

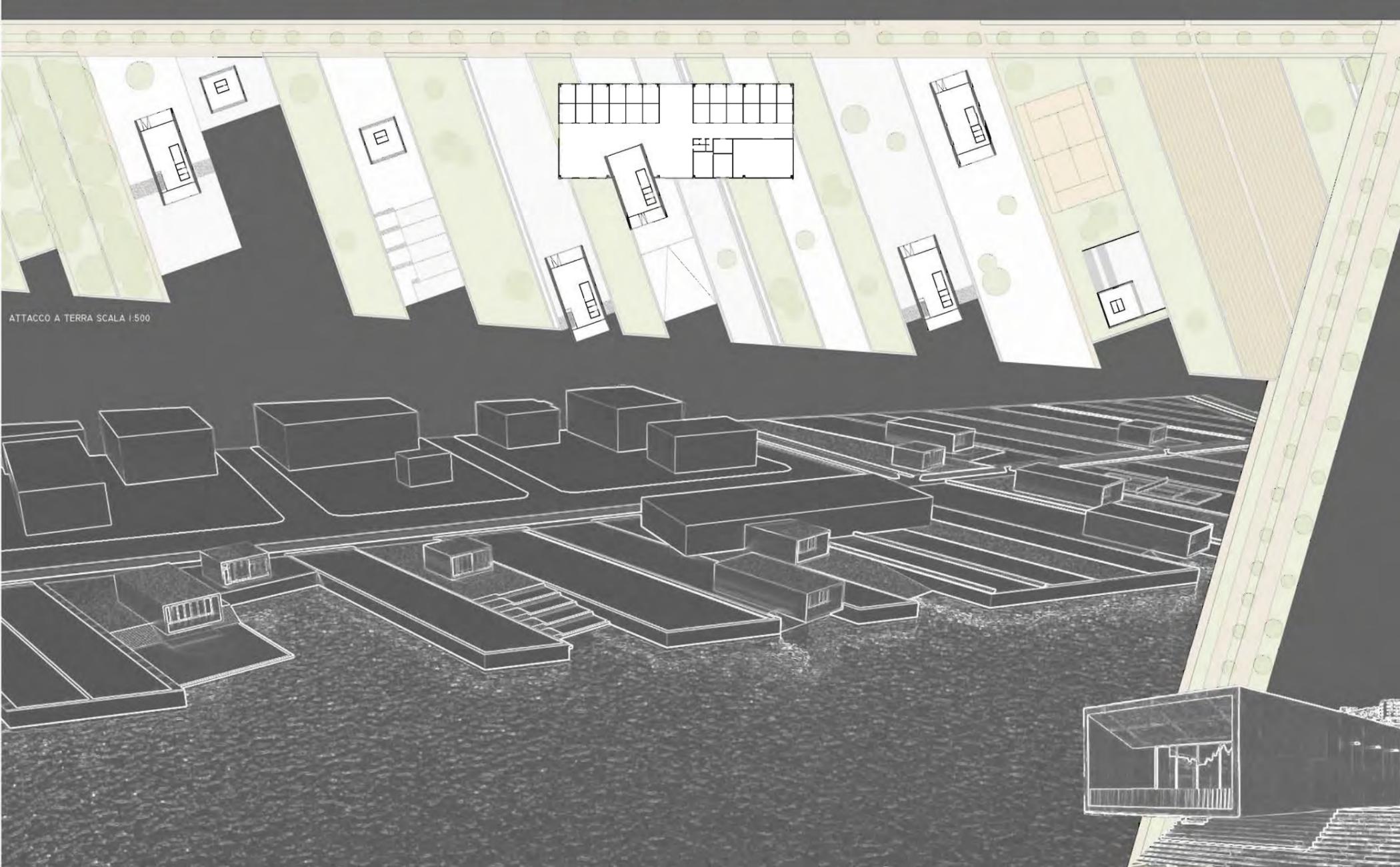


PLANIVOLUMETRICO SCALA 1:2000

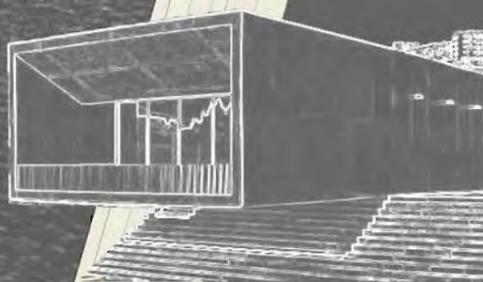
CONCEPT



PROSPETTO FRONTE PORTUALE

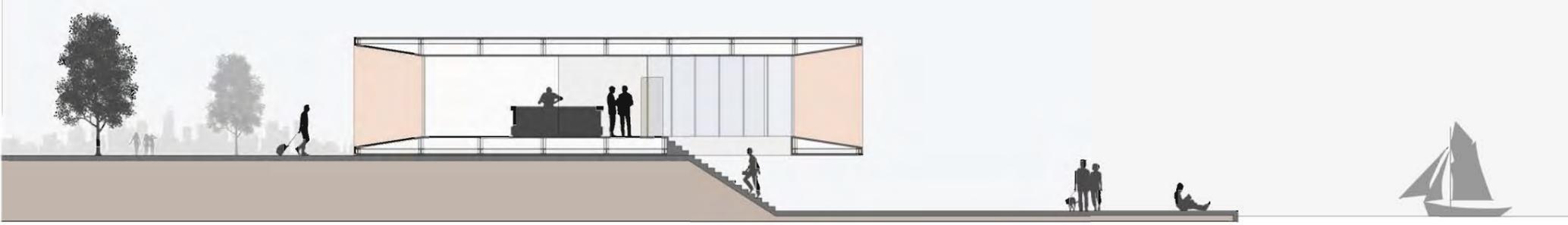


ATTACCO A TERRA SCALA 1:500

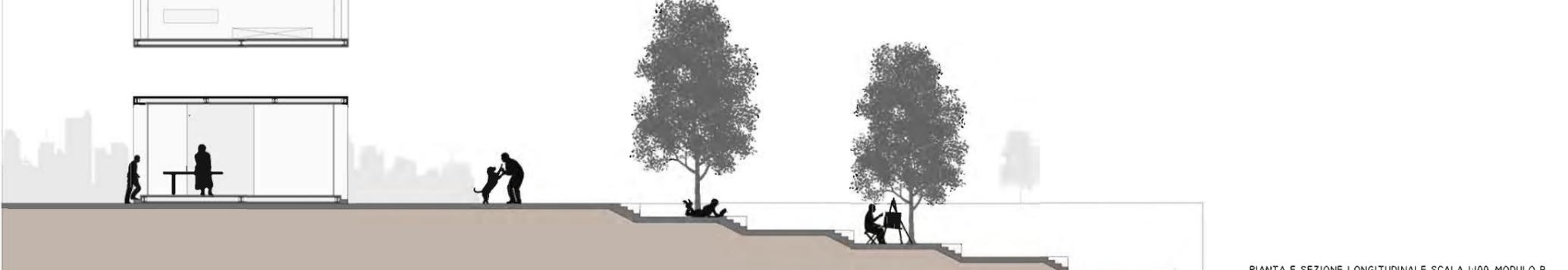
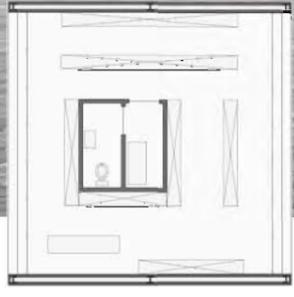
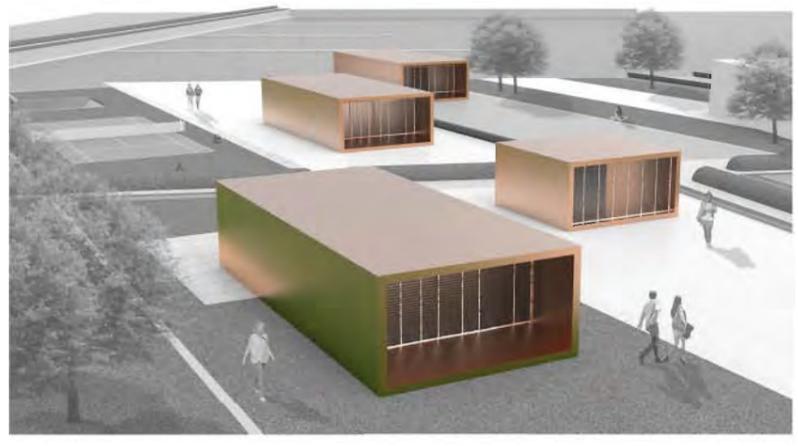
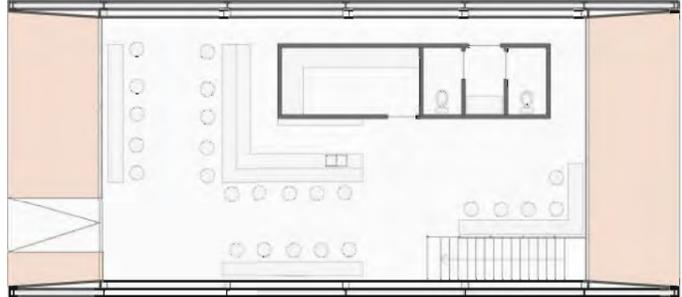
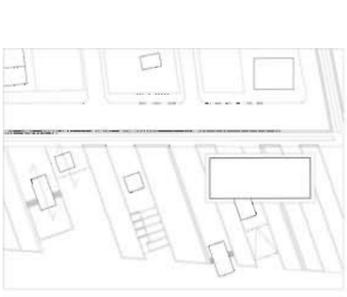




ATTACCO A TERRA SCALA 1:200



PIANTA E SEZIONE LONGITUDINALE SCALA 1:100\_MODULO A



PIANTA E SEZIONE LONGITUDINALE SCALA 1:100\_MODULO B

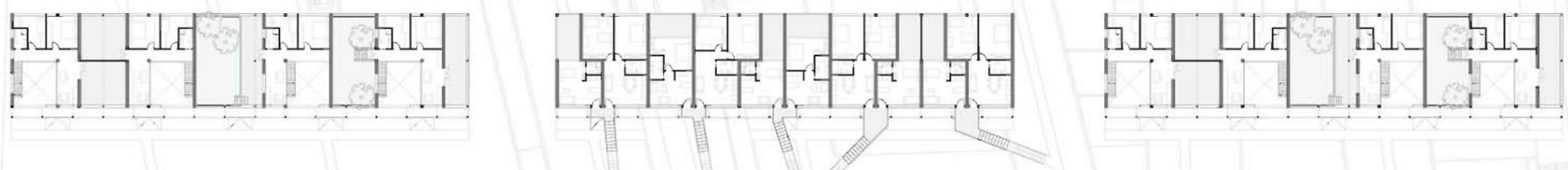


PLANIVOLUMETRICO

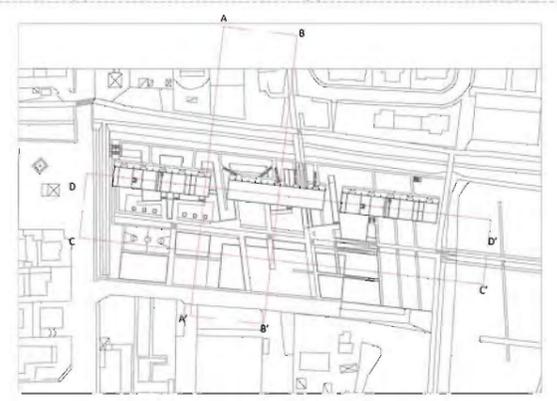
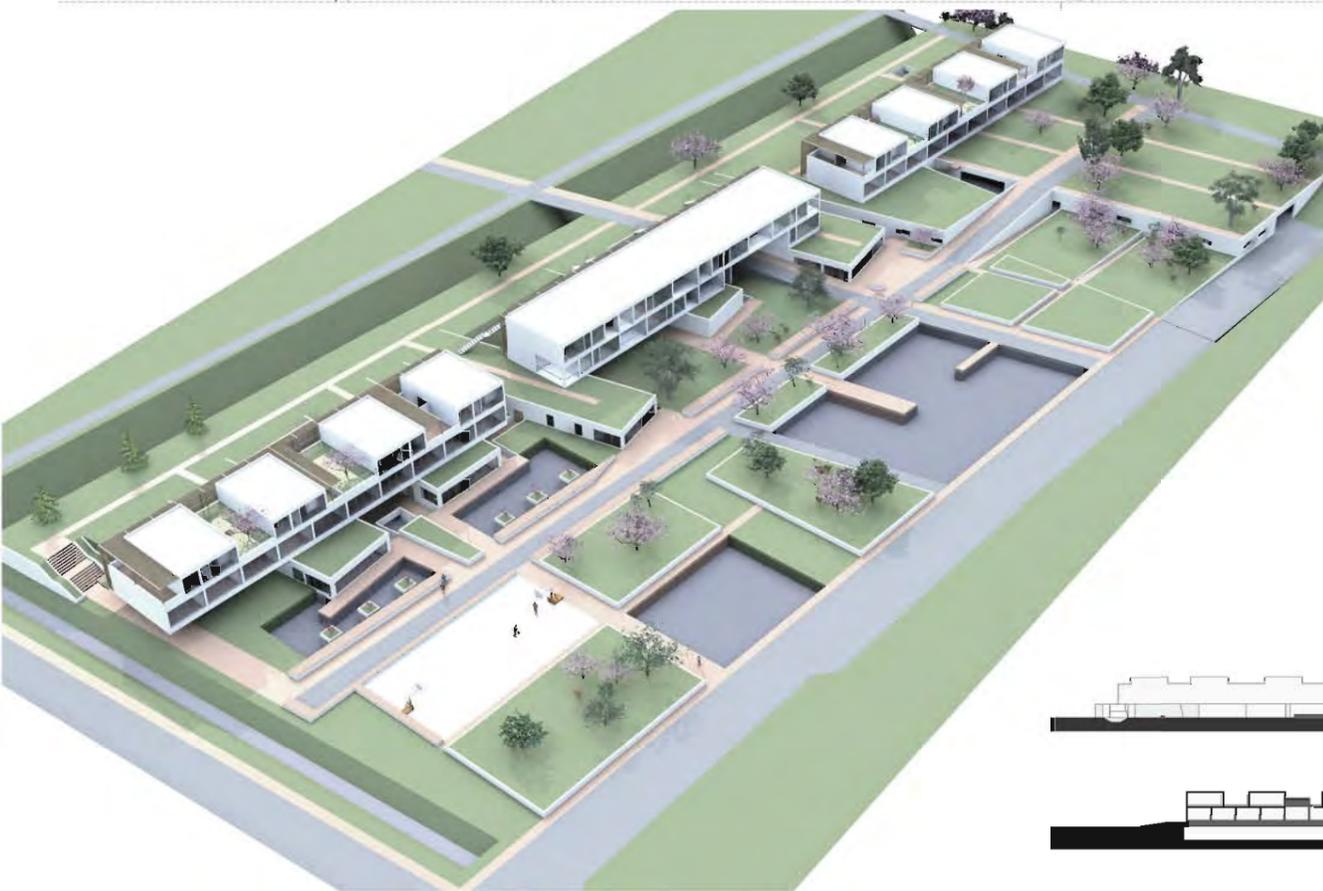
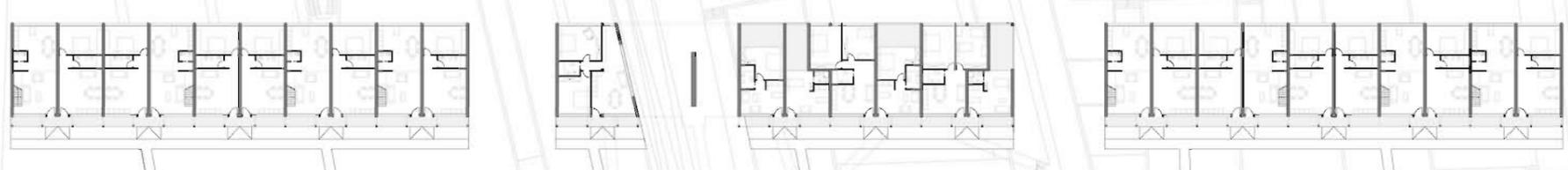


SEZIONE CC'

PIANTA PRIMI PIANI EDIFICI PRIVATI



PIANTA PIANI TERRA EDIFICI PRIVATI

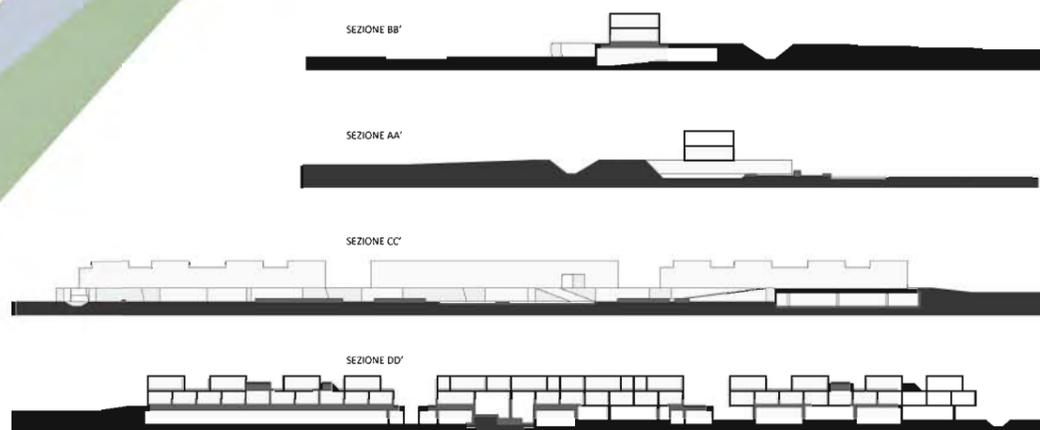


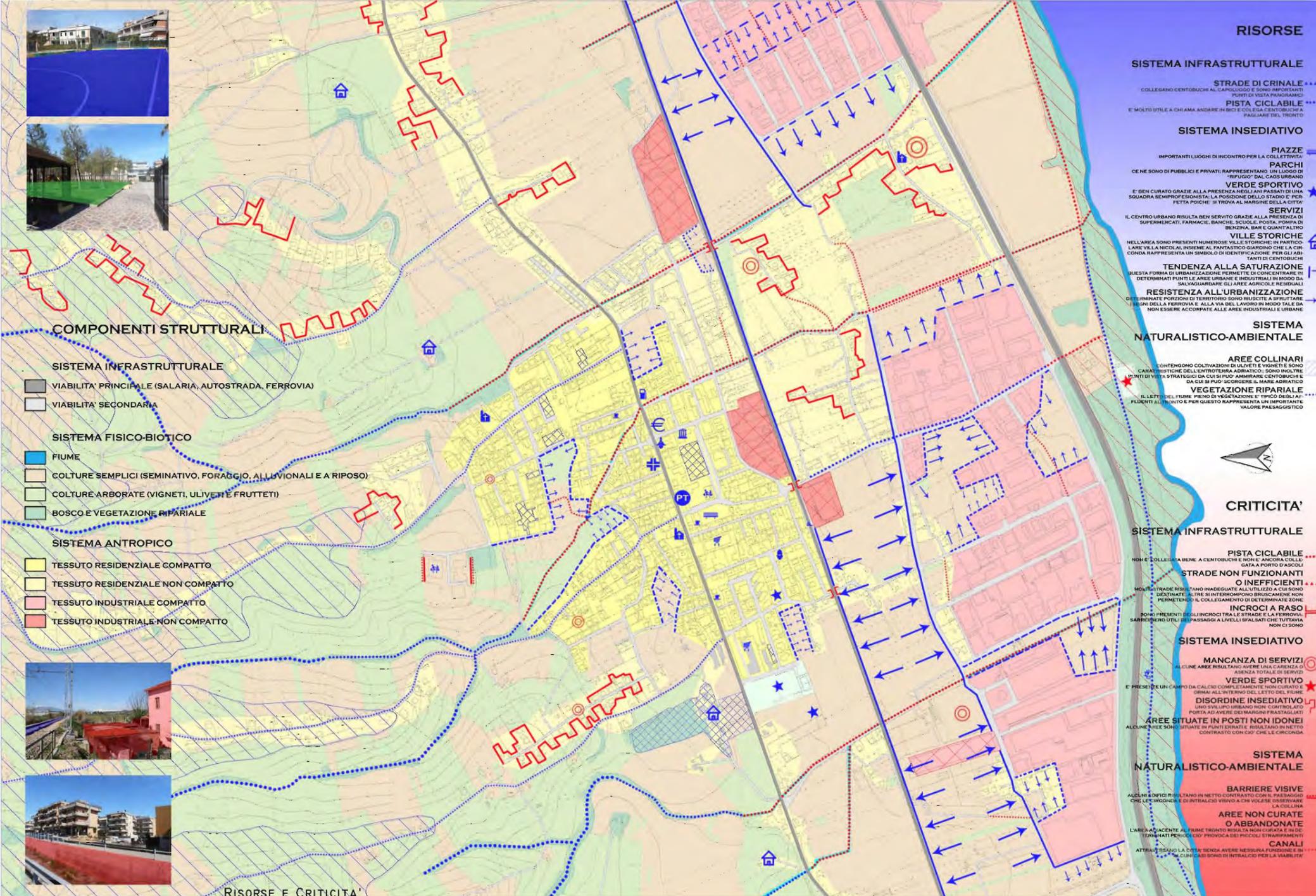
SEZIONE BB''

SEZIONE AA'

SEZIONE CC'

SEZIONE DD'





## RE-PORT\_Strategie di recupero per il porto di Martinsicuro

Titolo progetto: STRATEGIC WAY OF CROSS

Relatore: LUIGI COCCIA

Correlatore: ALESSANDRO GABBIANELLI

Laureando: VALERIO DIAMANTI

L'area di studio si trova nel comune di Martinsicuro in provincia di Teramo, precisamente nella zona portuale, e ha come problema principale l'accumulo di sabbia, immondizia e detriti vari all'interno del porto stesso; l'intera area, inoltre, presenta diversi problemi sia di tipo funzionale, sia legati al degrado della stessa.

Martinsicuro è una città fortemente multietnica all'interno della quale sono presenti, quindi, problematiche legate anche al sociale.

Nella prima fase del laboratorio, attraverso un workshop di fotografia, ho avuto un confronto diretto con il territorio e ciò si è rivelato essenziale nel capire la conformazione dello stesso, nonché nel successivo sviluppo del progetto; in questa fase, infatti, ho creato un mapping nel quale ho deciso di evidenziare, insieme a 2 compagni che nel workshop di fotografia hanno lavorato con me, una cornice di spazi aperti inedificati che circonda quasi totalmente l'area portuale e che è formata in primis dalla riserva della Sentina, dal verde ripariale e dalla campagna.

Di fatto, questa zona si presenta come una vera e propria eccezione sul versante adriatico: generalmente la città adriatica, che ha uno sviluppo longitudinale allo "stivale" italiano, è caratterizzata dalla forza delle varie componenti urbane che tendono ad avvicinarsi eliminando gli spazi aperti e avendo, quindi, un effetto saturativo; in questo caso avviene l'esatto contrario, gli spazi aperti si oppongono alla forza saturatrice attraverso l'applicazione di una forza di direzione perpendicolare ad essa, entrando all'interno dell'edificato e creando, quindi un ostacolo insormontabile, nonché un'interruzione alla città adriatica.

Nella fase successiva ho deciso di puntare proprio su questo tema per sviluppare il mio progetto, di fatto ho creato un collegamento tra il vecchio storico porto romano che si trova nella parte più interna della foce del fiume Tronto e l'attuale porto di Martinsicuro, rafforzando quindi il segno già forte del fiume e creando allo stesso tempo un'infrastruttura che fosse di principale importanza all'interno del progetto.

Tale infrastruttura, infatti, avrà una duplice funzione: in primis aiuterà gli spazi aperti a penetrare nel territorio urbano accompagnandoli fino all'area portuale dove, come seconda funzione, subirà una leggera inclinazione divenendo un volume che all'interno, appunto, del porto rappresenta allo stesso tempo sia un edificio, sia il braccio portuale del versante nord, risolvendo, quindi, il problema dell'insabbiamento e allo stesso tempo diventando un centro di incontro e di interazione sociale.

Una volta scelti gli elementi principali del mio progetto, ho deciso di adottare una metodologia di progetto che Rem Koolhaas ha utilizzato nel concorso, poi vinto da Bernard Tschumi, per il Parc de la Villette che si trova in un quartiere, Pont-de-Flandres, che ha molte problematiche riscontrabili anche a Martinsicuro, sia dal punto di vista idrogeologico, legate quindi al passaggio del canale dell'Ourcq al suo interno, sia dal punto di vista sociale visto che nel quartiere è presente una grande quantità di francesi di origine algerina; Koolhaas ha chiamato il suo progetto "Strategic way of Design", ovvero "modo strategico di progettare", sottolineando come all'interno di esso la strategia progettuale fosse di importanza primaria, più importante anche della conformazione architettonica degli elementi al suo interno; tale strategia passa per fasi:

- 1) Studio iniziale dell'area;
- 2) Divisione dell'area in Strips, fasce che hanno destinazioni diverse tra loro;
- 3) Individuazione dei Points Grid, coriandoli che all'interno dell'area rappresentano piccole architetture di servizio alle varie fasce;
- 4) "Access and Circulation", individuazione di percorsi perpendicolari alle fasce che sono di collegamento di quest'ultime;
- 5) "Installation", inserimento di forme che possono diventare volumi o superfici pavimentate;
- 6) Sovrapposizione dei vari layers.

Io ho, quindi, proceduto in un modo simile: ho inizialmente individuato le due infrastrutture principali, la prima, già citata, in direzione est-ovest di collegamento tra il porto romano e quello attuale e la seconda, come richiamo al porto romano, posta in direzione sud-nord divenendo una sorta di Cardo; successivamente ho diviso l'area in fasce che avessero un diversa funzione come nel progetto di Koolhaas, ma che a differenza di quest'ultimo non sono tutte parallele tra loro, ma sono disegnate

in base all'orditura storica dei campi di Martinsicuro ripresa da un'immagine di repertorio; ho poi individuato alcune forme rettangolari che ho trasformato in campi da tennis e da calcetto e ho creato due tipologie di pixel che ho poi sparso per l'intera area di progetto: queste due tipologie sono ottenute in maniera un pò Brunelleschiana partendo da un quadrato, la prima ha come base il quadrato e come altezza la metà del lato del quadrato, la seconda ha la stessa altezza, ma come base ha un doppio quadrato, quindi con un lato doppio rispetto all'altro. Ho, infine, sovrapposto i vari layers ottenendo il progetto definitivo.

Successivamente ho studiato la conformazione architettonica dei "coriandoli", li ho pensati come delle strutture molto leggere, rivestite in rame e che avessero la configurazione di un cannocchiale ottico, struttura piena sui 4 lati più lunghi e completamente finestrata sui due lati più corti; tali organismi sono appoggiati all'interno delle fasce parallelamente al lato lungo di quest'ultime e nell'area portuale sono spesso posti a sbalzo sul mare.

Infine ho scelto il nome del mio progetto, ho deciso di evidenziare l'apporto di Koolhaas nel mio modo di procedere sottolineando, però, un'azione che spesso e in modi diversi si è ripetuta durante il percorso progettuale: "to cross", ovvero attraversare; lo spazio aperto che attraversa e blocca l'urbanizzazione saturatrice della città adriatica, il percorso decumano che collega i due porti attraversando l'intera area e che divenendo volume attraversa anche il mare, l'attraversamento dello sguardo attraverso i coni ottici architettonici, l'attraversamento che, a causa della presenza delle fasce e del sistema cardo-decumano rafforzato dalla ciclabile, è possibile solo in due direzioni perpendicolari tra loro. Dunque questo "to cross" è ricorrente all'interno del progetto e unito alla strategia progettuale adottata da Koolhaas ne va a definire il titolo: **STRATEGIC WAY OF CROSS.**