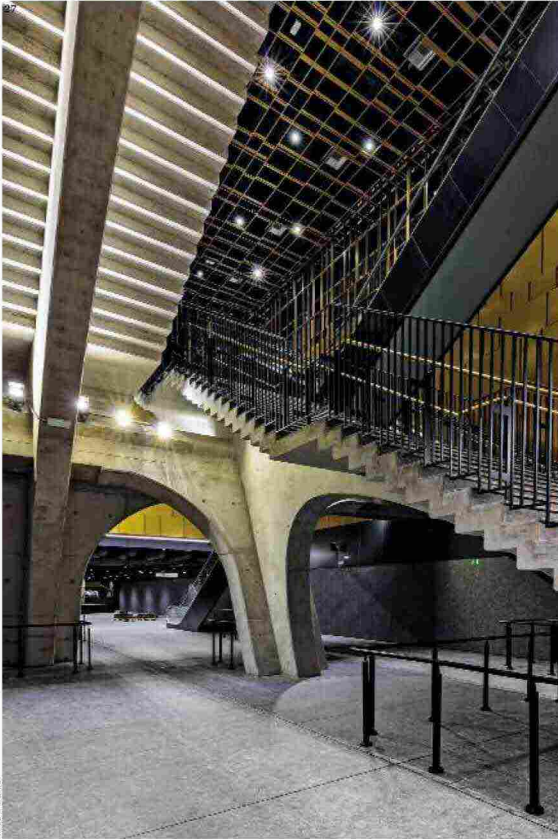
208299-IT001B



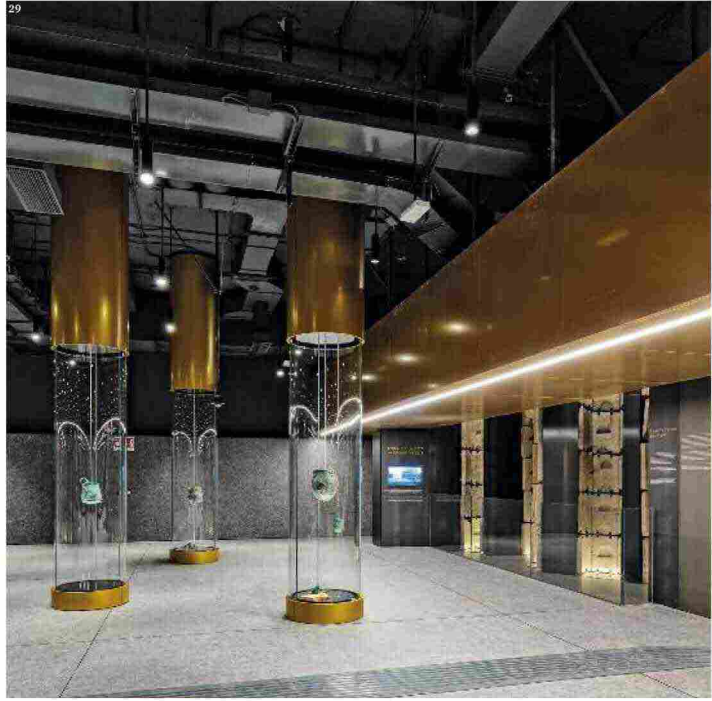
21-26  
l'atrio con accesso libero ospita l'esposizione dei resti archeologici

21-26  
the lobby with free access hosts the exhibition of archaeological remains



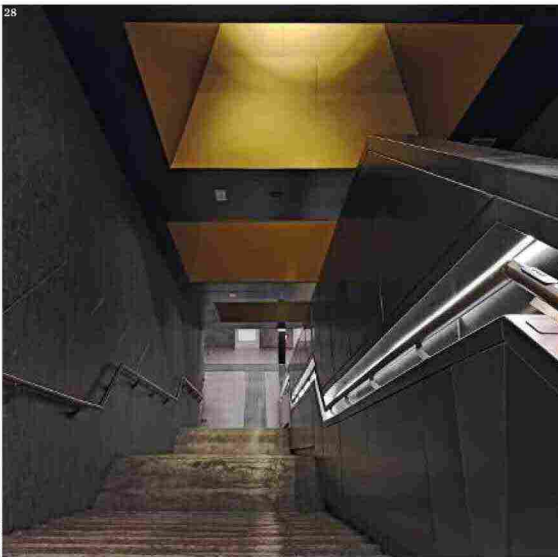


Niccolò Sparito



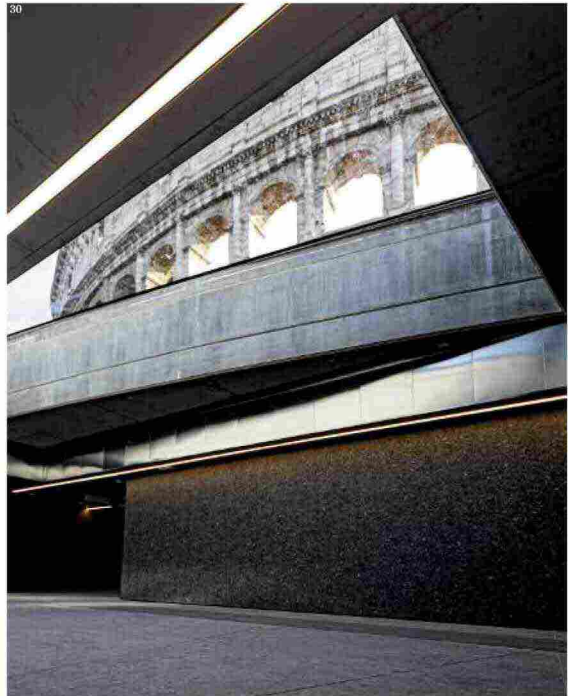
Niccolò Sparito

27, 28, 29  
il percorso che conduce ai vari livelli interrati; i pozzi repubblicani e i dispositivi espositivi  
30  
il lungo corridoio di collegamento tra la Linea C e la Linea B caratterizzato dalla copertura vetrata



Leo Viola

27, 28, 29  
the path leading to the various underground levels; the republican era wells and the display devices  
30  
the long corridor connecting Line C and Line B, characterised by its glass roof



Arto Magagnoli / Casagrande Pirella



Leo Vitis

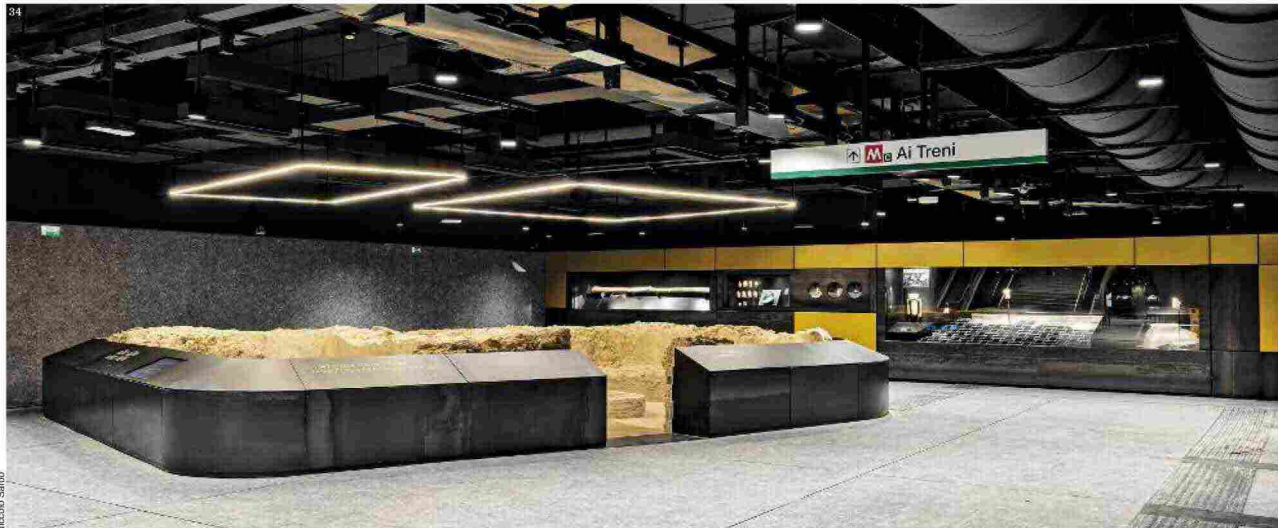


Pierpaolo Gennillo

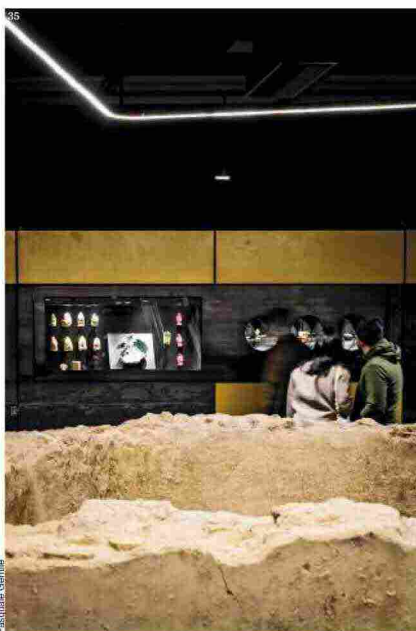
31, 32, 33  
i pozzi repubblicani a  
livello del mezzanino  
31, 32, 33  
the republican-era  
wells at the mezzanine  
level



Pierpaolo Gennillo



Niccolò Siano



Paolo Casabella

34, 35, 36  
durante gli scavi per la stazione è stato rinvenuto un *balneum* (bagno) privato databile prima del 64 d.C. (incendio neroniano). Questo ritrovamento, che include una vasca con gradini e un *lacu-  
nicum* (ambiente per il bagno di sudore), è stato posizionato al piano intermedio della stazione

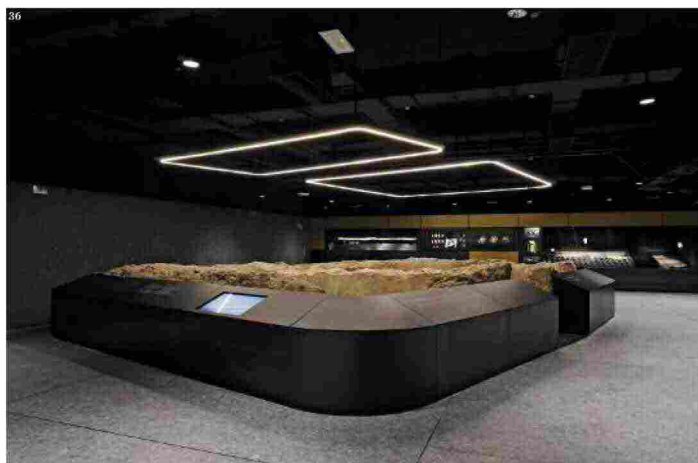
37  
dettaglio della testa di Medusa in marmo proconnesio (dall'isola di Marmara, in Turchia), databile all'età adrianea (117-138 d.C.) all'esibita nell'atrio; proviene dal Tempio di Venere e Roma ed è stata recuperata grazie a un acquisto sul mercato antiquario

38  
disegno di studio per l'allestimento archeologico

34, 35, 36  
during excavation for the station a private *balneum* (bath) was founded, dated as prior to 64 AD (Great Fire). This find, which includes a tub with steps and a *lacu-  
nicum* (sweating room), has been positioned at the intermediate level of the station

37  
detail of the head of Medusa in Proconnesian marble (from the island of Marmara, in Turkey), datable to the Hadrianic era (117-138 AD), installed in the lobby; it comes from the Temple of Venus and Roma, and has been recovered thanks to a purchase on the antiques market

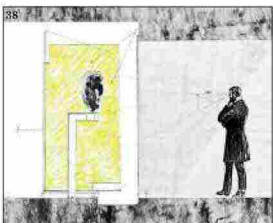
38  
study drawing for the archaeological display



Leo Viora



Amancio Ferris



38

CASABELLA 979

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.