

ROMA



Metropolitana di Roma - Linea C

Stazione

Porta Metronia



MetroC
La storia
costruisce futuro

webuild



Partecipazioni Italia



VIANINI LAVORI S.p.A.



CONSORZIO COOPERATIVE COSTRUZIONI

HITACHI
Inspire the Next

cmb
COOPERATIVA MURATORI
E BRACCIANTE DI CARPI



Metropolitana di Roma - Linea C

Stazione

Porta Metronia

Dicembre 2025

A Roma, ogni passo affonda nella storia. A Porta Metronia, quel passo diventa soglia: tra la città che è stata e la città che sarà. Lì dove l'ingegneria si muove in armonia con l'archeologia, riemergono i frammenti della storia mentre si costruisce il futuro.

Indice

1. Lungo il tracciato della Linea C
2. Attraverso Porta Metronia
3. La sfida ingegneristica
4. Una porta verso il futuro



1.

Lungo il tracciato della Linea C

La stazione di Porta Metronia è una fermata fondamentale lungo la Linea C della Metropolitana di Roma. Un percorso che attraversa la città unendo modernità e storia.

 Porta Metronia 



L'asse strategico che unisce Roma

La Linea C della Metropolitana di Roma è una delle infrastrutture più importanti per la mobilità della capitale. Con **29 km previsti**, la linea **collegherà la città dalla periferia est a ovest passando per il centro**, da Monte Compatri/Pantano a Farnesina. Un collegamento diretto e veloce su cui possono viaggiare **fino a 800.000 persone al giorno**.

Con le nuove stazioni Porta Metronia e Colosseo - Fori Imperiali, la Linea C arriva in pieno centro, con **24 stazioni completate** per una città sempre più interconnessa e sostenibile.

29 km

di linea fino a Farnesina

20 km

in sotterraneo

23 km

completati
da Monte Compatri/Pantano
a Colosseo - Fori Imperiali

24

stazioni completate

1

in costruzione

6

in progettazione

4

interconnessioni con le linee esistenti
(Metro A - San Giovanni e Ottaviano | Metro B - Colosseo | FL1/FL3 Pigneto)





Stazione Porta Metronia

Uno spazio
polifunzionale

Accesso stazione

Accesso stazione

Accesso museo

Piazza ipogea

Ingresso piazza ipogea



30 m
profondità di scavo



103.500 m³
totale scavo



65.000 m³
scavi archeologici



1.300 m²
strutture rinvenute



~100 m²
mosaici



~200 m²
affreschi



3
accessi



5
livelli



6
ascensori



19
scale mobili



2.

Attraverso Porta Metronia

Porta Metronia è il luogo in cui l'architettura coniuga mobilità e archeologia.

Un'opera che scende in profondità per restituire alla città nuovi spazi e un museo che custodisce ed esalta la memoria del passato.

Dentro il corpo della stazione

La stazione Porta Metronia sorge in un angolo di Roma dove si respira la storia. Si trova infatti a **piazzale Ipponio, in corrispondenza dell'incrocio tra via Farsalo e via dei Laterani**, lungo le **Mura Aureliane**. Il corpo della stazione si sviluppa su **una pianta rettangolare di 118 m di lunghezza e 28 m di larghezza**, articolata su **5 livelli interrati**, fino a una profondità massima di **30 m sotto il piano stradale**. La stazione ha tre accessi: in via dei Laterani, su via Farsalo e su viale Ipponio.

Fuori dalla Porta: la piazza ipogea

Il design della stazione è pensato per integrarsi con il contesto circostante. Al centro della struttura c'è una **piazza ipogea**, situata a circa **6 m sotto il piano stradale**. Dalla piazza è possibile accedere, in maniera indipendente, sia alla stazione che al nuovo Museo Porta Metronia, dedicato ai ritrovamenti.

Quattro parallelepipedi verticali, rivestiti in lastre di travertino ed emergenti per circa 3 m dal piano di calpestio, agiscono da **pozzi di luce naturale**, incanalando l'illuminazione verso le aree museali sottostanti.

Si è creato così uno spazio architettonico che è funzionale all'infrastruttura ma al tempo stesso è un luogo di incontro e di socialità.



Uscita

Via Farsalo



Via Farsalo ↑



Via F

Un nuovo museo per Roma: il Museo Porta Metronia

Insieme alla stazione, adiacente a essa, è stato costruito **un nuovo museo archeologico** dedicato ai ritrovamenti emersi in fase di scavo. Il Museo Porta Metronia **si estende su una superficie complessiva di circa 4.000 m²**, distribuiti su due livelli interrati.

Il progetto museale propone un'esperienza particolare: una **passerella rialzata corre lungo il sito archeologico**, così che i visitatori possano osservare dall'alto le strutture rinvenute e apprezzarne i dettagli.

Lungo il percorso sono presenti spazi di sosta attrezzati con panche per usufruire di **proiezioni didattiche e multimediali** che arricchiscono la visita. Il progetto dell'allestimento è stato messo a punto dalla Soprintendenza Speciale di Roma ed è stato sviluppato dallo studio di architettura ABDR, che in passato ha progettato la stazione ferroviaria di Roma Tiburtina e spazi museali come il Museo di Reggio Calabria.





3.

La sfida ingegneristica

A Porta Metronia, l'approccio integrato fra ingegneria e archeologia ha trasformato le sfide del contesto in soluzioni di eccellenza, che rappresentano oggi best practice a livello internazionale.

Si è potuto così scavare e costruire in profondità salvaguardando il patrimonio che la città conserva, nel sottosuolo come in superficie.

Sinergie per la tutela del Patrimonio

La realizzazione delle nuove stazioni nel centro di Roma è stata resa possibile grazie a un **lavoro sinergico con le Soprintendenze competenti**. Nel caso di **Porta Metronia**, in particolare, con la **Soprintendenza Speciale di Roma**. Un dialogo costante che ha permesso di **fondere, in un unico processo integrato, le esigenze dello scavo archeologico con quelle della costruzione** dell'opera infrastrutturale.

Questa collaborazione ha dato vita a **un modello operativo strutturato e condiviso**. In fase di progettazione definitiva è **stato infatti predisposto, congiuntamente, un documento innovativo: il "Prontuario delle indagini archeologiche di seconda fase"**. Redatto per la prima volta in Italia proprio nell'ambito della Linea C, questo strumento, in base alla raccolta di tutti i dati archeologici editi e inediti dell'area, compresi quelli delle indagini di prima fase, è in grado di fornire una previsione verosimile dei tempi di esecuzione dello scavo archeologico.

La gestione dei ritrovamenti archeologici diventa parte stessa della progettazione, rendendo più integrato ogni aspetto del progetto.



Scavare nella storia: il “top-down archeologico”

Per gestire le criticità legate alla natura archeologica e geologica del sottosuolo, si è ricorso a **una tecnica di intervento sviluppata appositamente per le stazioni del centro storico di Roma: il “top-down archeologico”**.

Questa metodologia consiste **nel realizzare solai intermedi, progressivamente, durante l'avanzare dello scavo archeologico** dall'alto verso il basso. Queste strutture servono a **contenere le spinte del terreno sui diaframmi perimetrali** - vale a dire le “mura esterne” della stazione - e al tempo stesso consentono di **condurre le indagini archeologiche mentre si procede con la costruzione**.

Il top-down archeologico è stato impiegato **anche per la realizzazione di questa stazione, dove lo scavo eseguito con tale metodologia ha raggiunto i 65.000 m³ di volume**, equivalenti a circa 680 autobus.

L'idrofresa: profondità e precisione

Per **scavi così profondi e delicati**, soprattutto in un contesto storicamente rilevante come quello di Porta Metronia, **l'idrofresa si è rivelata la soluzione ideale**. Grazie a questo macchinario sono stati realizzati **diaframmi di spessore 1,2 m per l'esecuzione del corpo stazione**, fino a una **profondità di circa 50 metri**.

L'idrofresa combina alta tecnologia e un design compatto per poter **operare con precisione in spazi ridotti, riducendo rumori e vibrazioni in superficie**.



Il monitoraggio: un occhio vigile sulla storia

Per salvaguardare un patrimonio monumentale unico come quello presente nel centro di Roma sono state intraprese tutte le azioni possibili e altre specifiche, sia prima dei lavori che durante la costruzione. Sin dal 2008 è stato istituito **un Comitato Tecnico Scientifico** con il Ministero della Cultura, la Soprintendenza Speciale di Roma, Roma Metropolitane ed è stato realizzato uno **studio di Interazione Linea-Monumenti durato 4 anni e che ha interessato 14 siti e 40 tra edifici storici e chiese**. Inoltre, durante i lavori di costruzione della Linea C è stato attuato un **piano di monitoraggio strumentale con circa 30.000 strumenti, per registrare in tempo reale** anche le più piccole variazioni strutturali o geotecniche.

Ma non solo: dove necessario, sono stati eseguiti **interventi di consolidamento preventivo**, tra cui **iniezioni di miscele cementizie**, realizzazione di sottofondazioni, strutture di presidio e irrigidimento del terreno, in modo da garantire la stabilità durante tutte le fasi costruttive.

Nei pressi della stazione di Porta Metronia, interventi di questo genere sono stati messi in atto **in prossimità delle Mura Aureliane**, ricorrendo per esempio alle **iniezioni cementizie nel terreno - la tecnica del "compensation grouting"** - per dare maggiore stabilità. Lungo la tratta da San Giovanni a Colosseo - Fori Imperiali sono stati realizzati interventi di presidio strutturali per importanti monumenti fra i quali le **Chiese di Santa Maria in Domnica, Santo Stefano Rotondo, la Basilica di Massenzio** e le **Colonnacce del Foro di Nerva**.



4.

Una porta verso il futuro

Inserita nel cuore di un quartiere ricco di storia, questa fermata rappresenta un ulteriore passo avanti per la mobilità della Capitale. La stazione-museo di Porta Metronia, attraverso i reperti archeologici emersi dagli scavi, connette la città di ieri con quella di domani.

Oltre la “soglia” di Porta Metronia

La stazione Porta Metronia segna un nuovo traguardo per la Linea C. È l'inizio di un percorso che, passando per Colosseo - Fori Imperiali, condurrà alla futura stazione Venezia e poi ancora oltre: Chiesa Nuova, San Pietro, Ottaviano, fino a Clodio/Mazzini, Auditorium e Farnesina. Non è solo un'infrastruttura al servizio della mobilità: è l'espressione tangibile di una visione in cui la storia profonda di Roma si intreccia con le ambizioni di una capitale moderna, connessa, europea.

Lungo la linea di una mobilità sostenibile

Porta Metronia contribuisce all'impatto che la Linea C, nel suo complesso, ha per la mobilità sostenibile nella Capitale:

-310.000 t/anno
di emissioni di CO₂

-400.000 auto/giorno

Inoltre, l'apertura della nuova stazione di Porta Metronia apporta un beneficio in più. La stazione si colloca al centro di un tratto che mette in comunicazione tutte e tre le linee metropolitane di Roma: alla stazione precedente, San Giovanni, si trova l'interconnessione con la Linea A; mentre la stazione successiva, Colosseo - Fori Imperiali, scambia con la Linea B. Porta Metronia è quindi il passo intermedio che completa questa “rete”.

Una porta dal passato al futuro

Porta Metronia è **un esempio concreto di come il futuro possa affondare le sue radici nel passato**. Qui, **l'ingegneria moderna ha incontrato la storia millenaria di Roma**. Gli scavi hanno **restituito alla città tesori nascosti**, mentre le soluzioni tecnologiche adottate hanno permesso di **costruire in modo innovativo**. In questo equilibrio delicato, **Porta Metronia diventa un modello: un luogo in cui archeologia e mobilità, patrimonio e funzionalità convivono in armonia**.

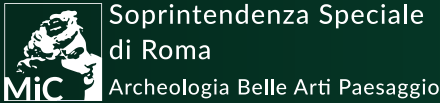
A Roma, ogni passo affonda nella storia.
A Porta Metronia, quel passo diventa soglia: tra la città che è stata e la città che sarà. Lì dove l'ingegneria si muove in armonia con l'archeologia, dove riemergono i frammenti di un passato perché **la storia costruisce futuro**.

Metropolitana di Roma - Linea C
Stazione Porta Metronia

Un progetto finanziato da



Direzione scientifica



Committente



Contraente Generale



Credits

Metro C Image Library

Photography

Edoardo Montaina, Moreno Maggi

Visual concept

Havas PR

Dicembre 2025

metrocsa.it



@metrocscpa



@MetroCScpa



@MetroCScpa

webuildgroup.com



@webuildgroup



@Webuild S.p.A.



@Webuild_Group



@Webuild



@WebuildGroupOfficial

vianinilavori.it



@vianinilavorispa



@Vianini Lavori S.p.A.



MetroC
La storia
costruisce futuro