

imo piano 1:200

path sistem

grass
water
trees

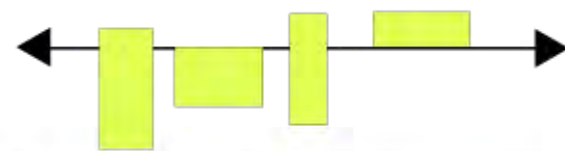
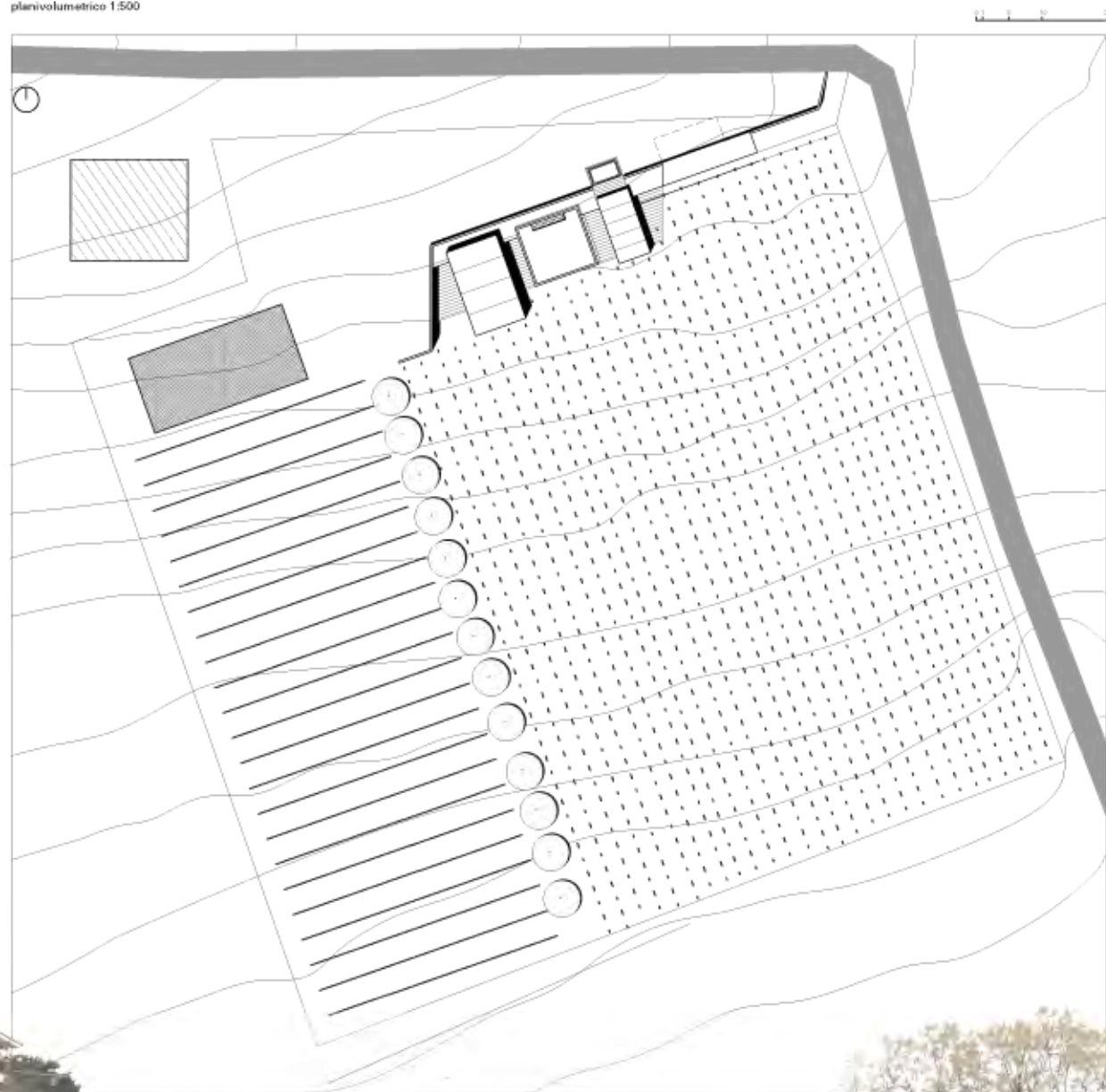
terrace sistem

sand
grass
water
sand
sitigs
kiosk

zione 1:200



planivolumetrico 1:500



vista blocco "living"



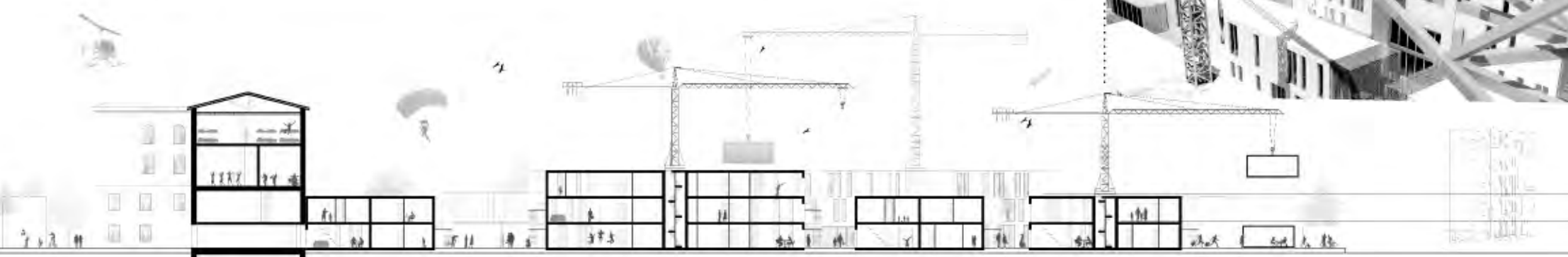
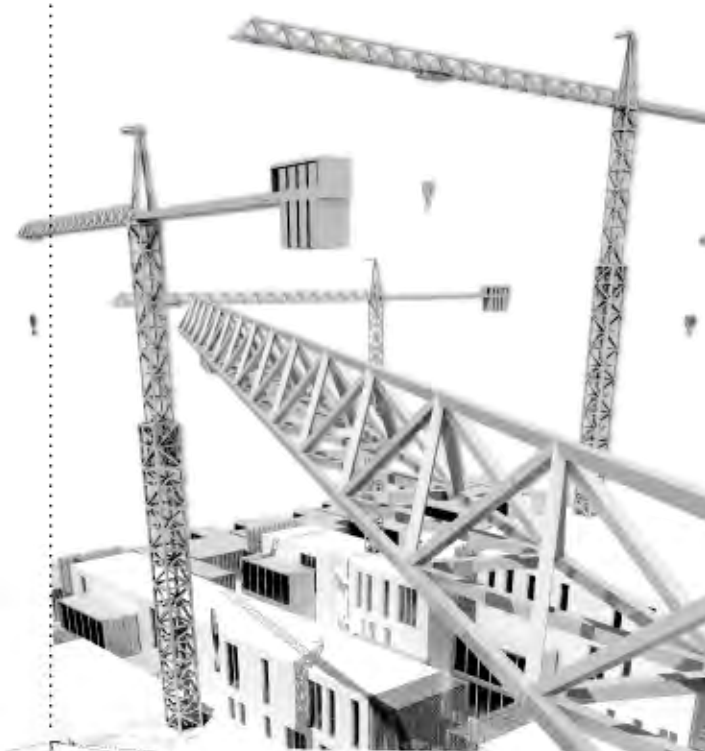
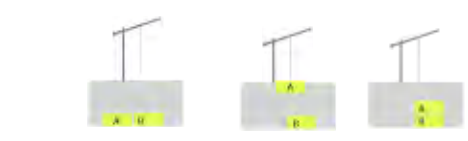
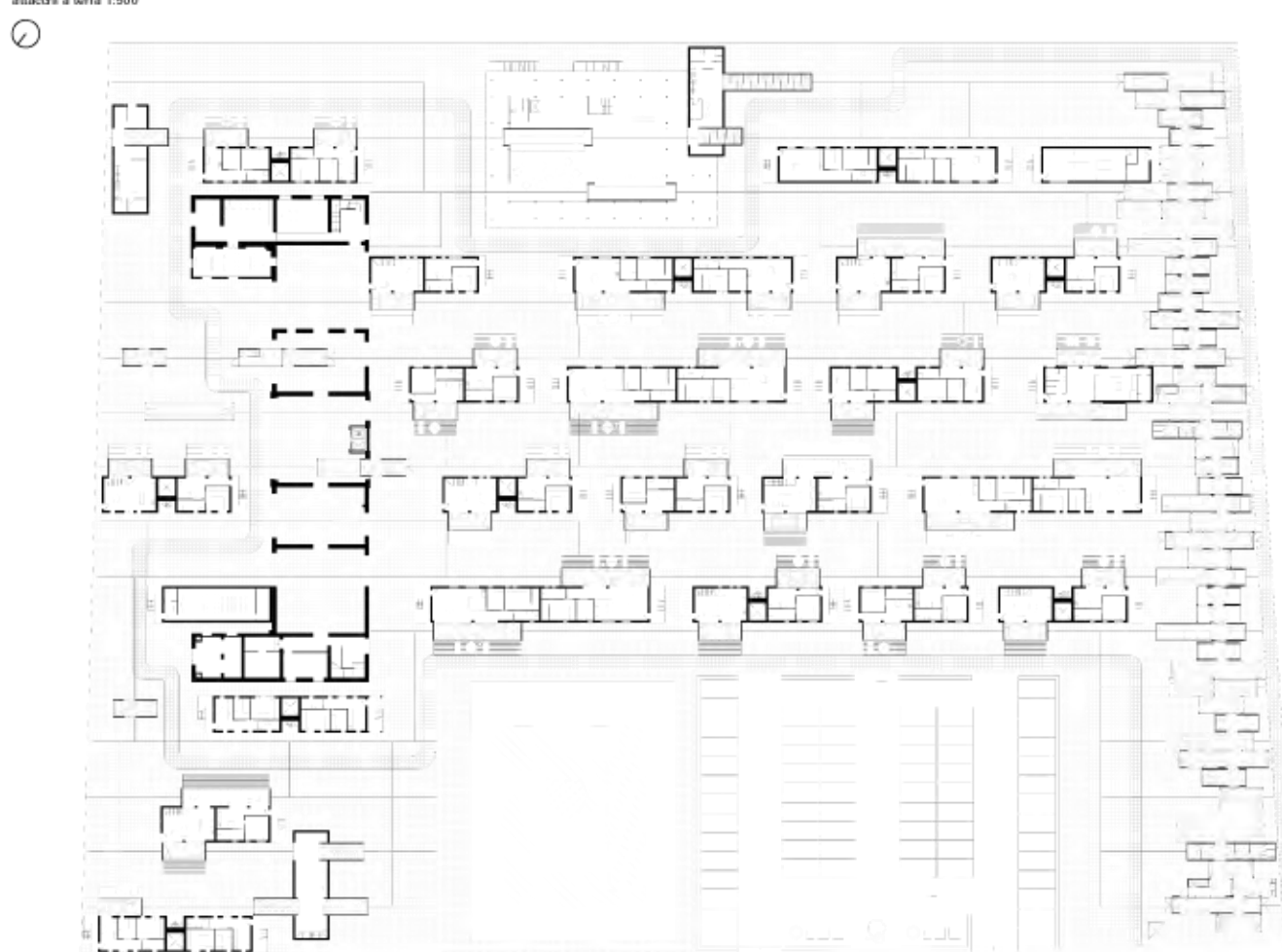
vista blocco "fitness"

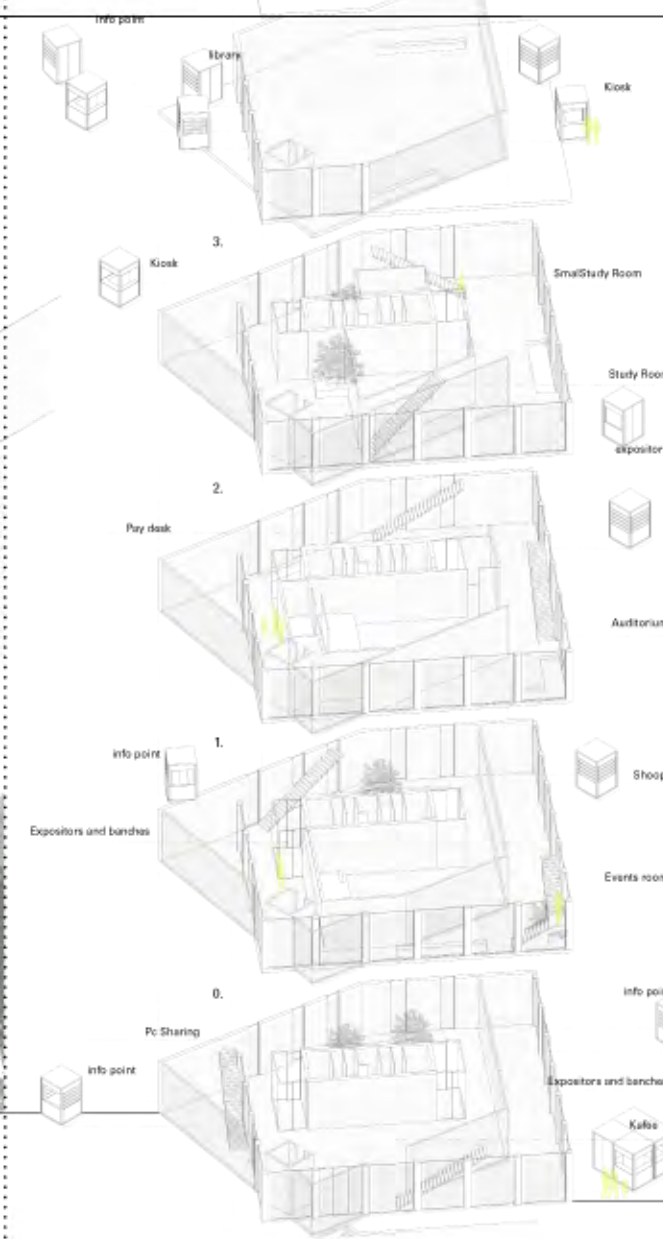
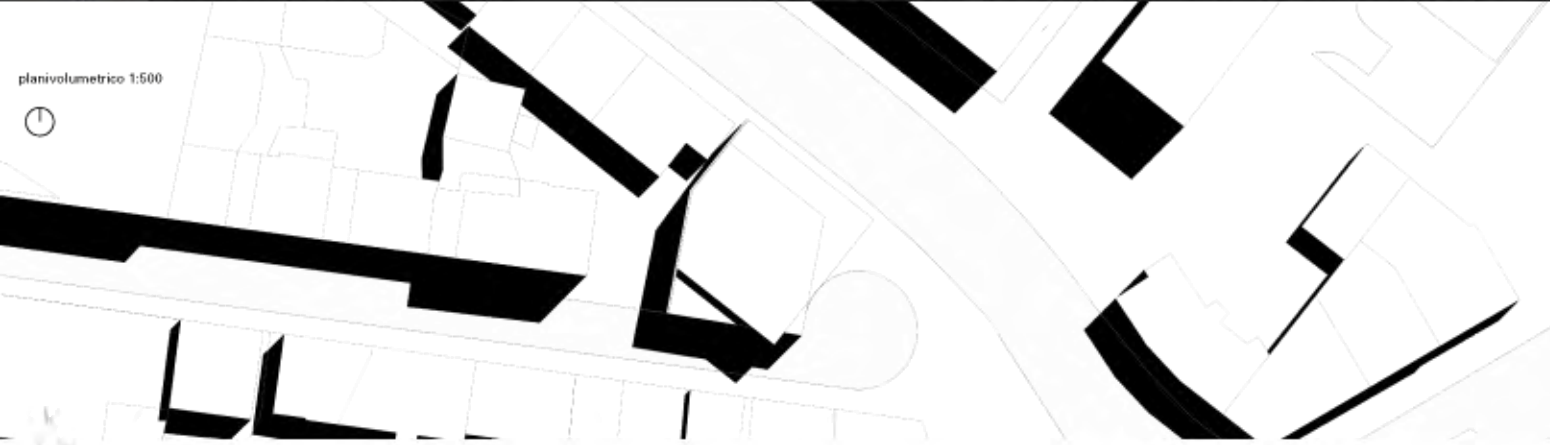


vista blocco "music"

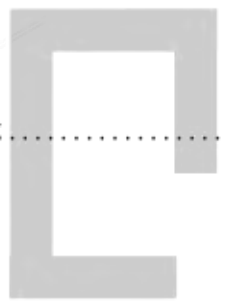
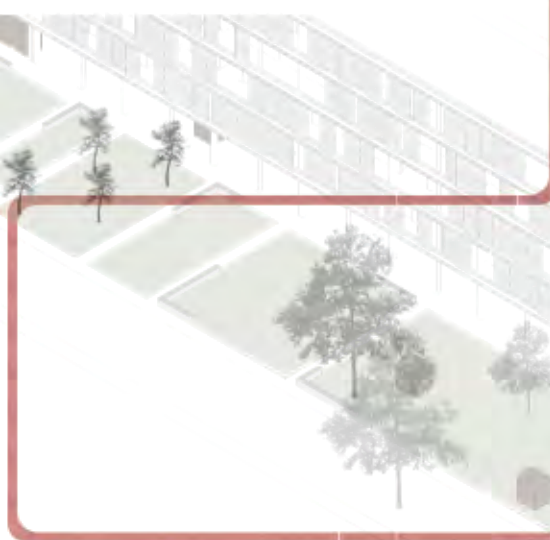
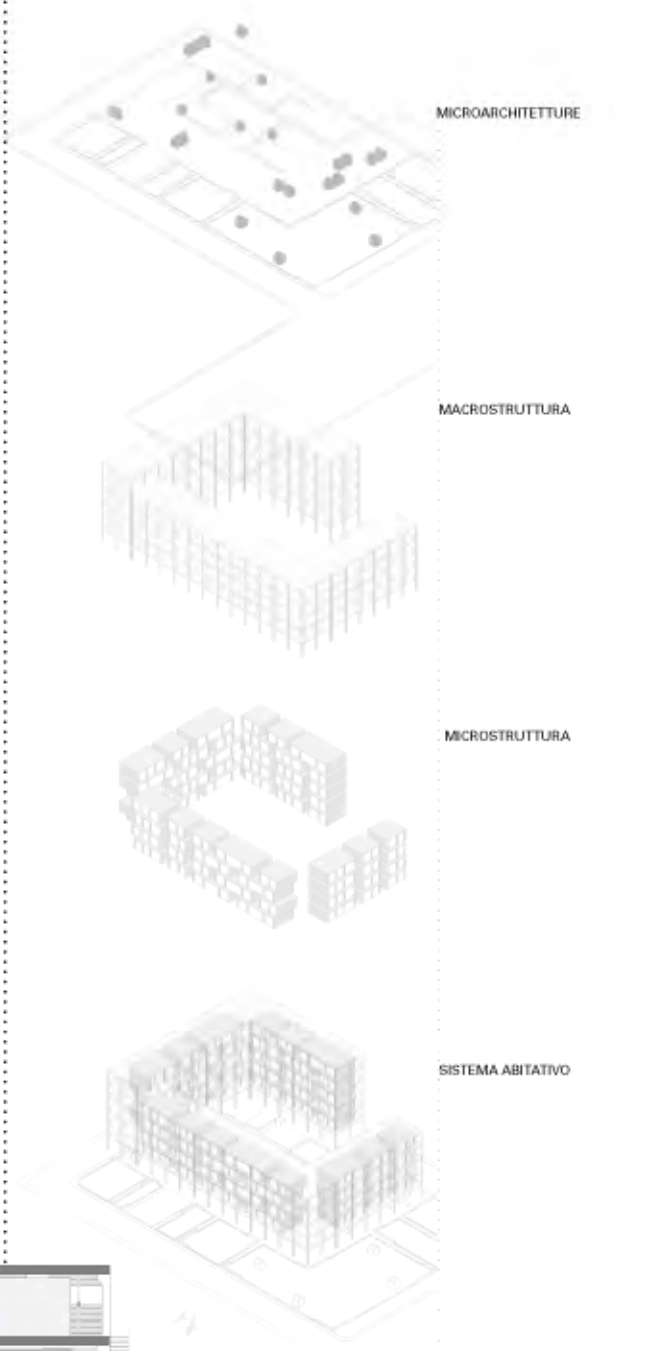


attacchi a terra 1:500





FITNESS ZONE
PUBLIC RELATIONS
SERVICES
crosswalk
bike path



Re-Port

Intervento mirato nella zona portuale e costiera di Martinsicuro.

pile-dwelling waterfront

Il contesto in cui ci siamo trovati a lavorare è la città di Martinsicuro, piccolo centro della costa abruzzese, concentrandoci principalmente nell'area portuale, zona strettamente collegata alle funzioni legate alla pesca, motivo principale della sua fruizione.

Questo luogo appare però chiuso al resto della città, come se non riuscisse ad instaurare veri rapporti spaziali e funzionali con l'intorno nel quale viene inserito: ne deriva un luogo chiuso, fine a se stesso, che esiste solamente per i pescatori che lo sfruttano per la pesca e per la rimessa delle barche. La città non ha mai accettato del tutto questo luogo, e lo stesso non ha mai avuto interesse di fondersi ad essa: ci troviamo di fronte ad un vero e proprio annesso urbano, isolato e autonomo.

Da questa premessa nasce il concept progettuale, atto a riqualificare questa zona di costa, ridandogli dignità ad un luogo che ormai appare dismesso: la soluzione è l'inserimento di funzioni che riescano a collegarlo alla città con la quale condivide gli spazi, diventando non un elemento di separazione tra l'urbanità ed il mare ma un punto di fusione di queste due entità: la città deve riuscire a rimpossessarsi di questi luoghi, non bramandone la proprietà, ma costruendo relazioni capaci di far tornare a comunicare queste aree

L'intervento si estende per tutta l'area di lungomare interessata dalla presenza portuale, per poi concentrarsi in quelle zone occupate dai bracci del porto, che si aprono verso il mare, e la sottile linea pavimentata che li collega alla città, fino a culminare in un capannone fatiscente, che risiede in quel luogo quasi come una presenza a se stante.

La scelta di progetto non prevede l'inserimento di ulteriori volumi, ma il lavoro su sottili superfici e sui limiti impalpabili che questa area condivide con la città, così da poterla far entrare in un sistema più ampio, atto a riqualificare ed allo stesso tempo rideterminare questo luogo.

Questi limiti vengono così fortemente rimarcati, sancendo definitivamente la divisione di questi luoghi: la linea del porto viene ispessita, così da evitare il problema dell'insabbiamento del porto-canale e per offrire una maggiore superficie fruibile in termini progettuali.

La linea costiera del lungomare viene ridisegnata nel momento dell'incrocio con l'area progettuale, sfruttando quelle che sono le trame della città: la linearità di questa indiscussa città adriatica invade la pavimentazione del nuovo camminamento lungomare, acquisendo così forme e caratteristiche proprie, come strisce d'acqua o di verde.

Partendo da questa sistemazione dell'esistente, che va ad agire su uno spazio già definito per fargli acquisire maggiore pregio, si passa all'intervento architettonico vero e proprio; come ho già detto non si prevede l'inserimento di importanti volumetrie, ma si cerca di lavorare sull'esistente, andando ad inserire leggere superfici che possano accogliere delle specifiche funzioni.

L'intervento però non inizia direttamente nell'area portuale, bensì negli spazi prossimi ad essa, quelli del lungomare.

A sud del porto vengono inserite due piastre contenenti una la funzione di giochi acquatici e l'altra di piccola stazione marittima ed approdo di barche di piccole dimensioni: nessun volume vero e proprio viene aggiunto all'area, ma si interviene tramite l'inserimento di superfici metalliche, che riescano ad essere flessibili e poco invasive.

Passando all'area di progetto vera e propria, la prima di queste "piastre" si poggia sul braccio del porto-canale, andando ad inserire un elemento naturale mancante in tutto questo sistema, il verde: in questo modo si va a definire una sorta di bosco alberato che si staglia sul mare, quasi a contraddirne la natura, definendo un luogo unico, quasi poetico.

La seconda superficie accoglie quelle che sono le funzioni legate alla fruizione del porto da parte dei pescatori: mentre la superficie precedente si poggia sul braccio esistente, questa va ad inserirsi all'interno di esso, quasi fondendosi del tutto con la preesistenza, offrendo un'articolazione del volume stesso del porto.

Infine abbiamo la piastra che intacca l'unica vera preesistenza legata a questo luogo: il capannone: esso rimane la presenza principale dell'intero intervento, e viene lasciato tale, senza radicali modifiche volumetriche e di forma; l'inserimento di questo gioco di superfici aggiunge nuove funzioni alla preesistenza, funzioni che altrimenti non riuscirebbe a sostenere.

I servizi che "invadono" la preesistenza sono organizzati in fasce programmatiche, che vanno a definire i nuovi spazi interni del capannone: esse accolgono funzioni collegate alla fruizione balneare del luogo, come un ristorante o un sistema di sedute che affacciano verso il mare; queste fasce sono però ripetute in altezza per entrambi i piani della preesistenza, ma restando di per sé autonome: il collegamento funzionale e spaziale è definito tramite l'inserimento di ascensori e per mezzo di un sistema di rampe che si articola al di fuori e all'interno del volume: così la massa preesistente acquisisce plasticità, definita però dalle nuove funzionalità che vi vengono inserite; il risultato spaziale dipende così dalla destinazione funzionale inserita, in modo da offrire la migliore fruizione del luogo; il sistema a fasce che definisce la divisione interna è ripreso dall'organizzazione della nuova pavimentazione lineare, che viene dunque ripropose anche all'interno: in questo modo la città con le sue caratteristiche evolutive invade del tutto questa presenza, entrandola a far parte del sistema di riqualificazione dell'intera area.

Ultimo punto toccato dal progetto è la copertura del capannone stesso: in questo caso l'intersezione con il nuovo sistema di superfici non fa emergere una nuova funzione per sfruttare uno spazio, ma definisce di per sé lo spazio, cucendo un collegamento tra il nuovo ed il preesistente: una delle piastre sovrasta così la superficie di copertura dell'edificio, costruendo uno spazio ibrido tra aperto e chiuso, afunzionale, ma fruibile sempre e da tutti; ne risulta un vero e proprio spazio pubblico in quota, che acquisisce funzioni in base alle modalità di utilizzo dello stesso, aprendo il panorama verso il mare e verso tutto l'intervento, dando una nuova dimensione visiva dell'intera area, che ora appare connessa da una stessa strategia comune.