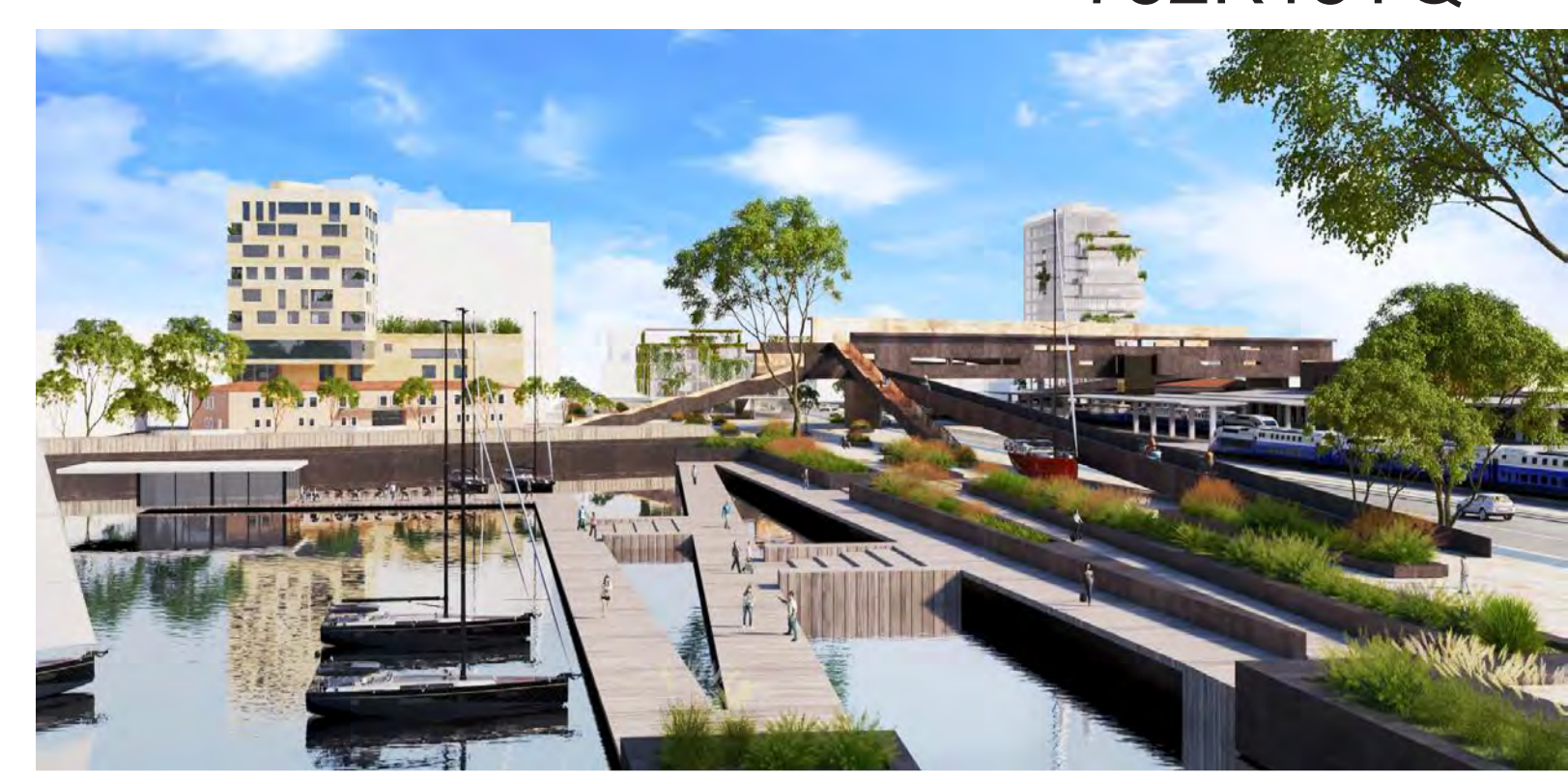
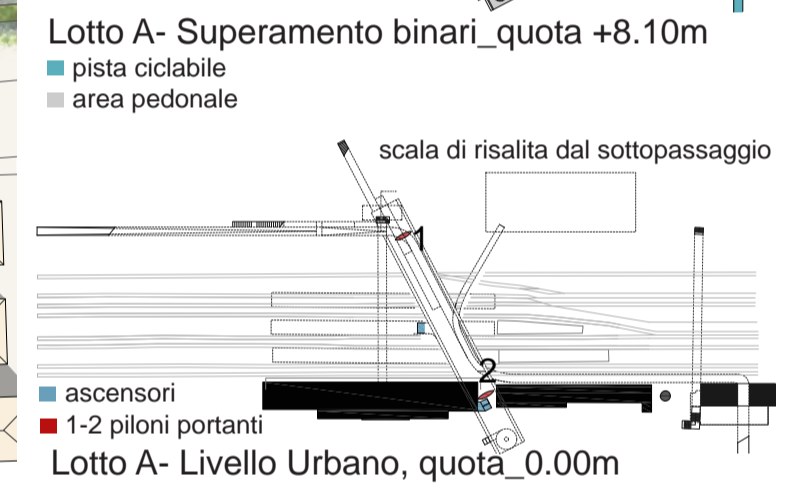
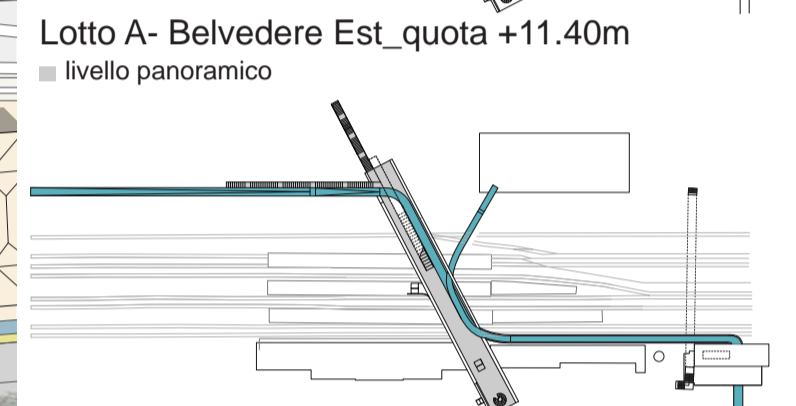
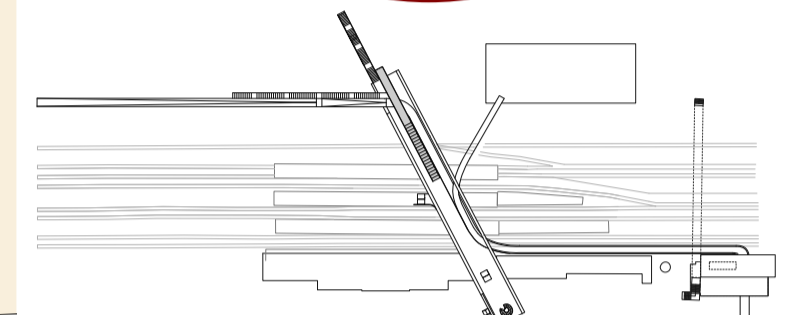
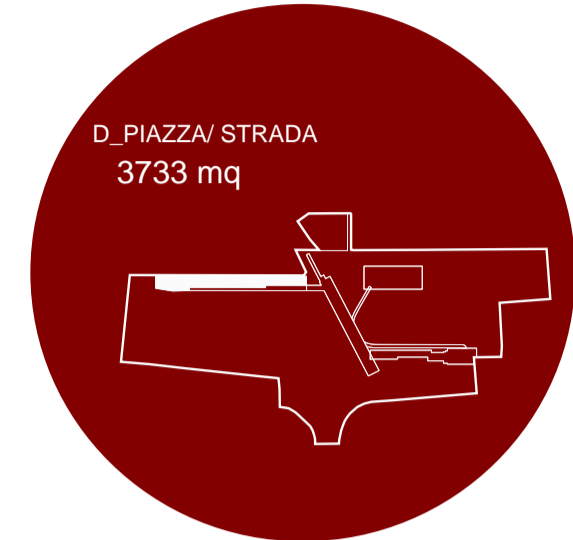
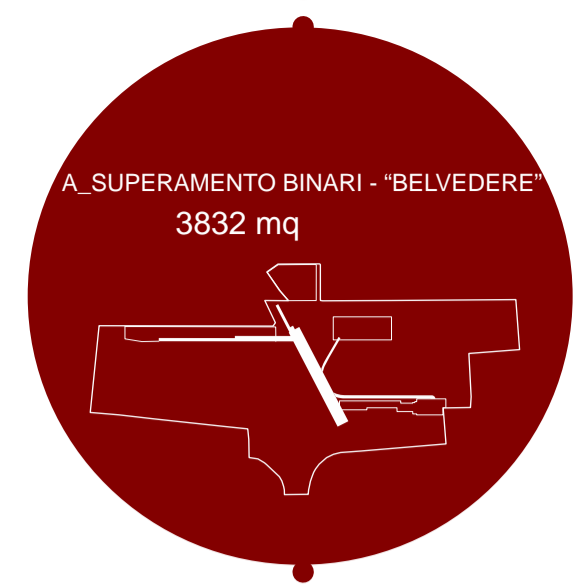


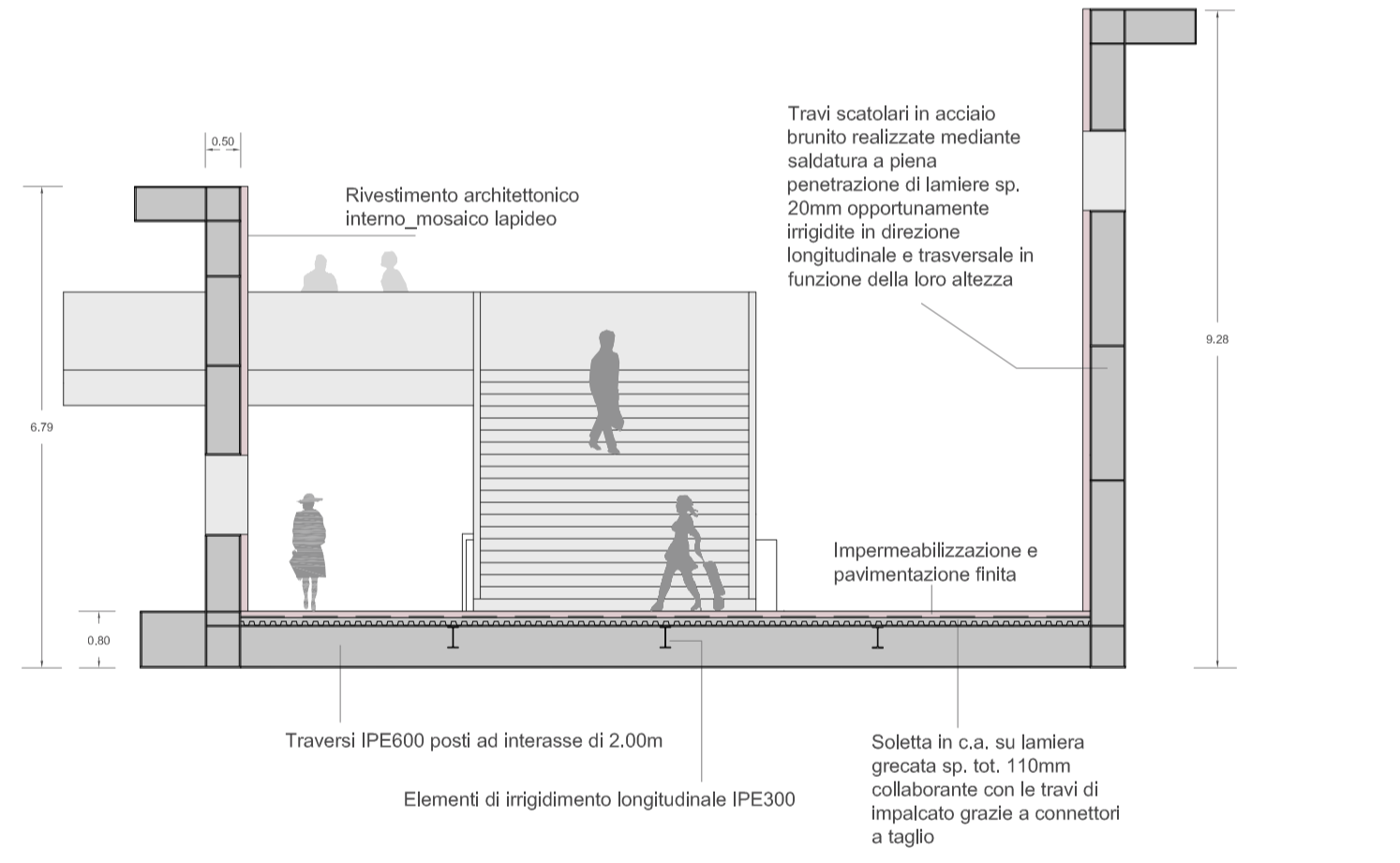
Masterplan scala 1:1000 0 10 50



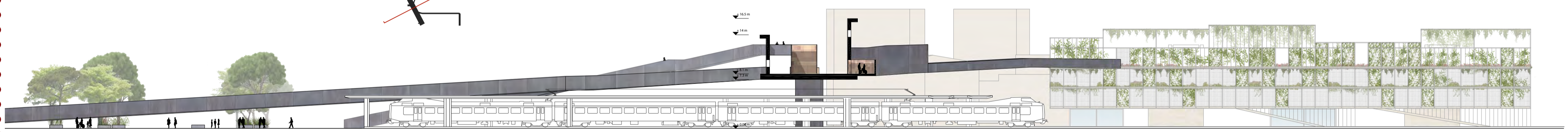
Vista da nord della Piazza Darsena (Lotto E) e Superamento Binari - Belvedere - (Lotto A) Lato Darsena



Vista aerea del Masterplan-Hub



Lotto A. Superamento binari. Sezione costruttiva. Scala 1:100



Superamento binari- Belvedere - Lotto A- sezione trasversale \_ scala1:500



Superamento binari- Belvedere - Lotto A- sezione longitudinale \_scala 1:500

0 10 50



Superamento binari- Belvedere - Lotto A- profilo su P.le Farini \_scala1:500



Vista centrale del Superamento Binari - Belvedere - Lotto A. Lato P.le Farini



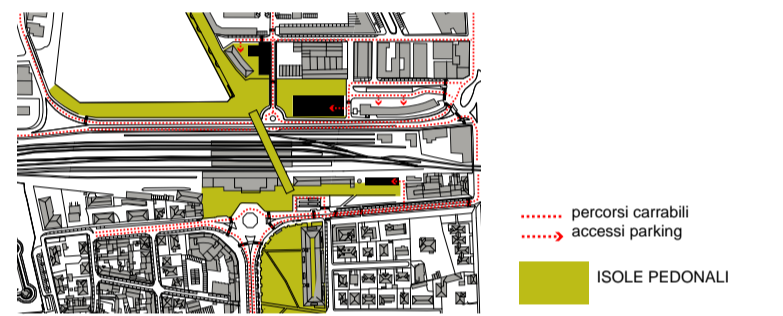
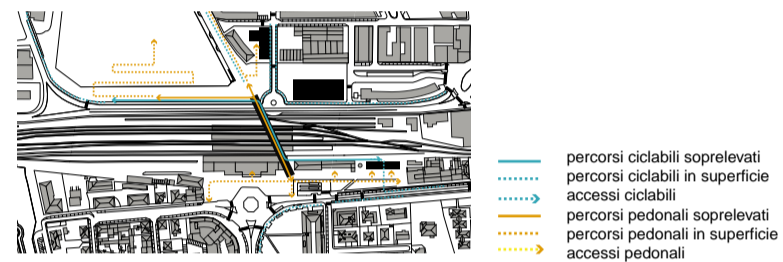
Il riassetto dell'area della stazione di Ravenna e dei lotti del Progetto di HUB, prevede una riattesa del tessuto locale, alla luce dell'ambizione di cancellare il ruolo di ostacolo svolto dalla stazione FS tra centro storico e Darsena. Simultaneamente, risulta fondamentale operare questa ricucitura mantenendo autonomia di realizzazione ed operatività dei lotti inclusi nel bando.

Il ponte viene allineato a Via Luciano Cavalcoti. L'arrivo sul lato Darsena consente un ideale posizionamento di sistemi di discesa e risalita per pedoni e biciclette, capaci di non entrare in conflitto con l'ingresso al nuovo sottopasso ferroviario. Il percorso lineare sul ponte si conclude sul versante est con un sistema di rampe con possibile uscita su via Cavalcoti, sulla nuova piazza della Darsena e sulla copertura del nuovo parcheggio multipiano, capace di offrire anche stazionamento per le biciclette. Questo lato offre inoltre un punto panoramico da cui godere della vista sulla Darsena.

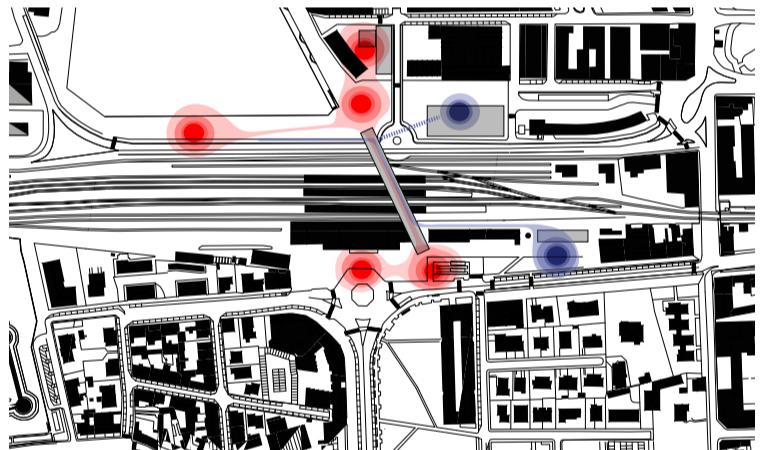
Il lato ovest su p.le Farini si identifica come chiaro belvedere sulla città storica, separando la discesa per le biciclette da una scultorea scala elicoidale riservata ai pedoni, dal ruolo di invito alla risalita verso il nuovo belvedere.

I flussi ciclo-pedonali contribuiscono a ricucire ogni spazio pubblico gravitante intorno alla stazione. Si comprende dunque come ogni porzione di spazio pubblico interna al progetto sia da intendere parte di una narrazione, una sequenza di spazi che oltre che vissuti singolarmente, contribuiscono ad una esperienza completa della Ravenna storica e portuale, nobilitando la troppo a lungo sottovalutata area della Darsena e conferendole un ruolo primario nel nuovo assetto urbano globale.

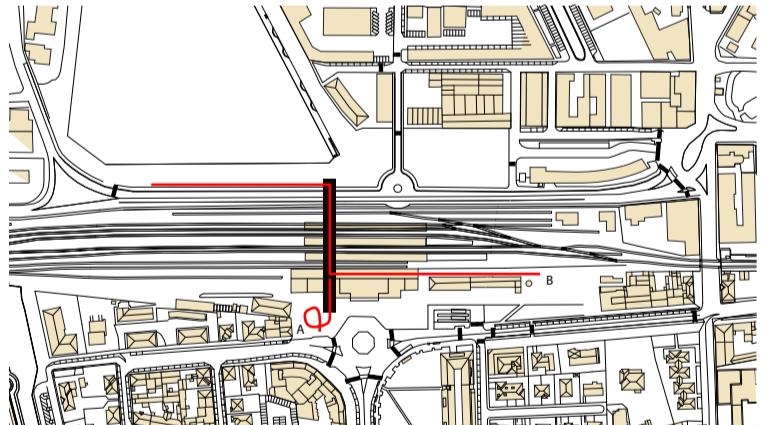
STRATEGIA DI SEPARAZIONE TRA TRAFFICO CARRABILE E CICLOPEDONALE. DEFINIZIONE DELLE ISOLE SOSTENIBILI



STRATEGIA DI SEPARAZIONE TRA TRAFFICO CARRABILE E CICLOPEDONALE. DEFINIZIONE DELLE ISOLE SOSTENIBILI

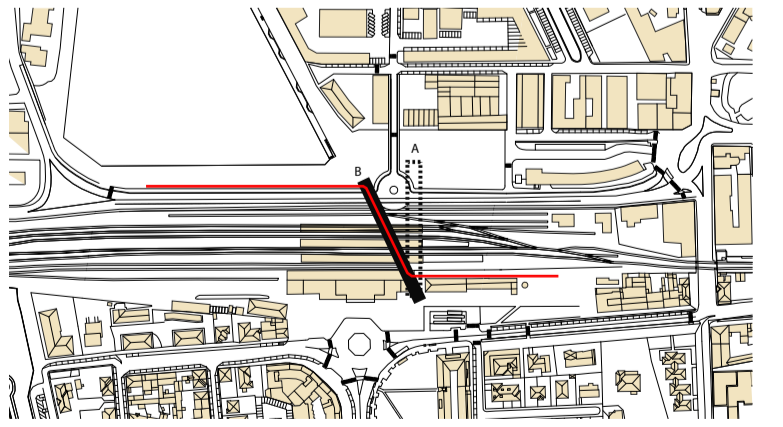


Posizione del passaggio ciclo-pedonale: scelta della localizzazione



OPZIONE 1: posizione ponte ciclo-pedonale a sinistra dell'ingresso della stazione.  
 PRO: ottima visibilità da Viale Farini ed adeguato spazio pubblico per l'accesso pedonale CONTROLLO: Per l'accesso ciclabile sono previste due opzioni di partenza della rampa dal lato Farini.  
 A- su piazzale Farini con rampa elicoidale, troppo impegnativa per la salita e troppo impattante architettonicamente  
 B- Arrivo a sud. Questa opzione prevede il percorso della rampa sulla pensilina prospiciente i binari, con conseguenti problemi tecnici e di sicurezza dovuti alla presenza della pensilina stessa.

Sulla base di queste considerazioni riteniamo questa opzione di arrivo del ponte come la meno efficace.

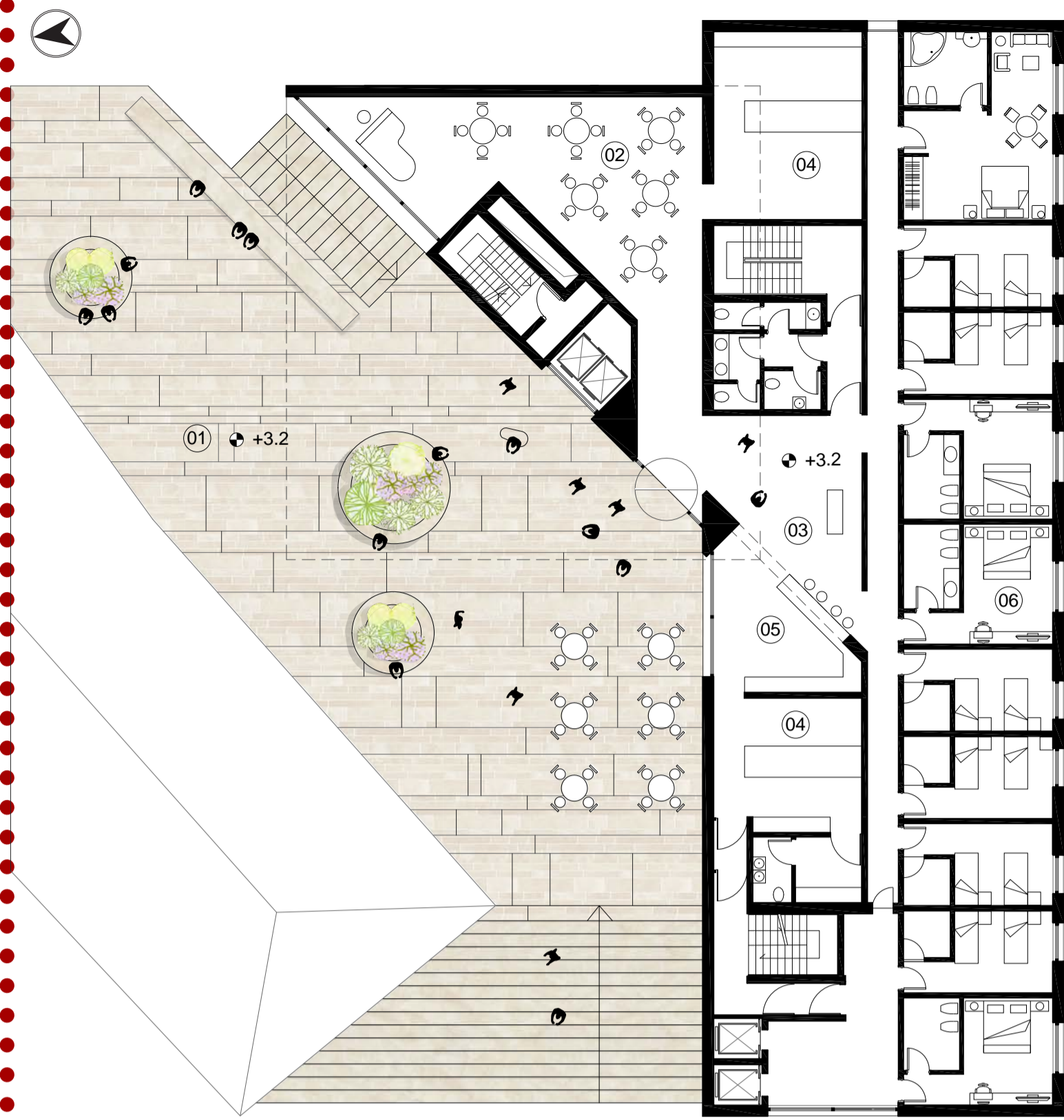


OPZIONE 2: Posizione ponte ciclo-pedonale a destra dell'ingresso della stazione.

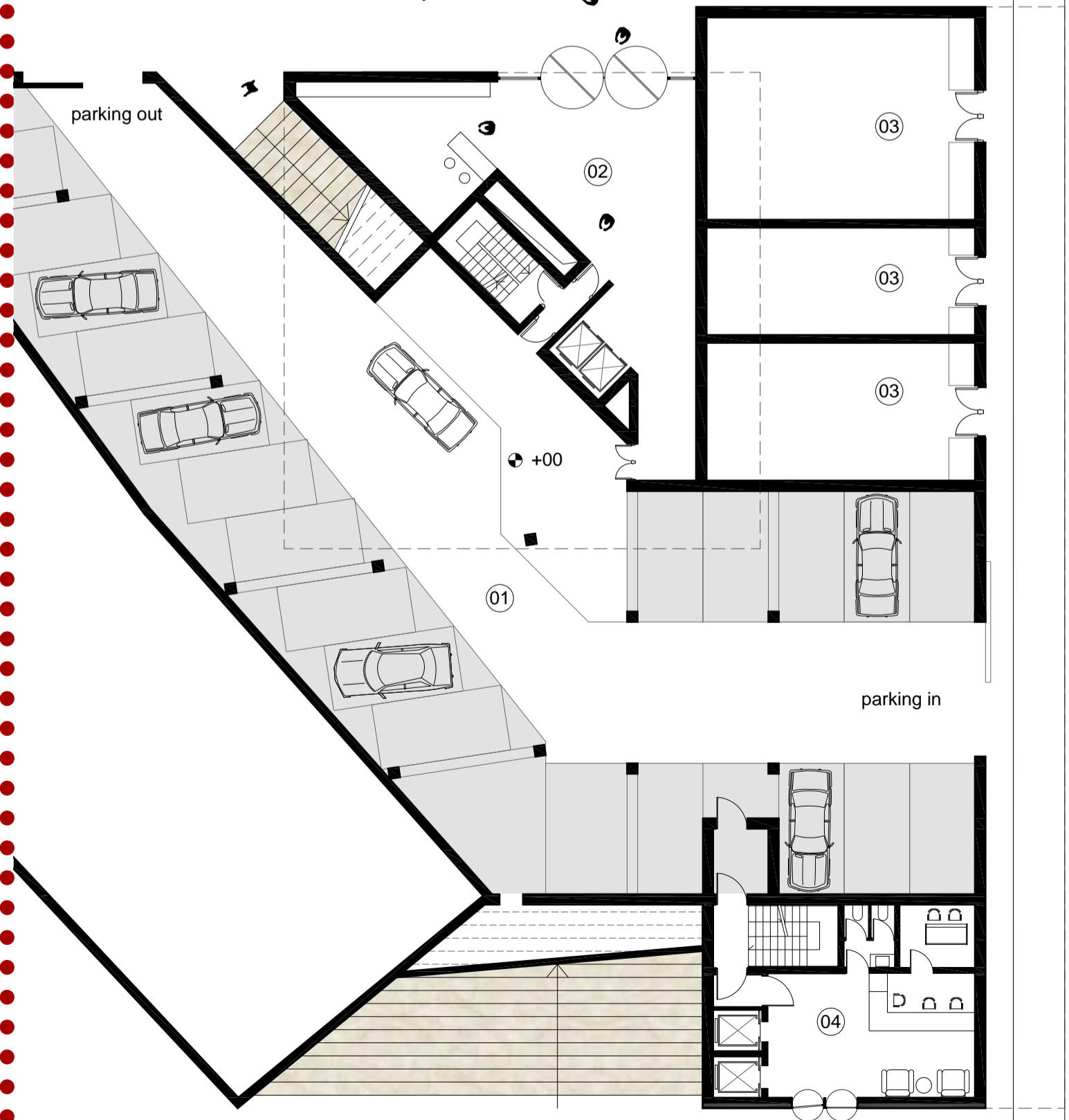
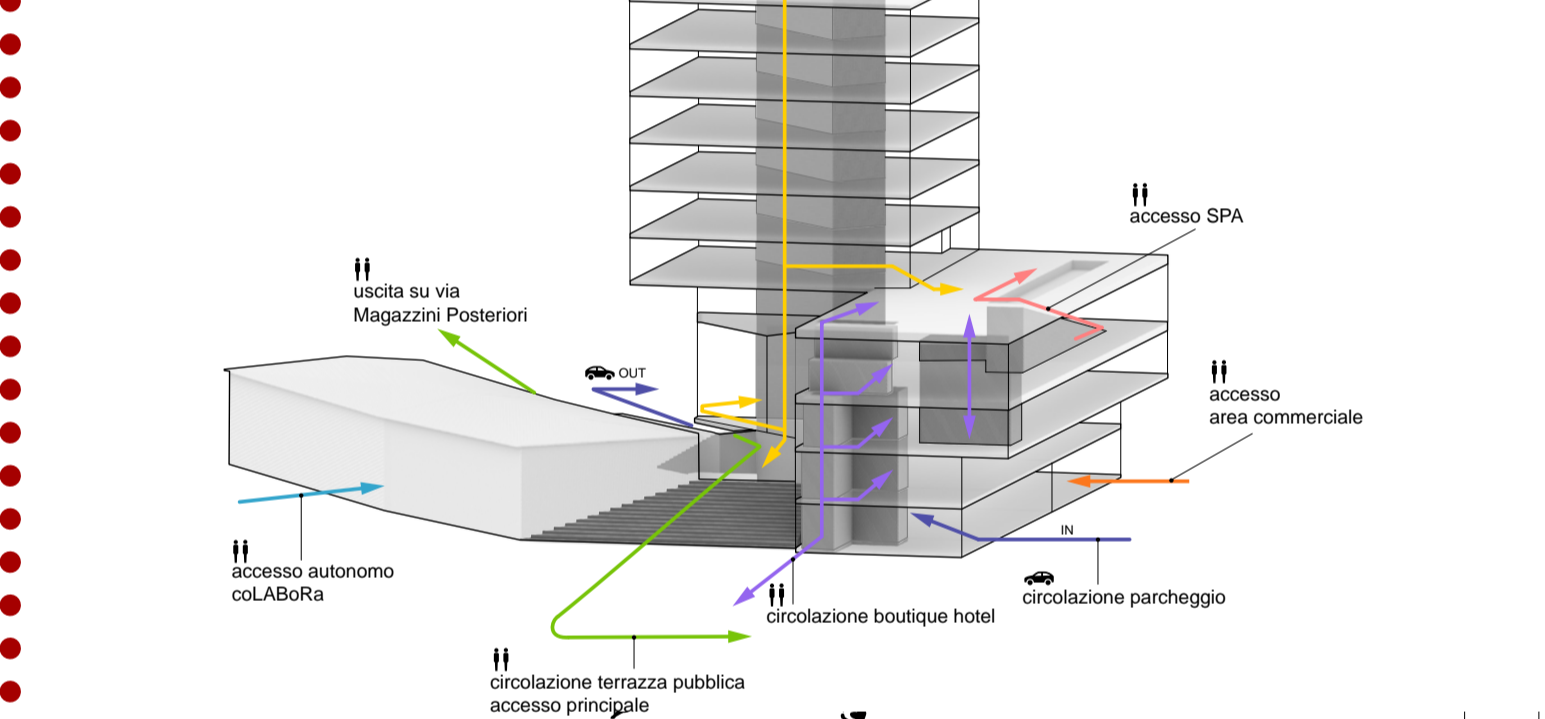
Di questa opzione valutiamo due sub-opzioni:  
 A- posizione perpendicolare ai binari. Essa connette direttamente con l'area riservata al parcheggio multipiano ma insiste sul sedime della nuova rotatoria prevista dal piano.  
 B- Posizione inclinata. Essa proietta l'asse pedonale lungo via Luciano Cavalcoti, oggetto di un recente progetto di spazio pubblico lineare lungo il canale. Inoltre connette direttamente al lato della nuova Piazza della Dogana ed all'ingresso-uscita del recente sottopassaggio.

PRO: ottima visibilità da Viale Farini ed adeguato spazio pubblico per l'accesso pedonale dal lato Dogana. Facile localizzazione della rampa ciclabile con minore impatto sull'operatività della stazione (posizione marginale).  
 CONTROLLO: Dal lato Farini, adiacenza alla attuale stazione degli autobus, che comunque sarà oggetto di riorganizzazione dello spazio pubblico adiacente la stazione.

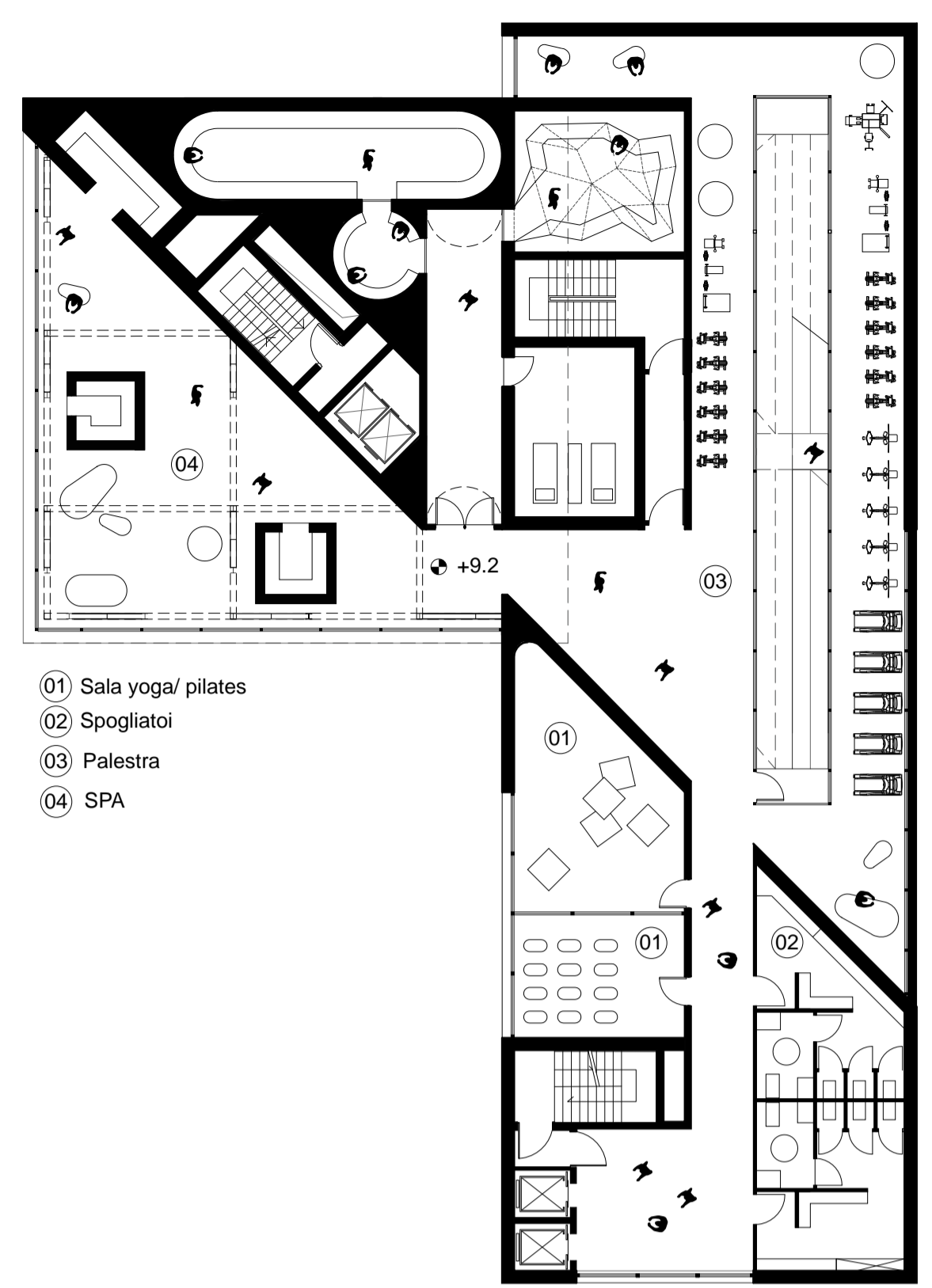
Sulla base di queste considerazioni riteniamo questa opzione la più efficace.



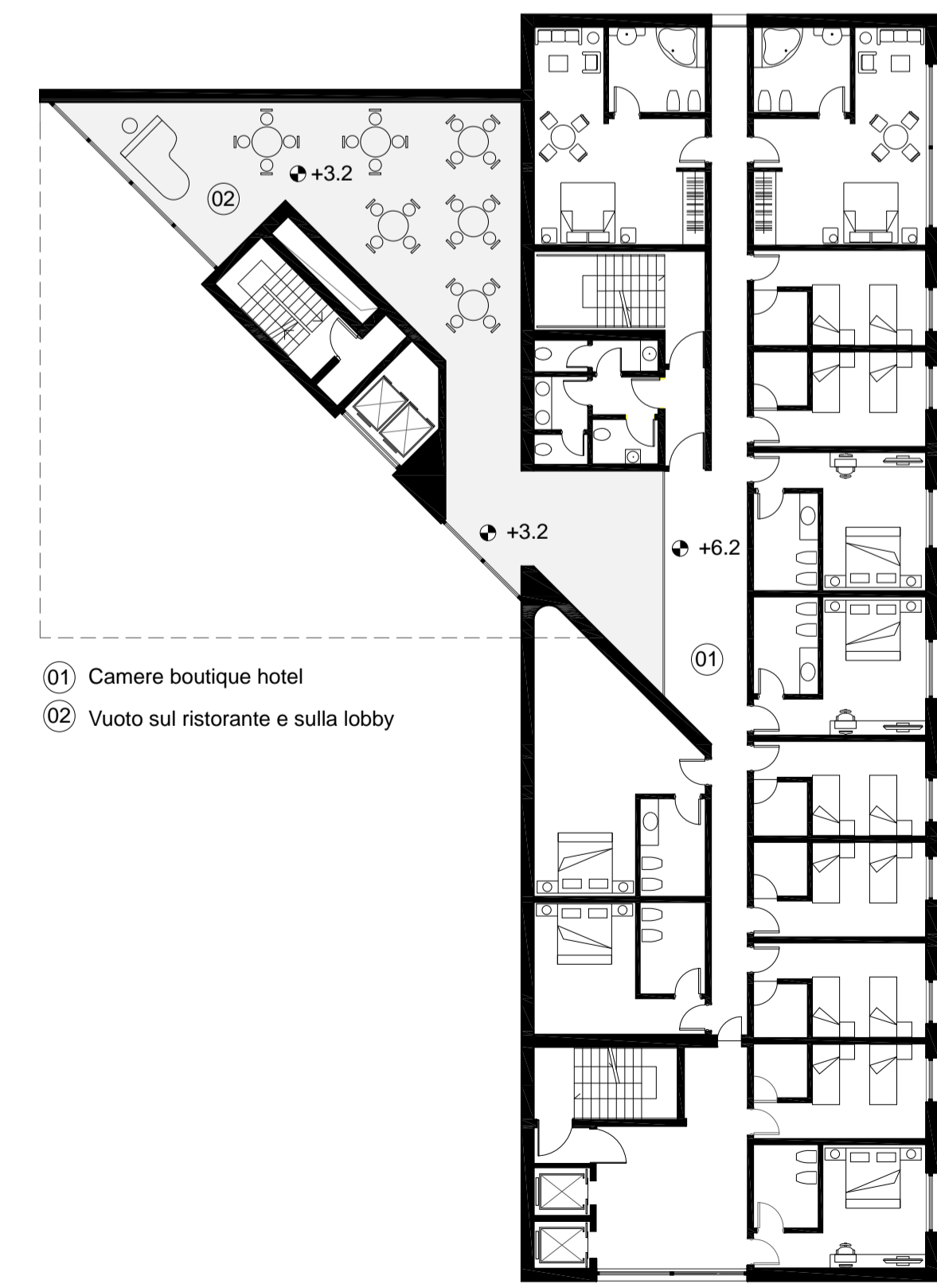
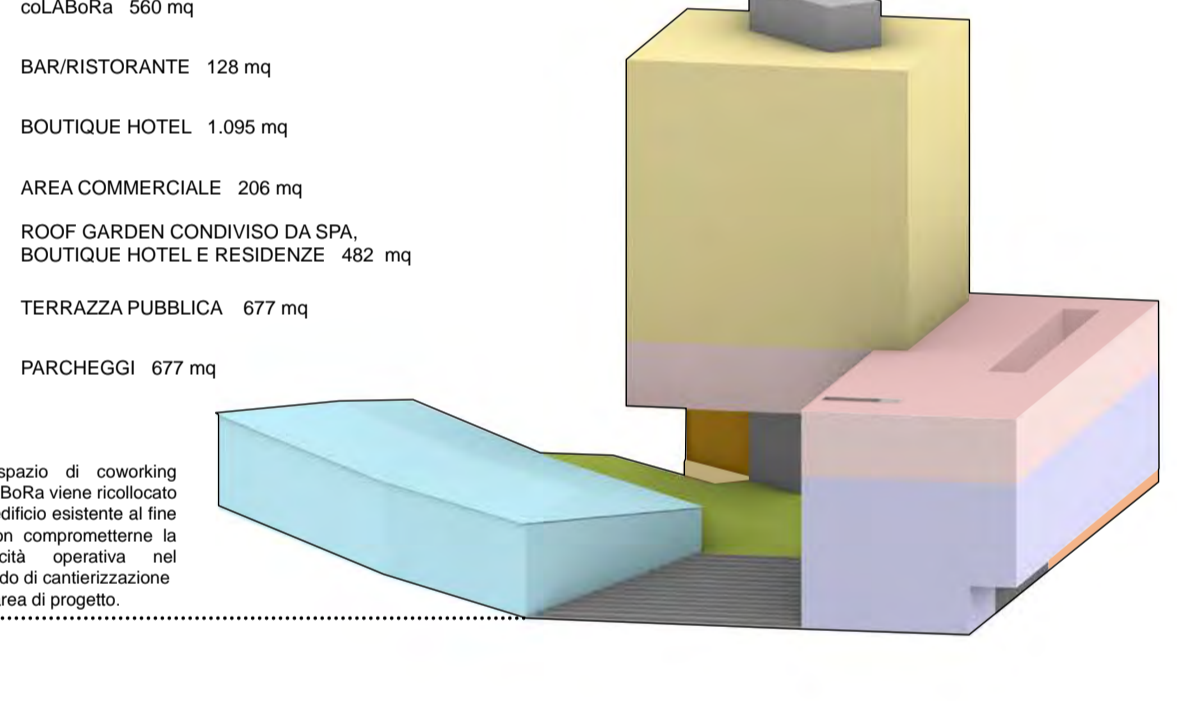
- 01 Piazza pubblica
- 02 Ristorante
- 03 Lobby/reception boutique hotel
- 04 Cucina
- 05 Lounge bar
- 06 Camere boutique hotel



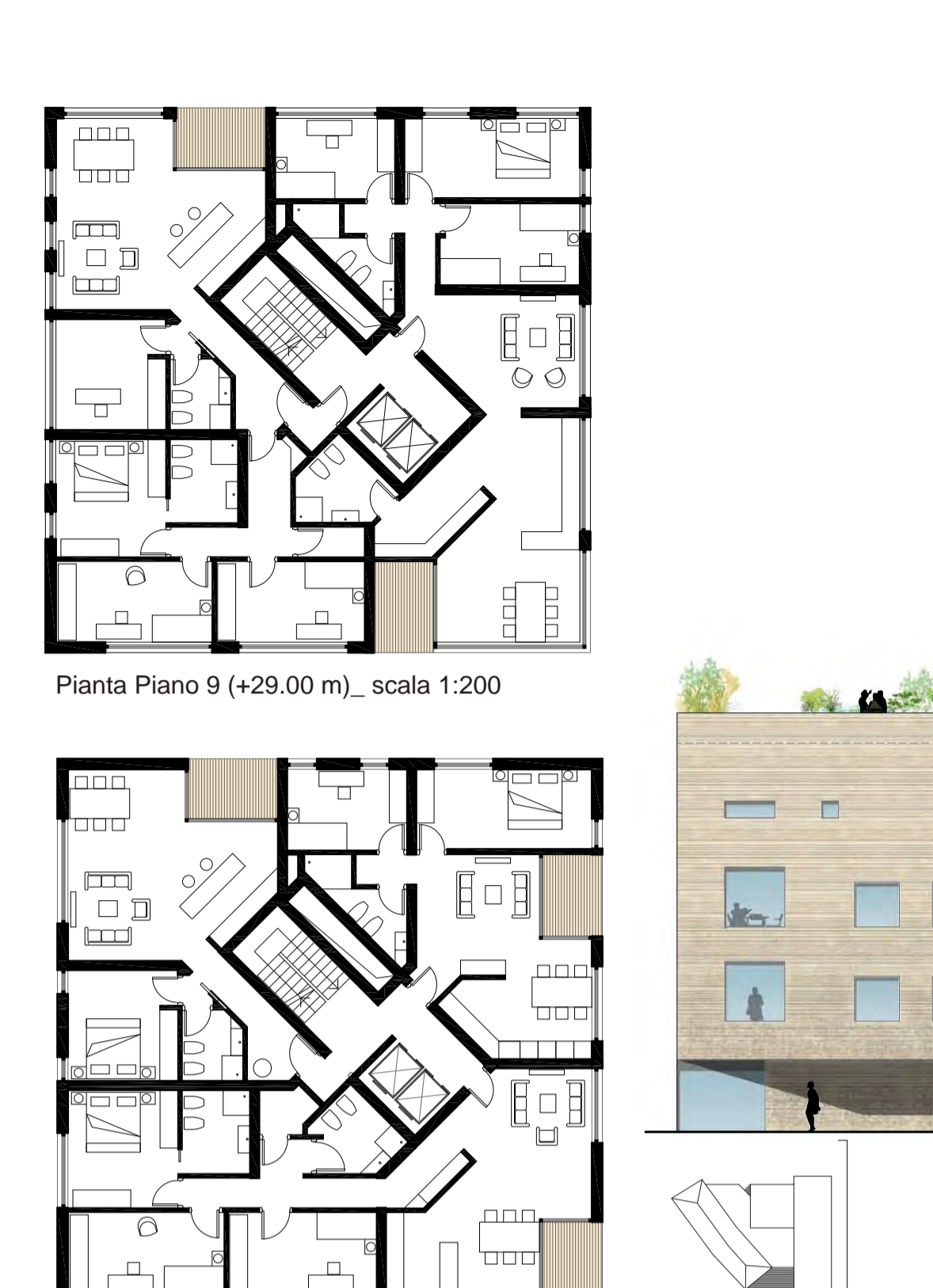
- 01 Parcheggio
- 02 Hall residenziale
- 03 Negozi
- 04 Hall boutique hotel



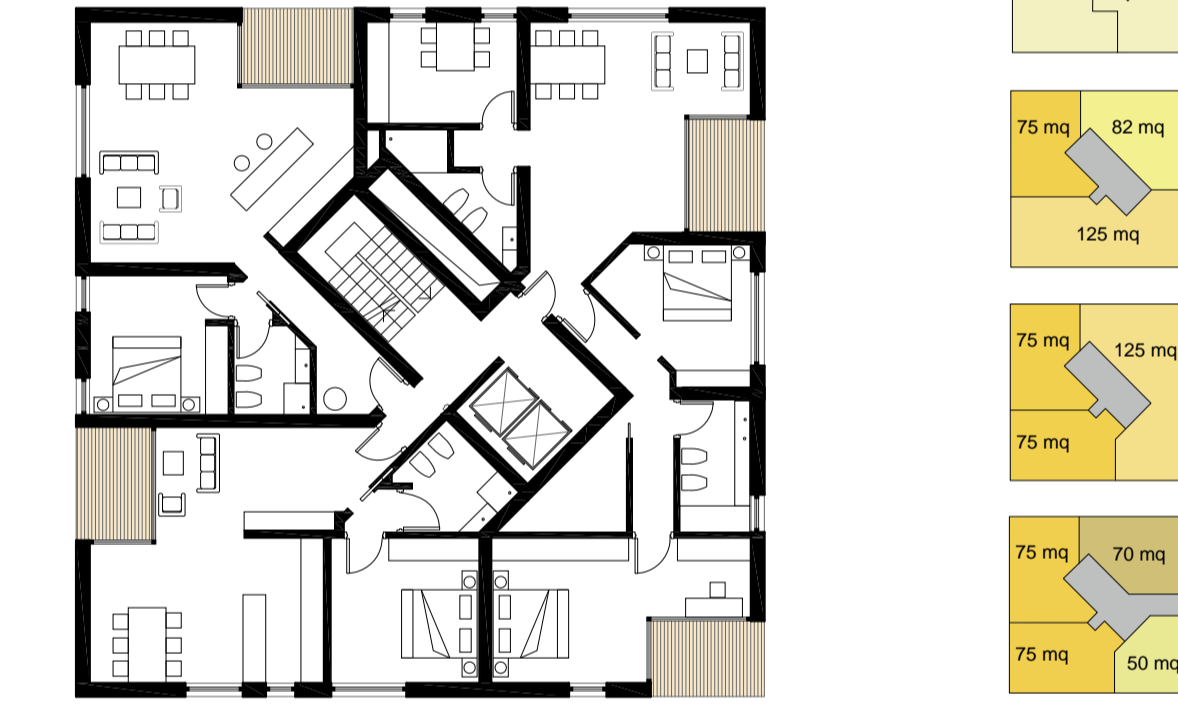
- 01 Sala yoga/ pilates
- 02 Spogliatoi
- 03 Palestra
- 04 SPA



- 01 Camere boutique hotel
- 02 Vuoto sul ristorante e sulla lobby



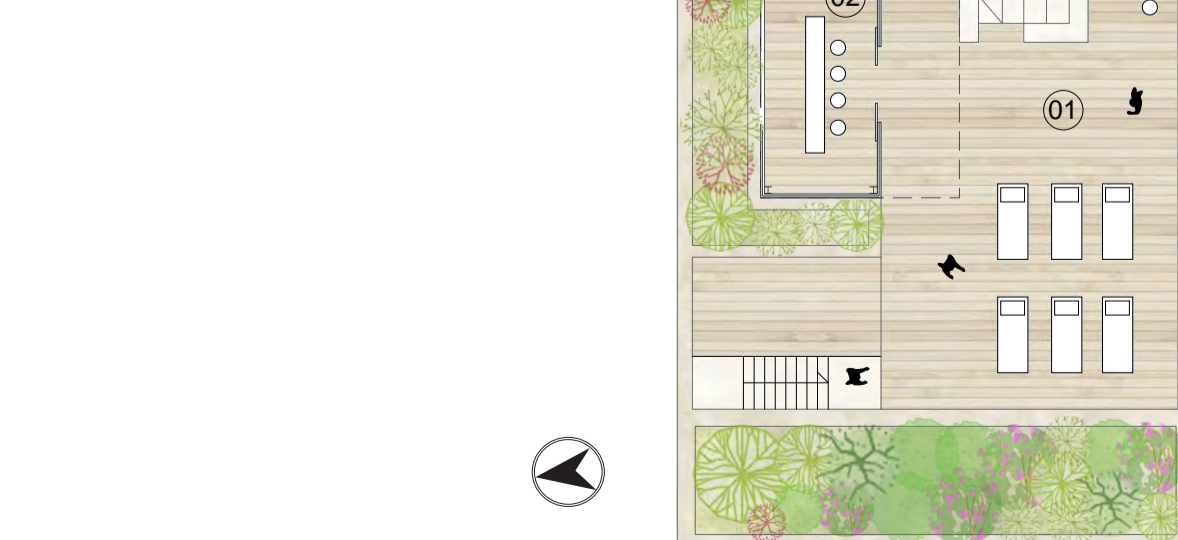
- 01 Sun deck
- 02 Bar
- 03 Area residenziale



- 01 Camere boutique hotel
- 02 Vuoto sul ristorante e sulla lobby



- 01 Sun deck
- 02 Bar
- 03 Area residenziale



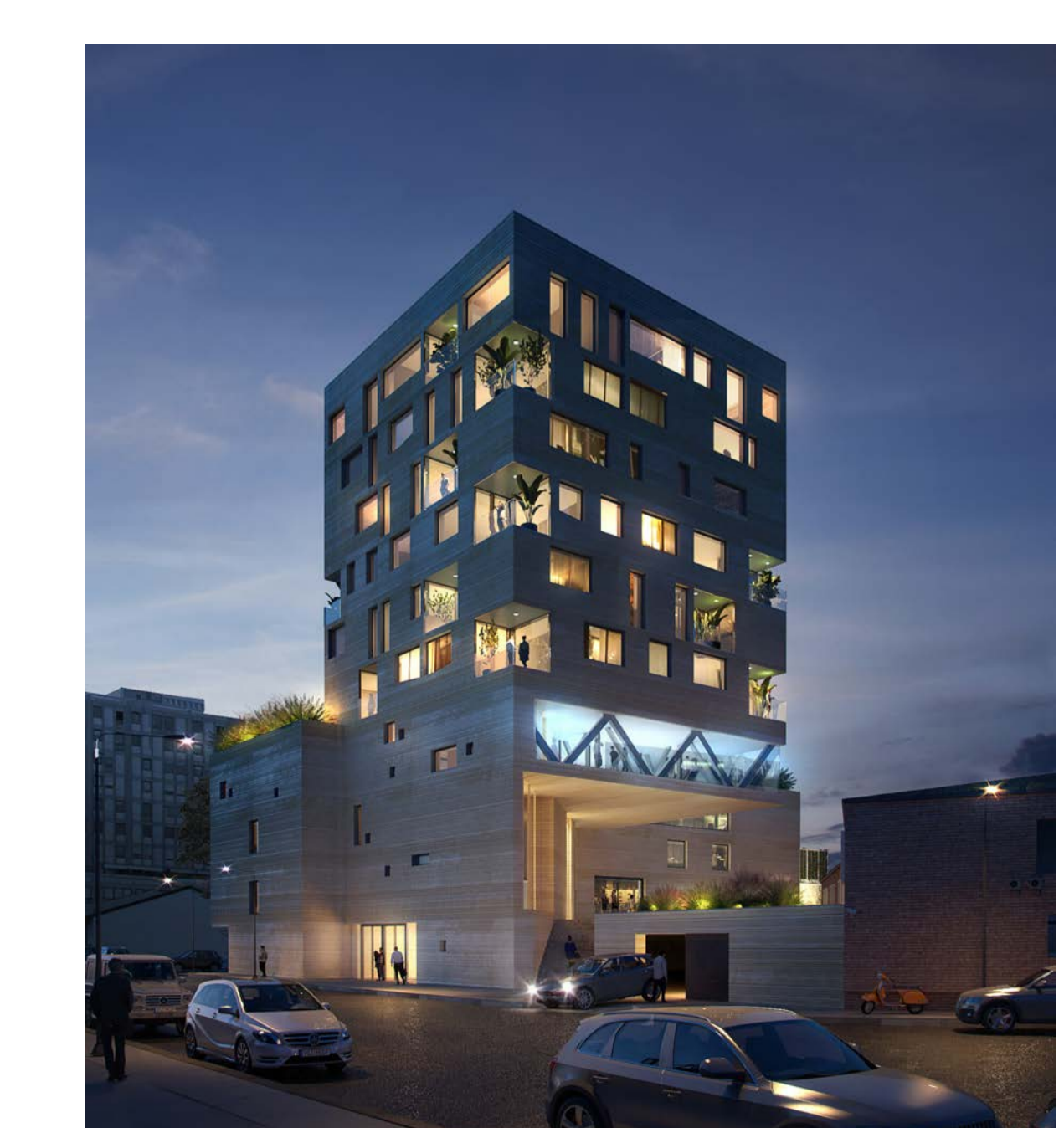
- 01 Camere boutique hotel
- 02 Vuoto sul ristorante e sulla lobby



Edificio Ex-Dogana - Lotto D - Prospetto Sud\_ scala 1:200

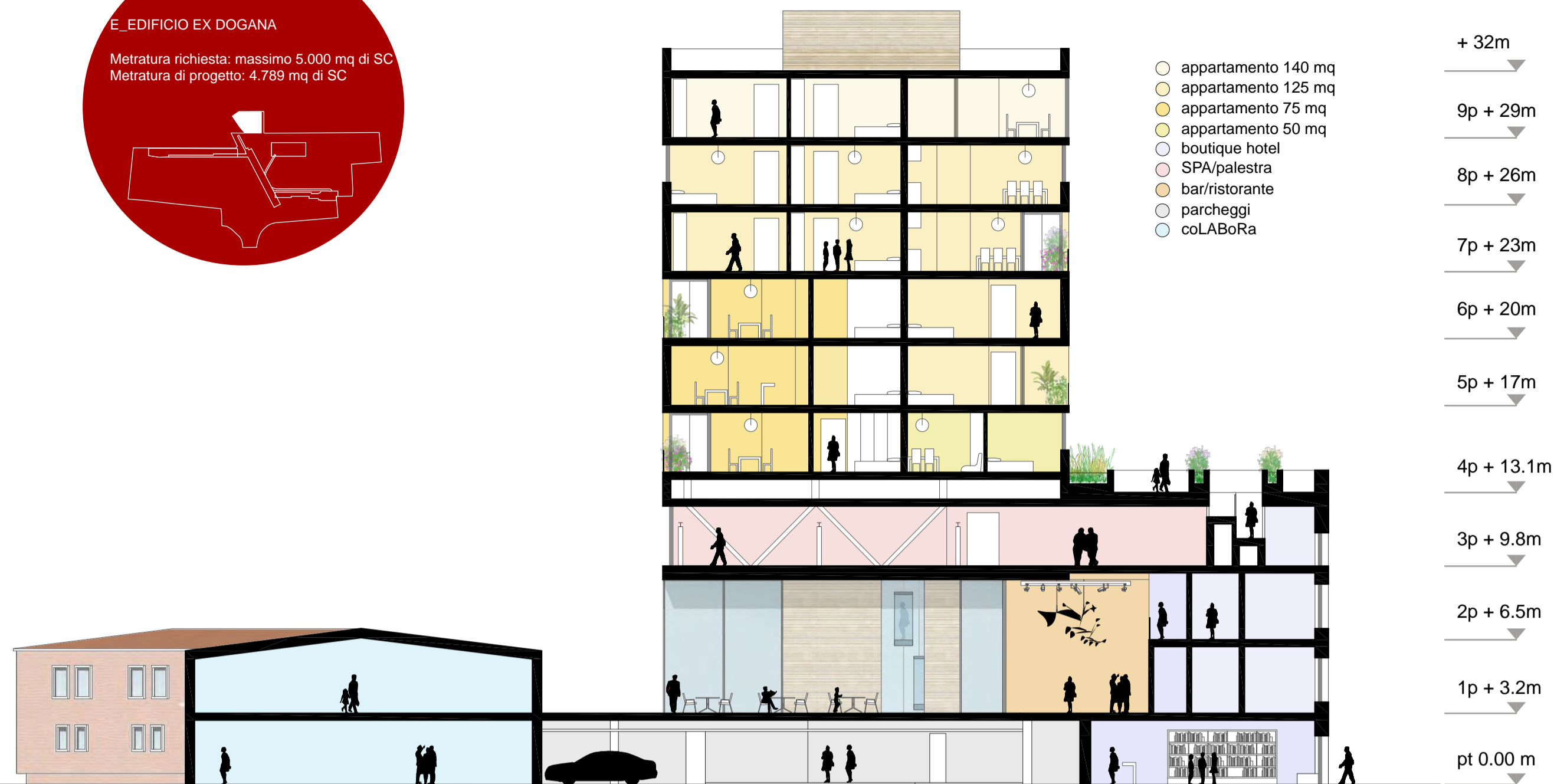


Edificio Ex-Dogana - Lotto D- Vista Est dalla Piazza-Strada Darsena



Edificio Ex-Dogana - Lotto D- Vista Nord-Est dal canale





Edificio Ex-Dogana - Lotto D - Sezione A-A\_ scala 1:200

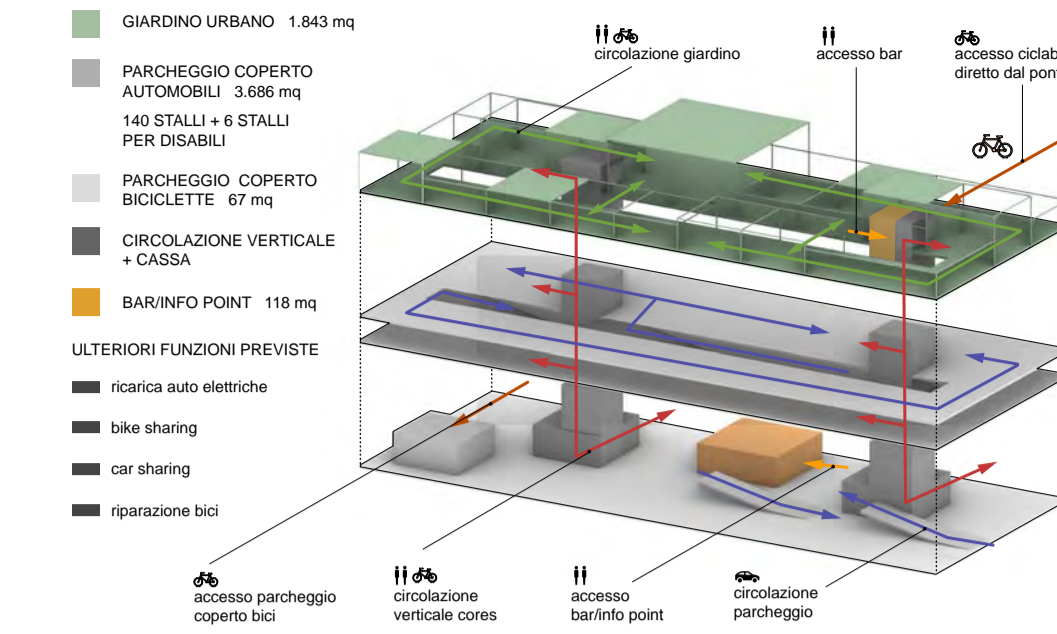


Edificio Ex-Dogana - Lotto D - Prospetto Est\_ scala 1:200

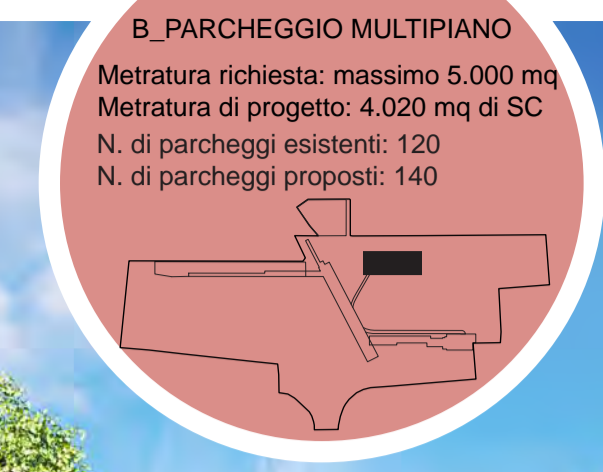
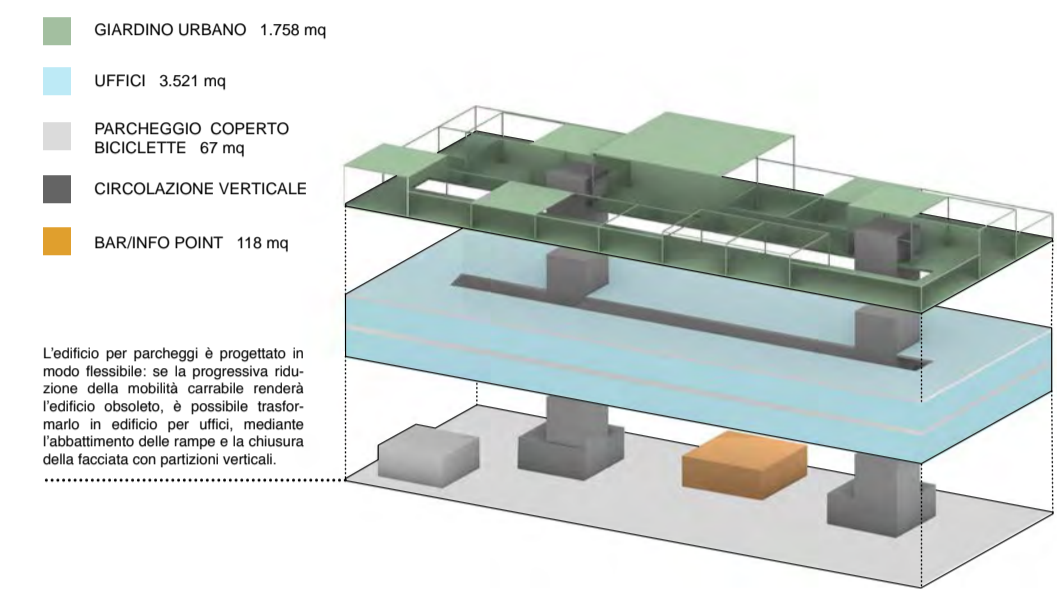


Edificio Ex-Dogana - Lotto D - Prospetto Ovest\_ scala 1:200

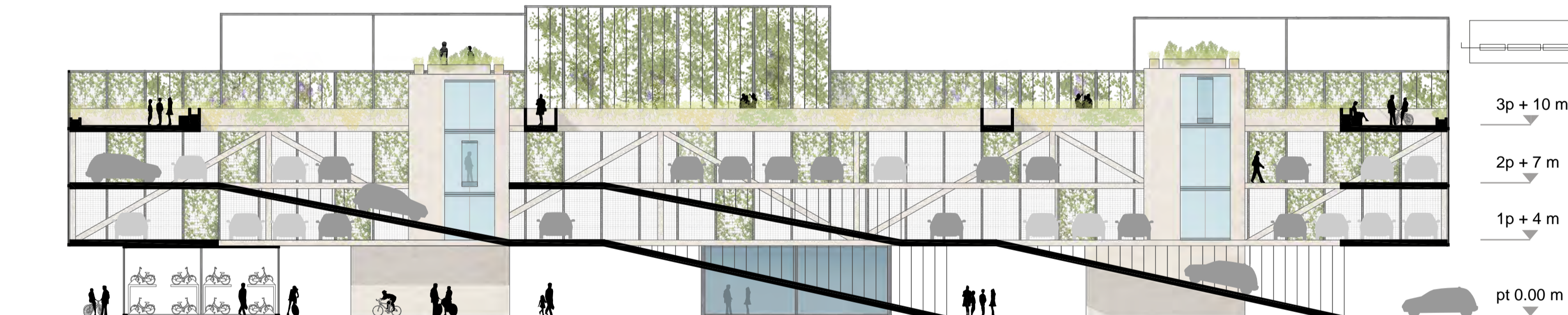
Lotto B- Parcheggio Multipiano. Scenario 2025- Parcheggio e HUB multimodale



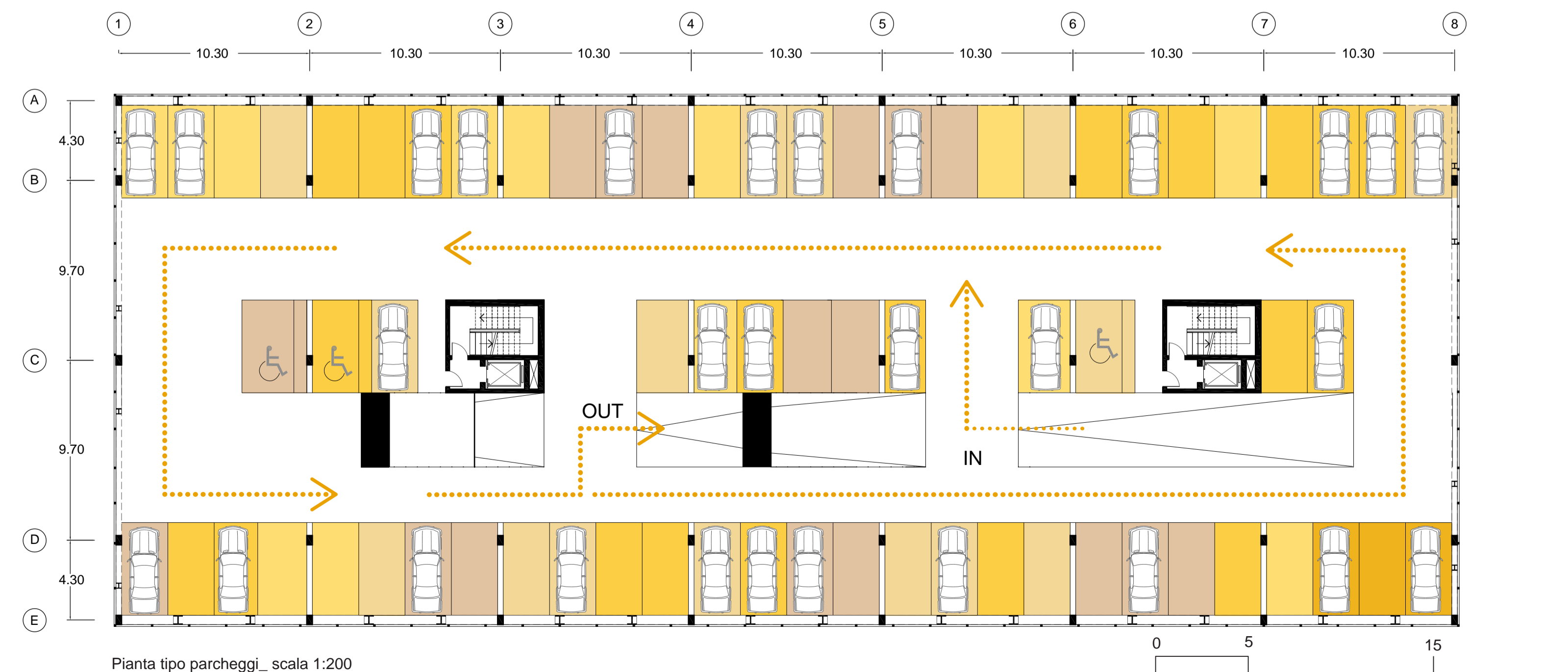
Lotto B- Parcheggio Multipiano. Scenario 2050- Possibile riconversione in uso terziario



Prospetto Ovest\_ scala 1:200

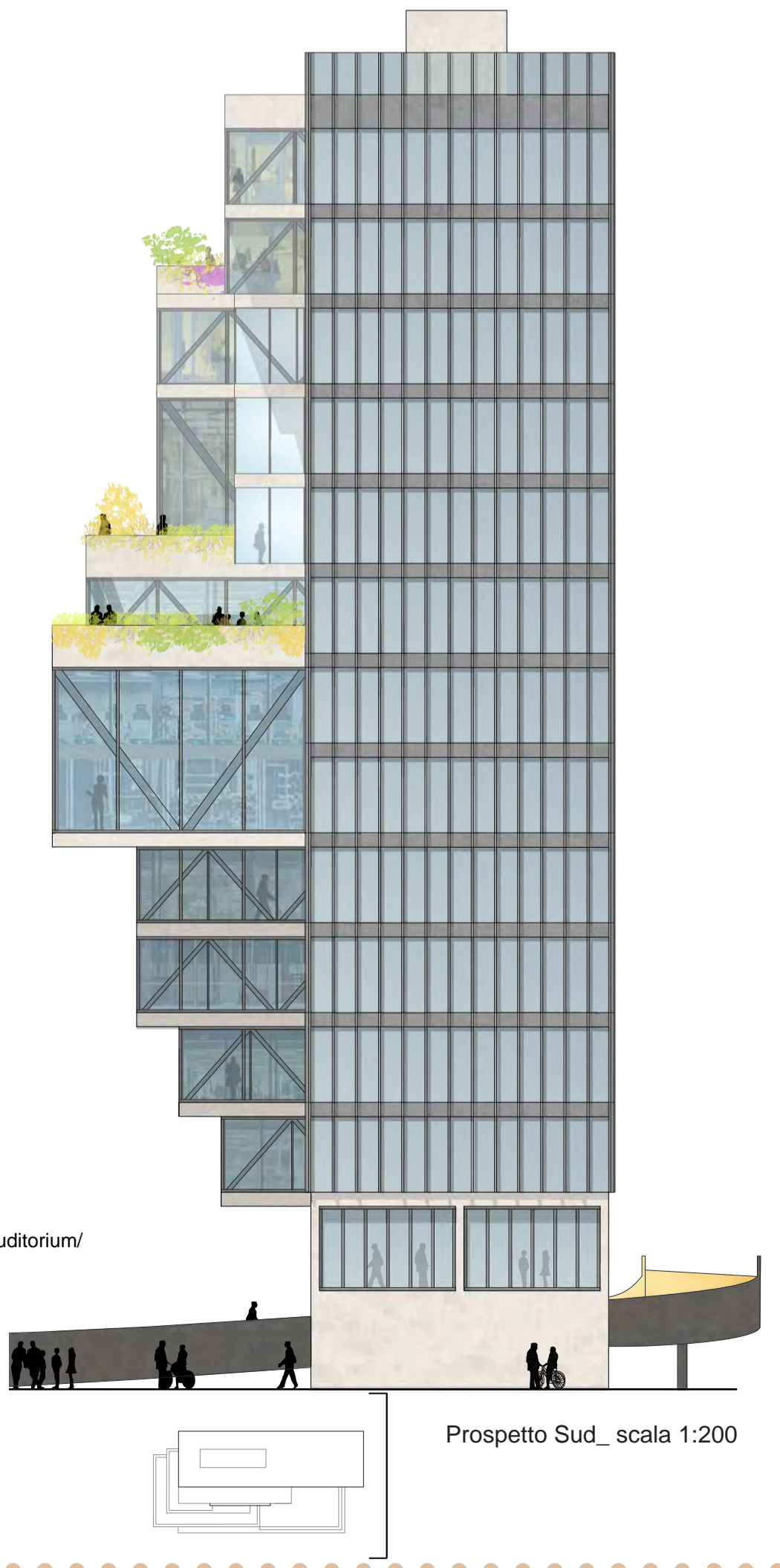
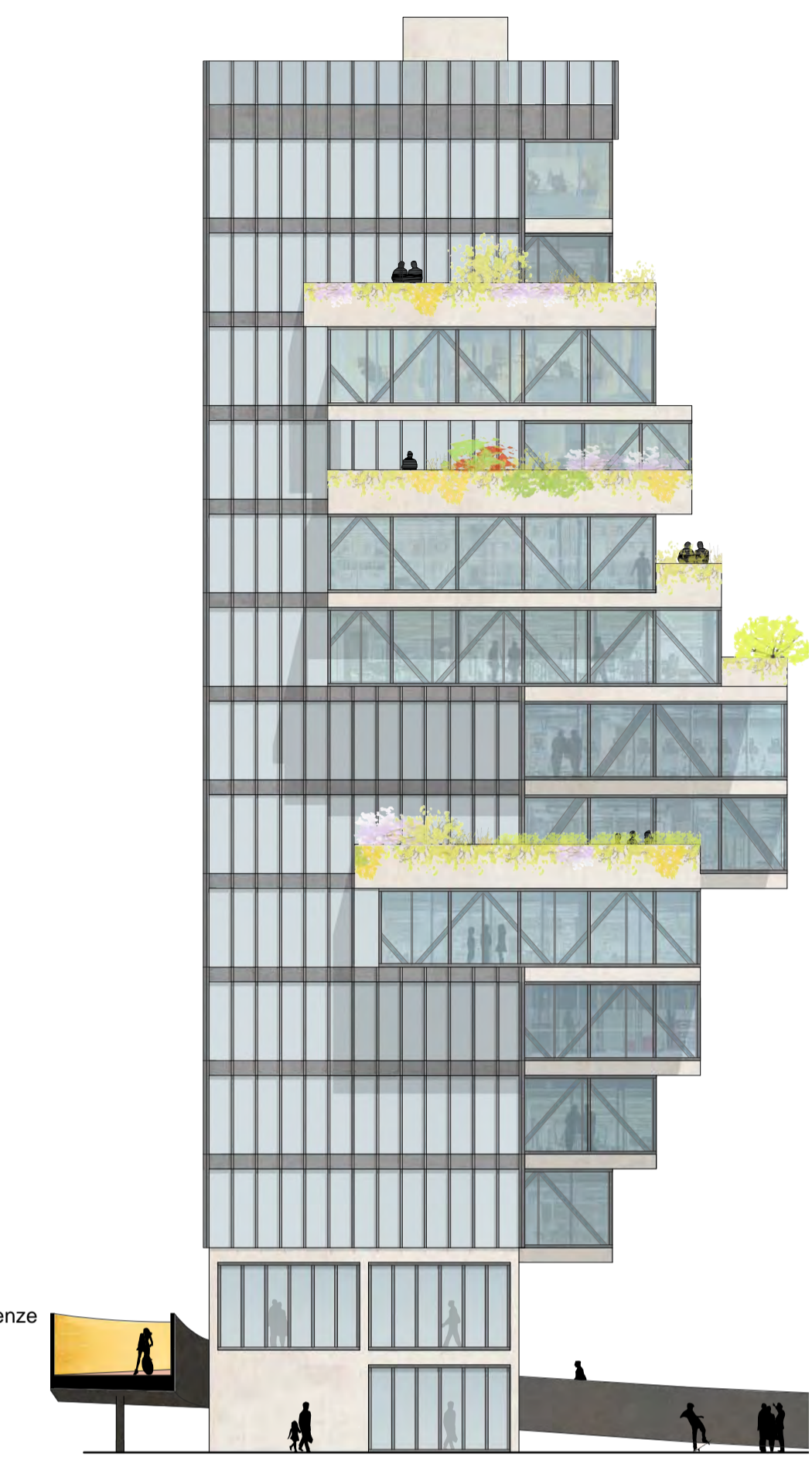
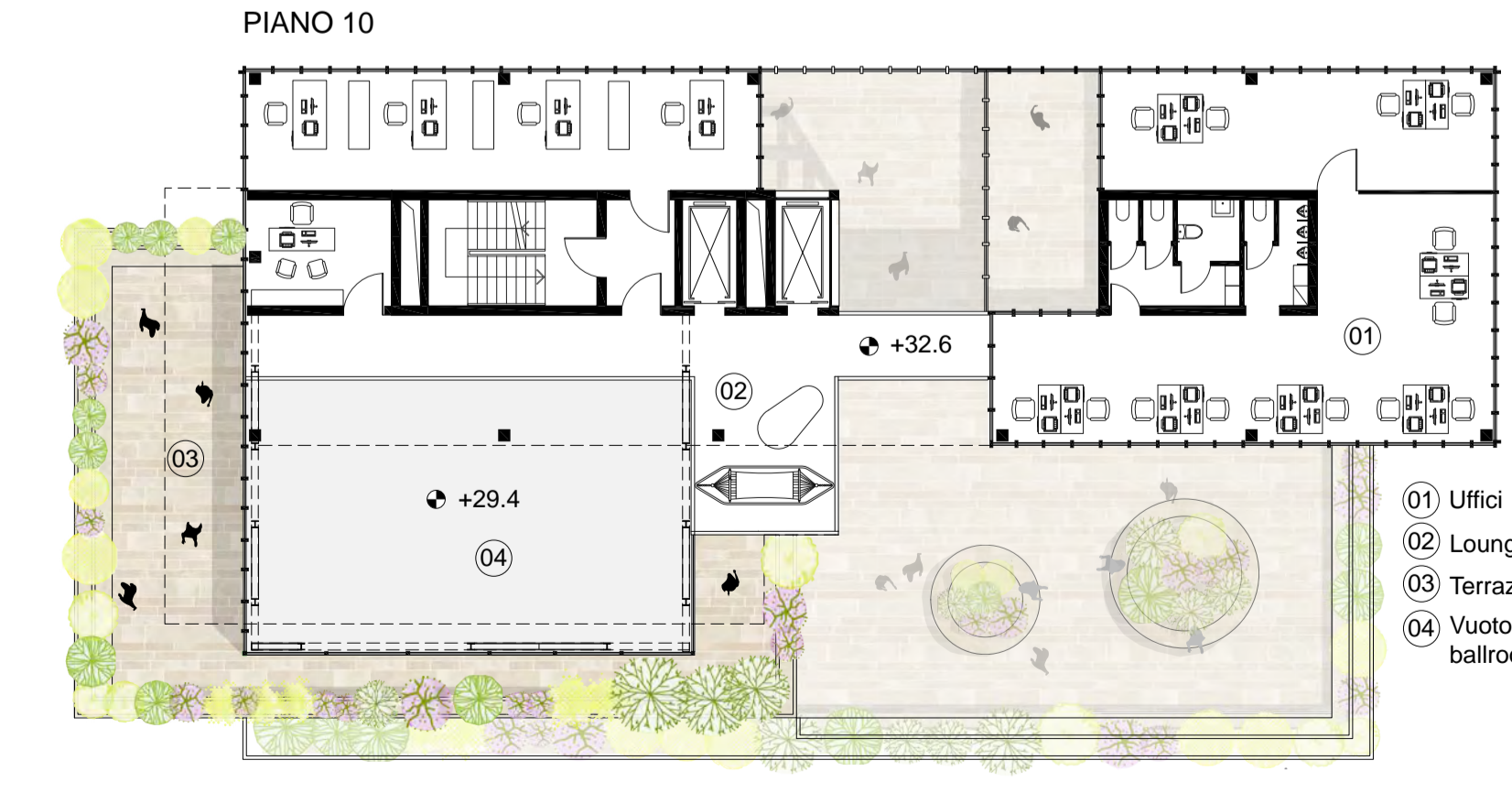
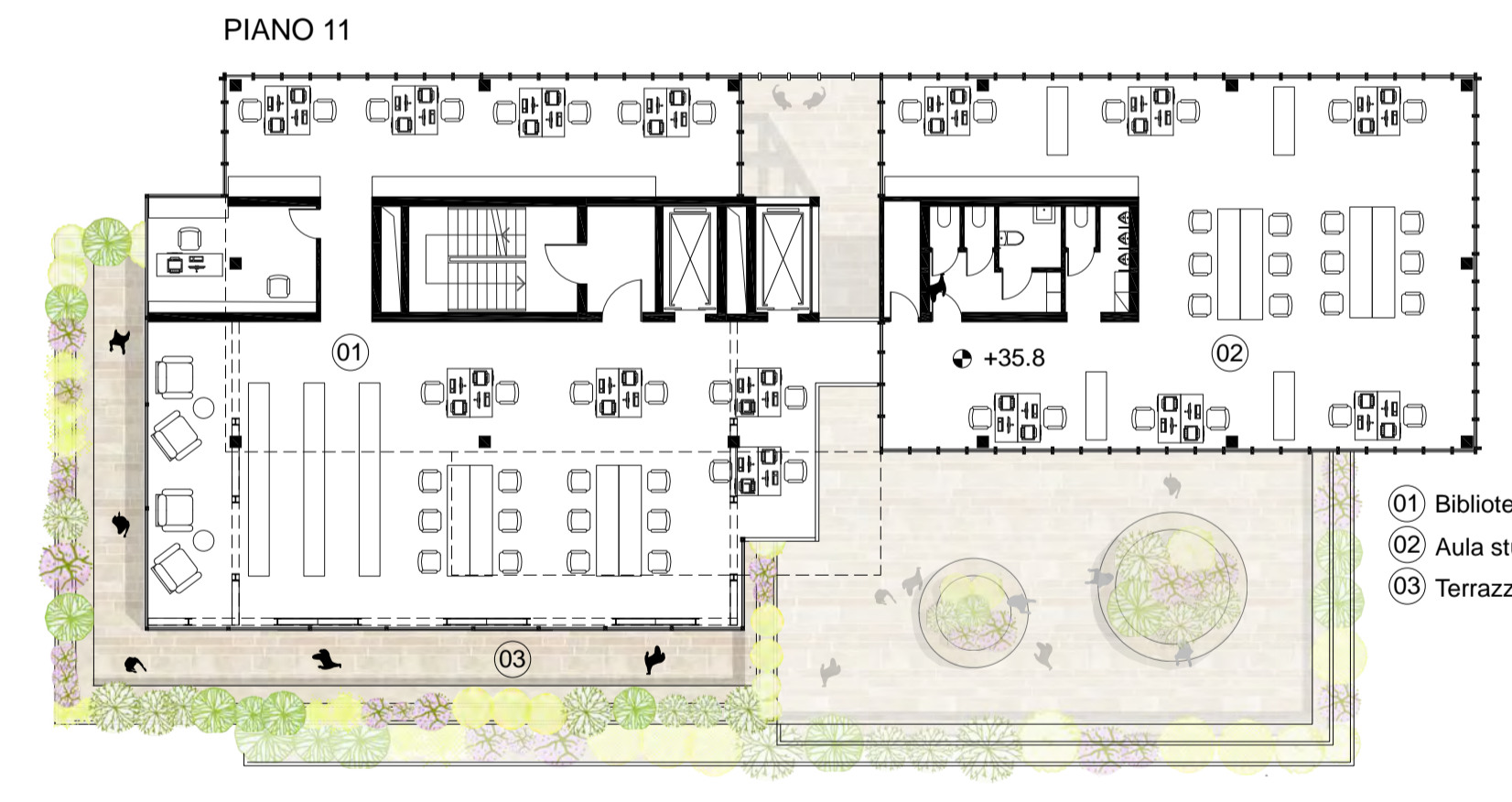
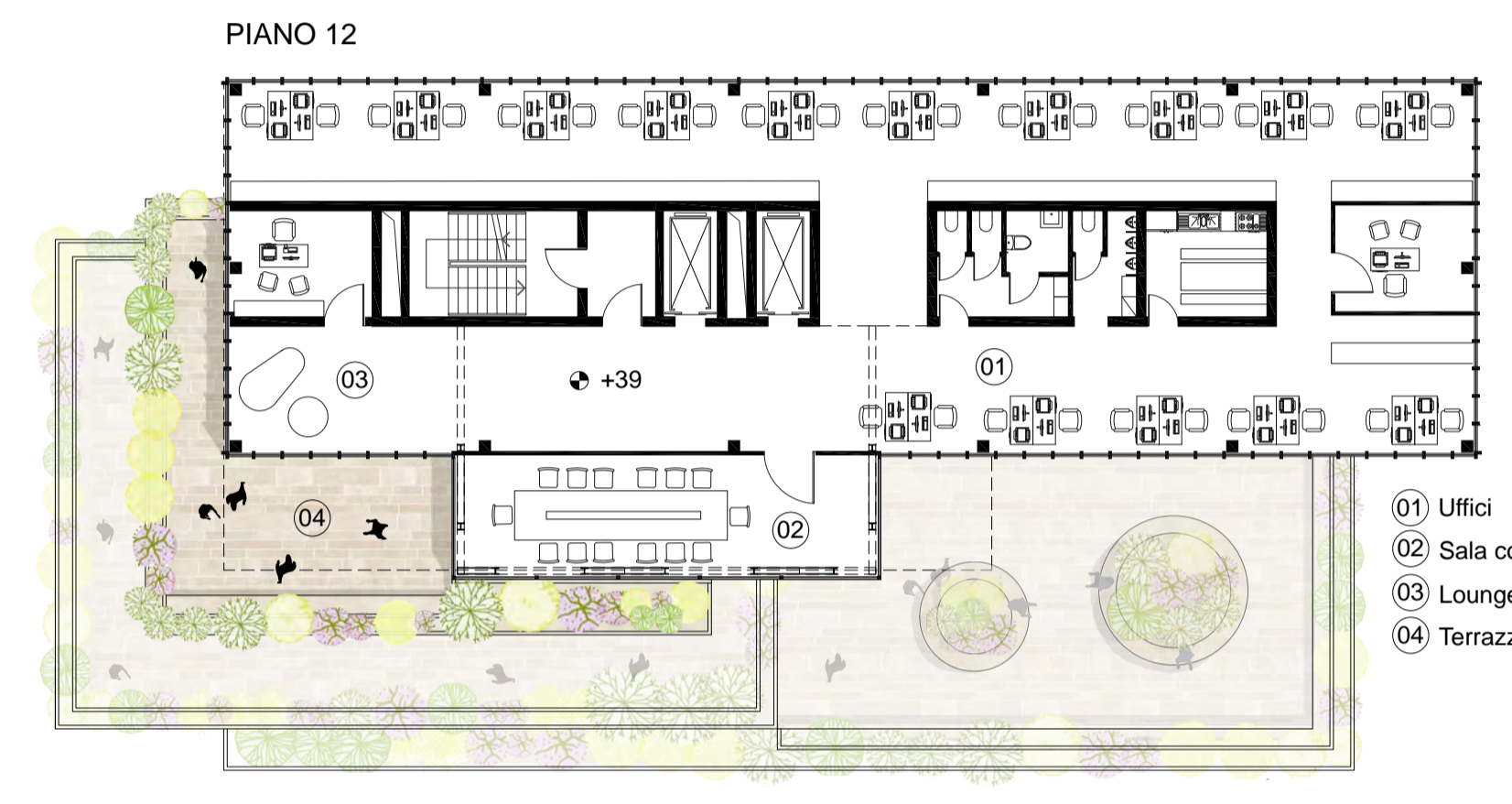
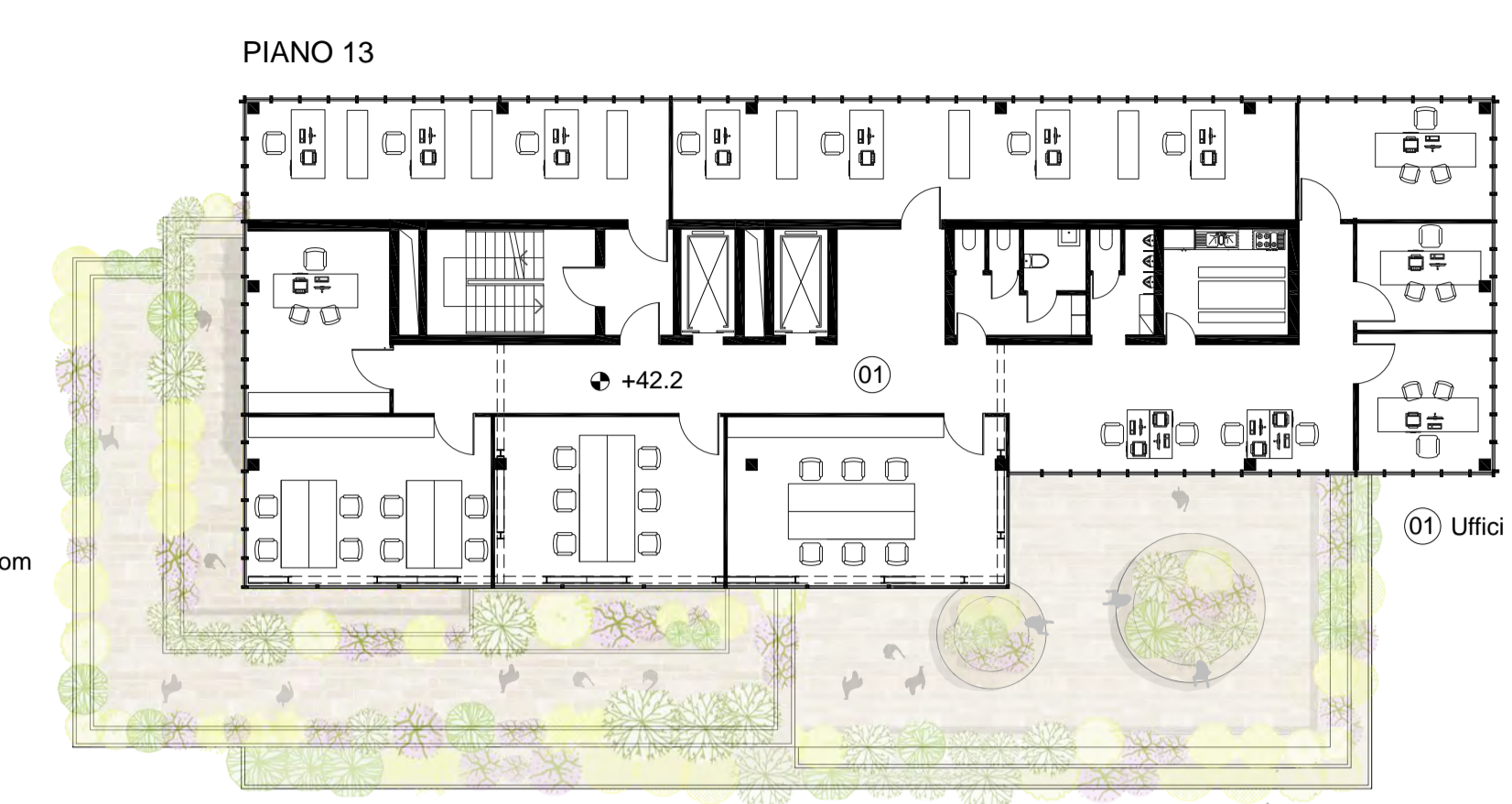
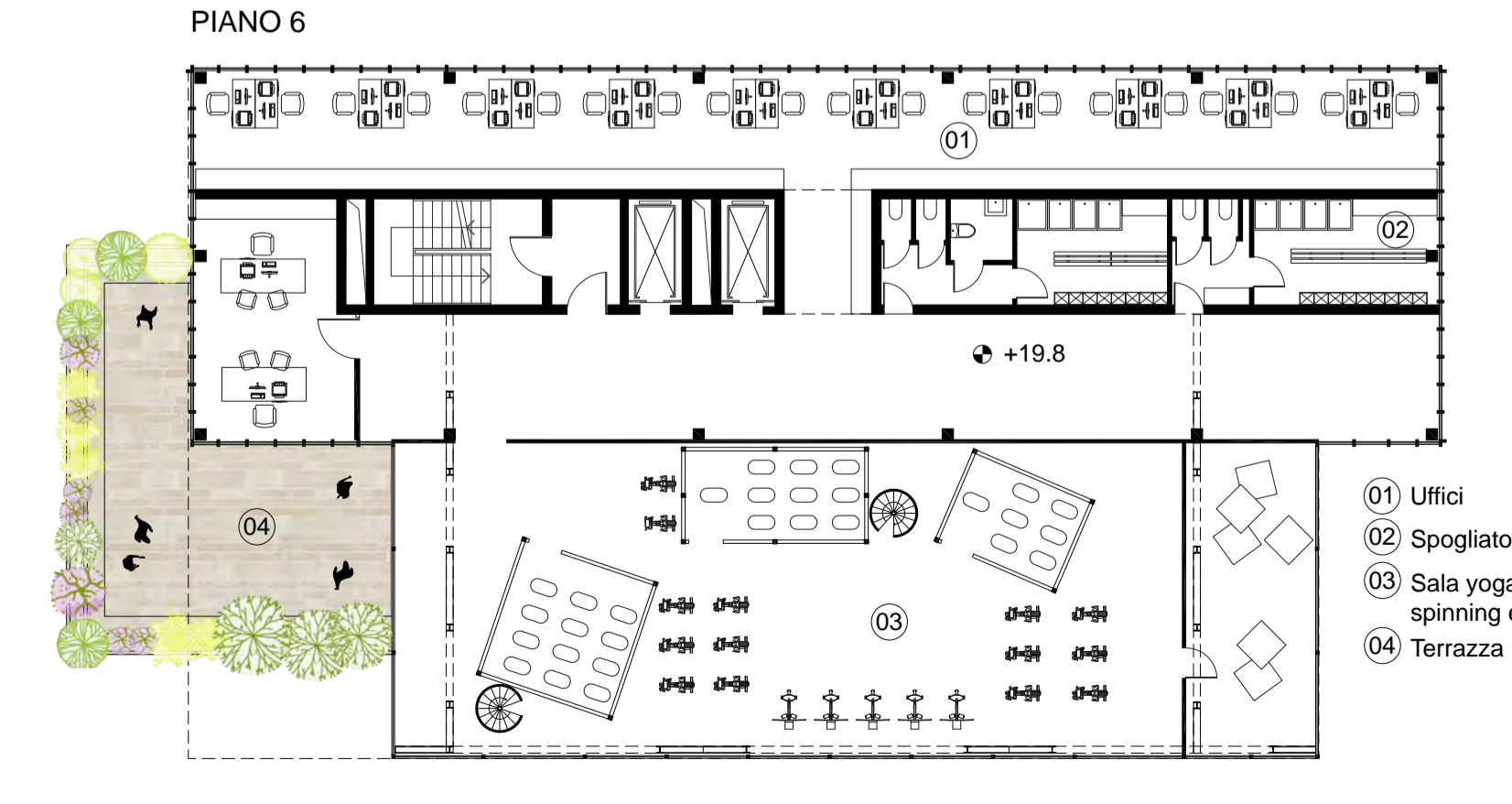
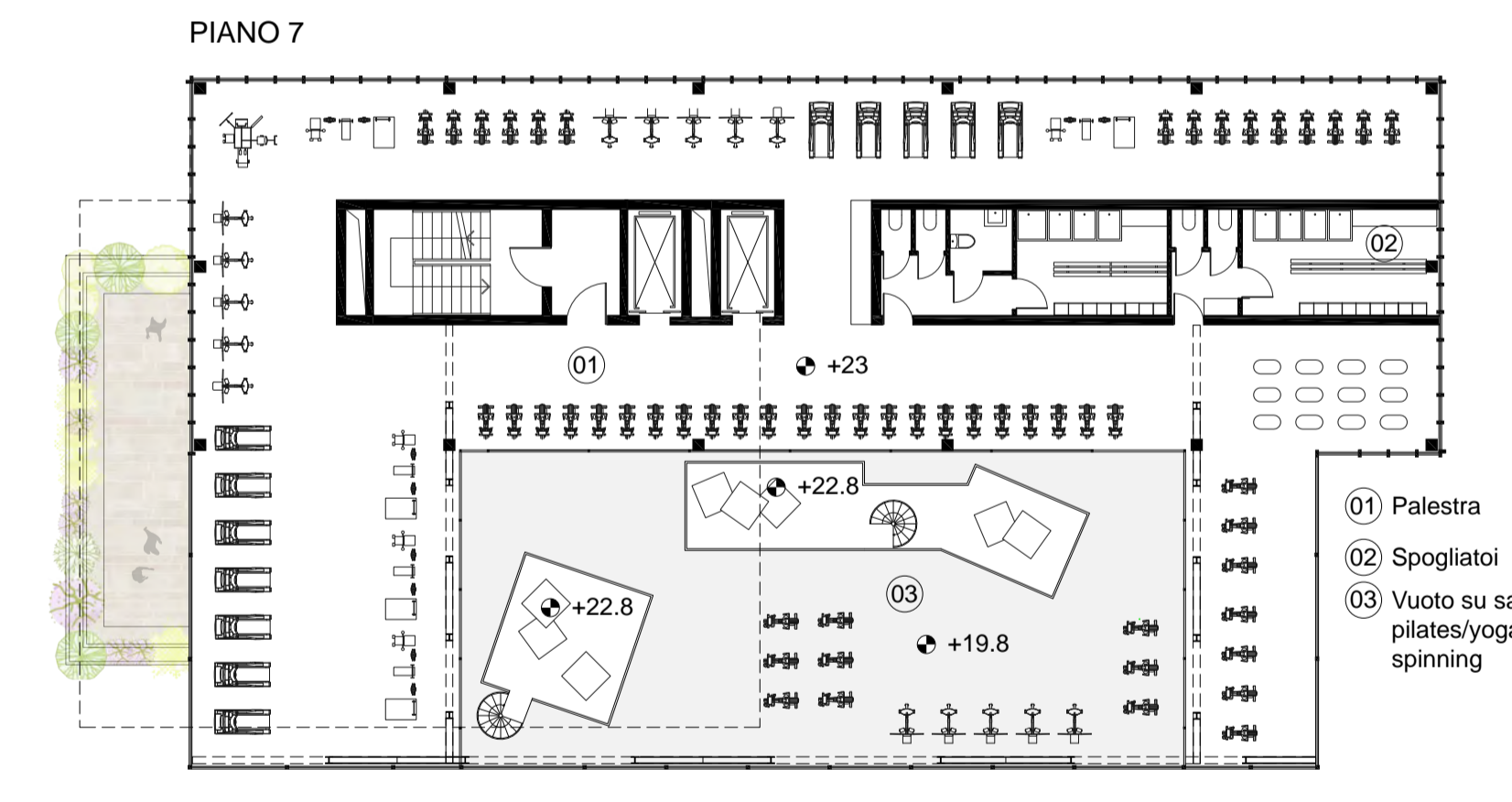
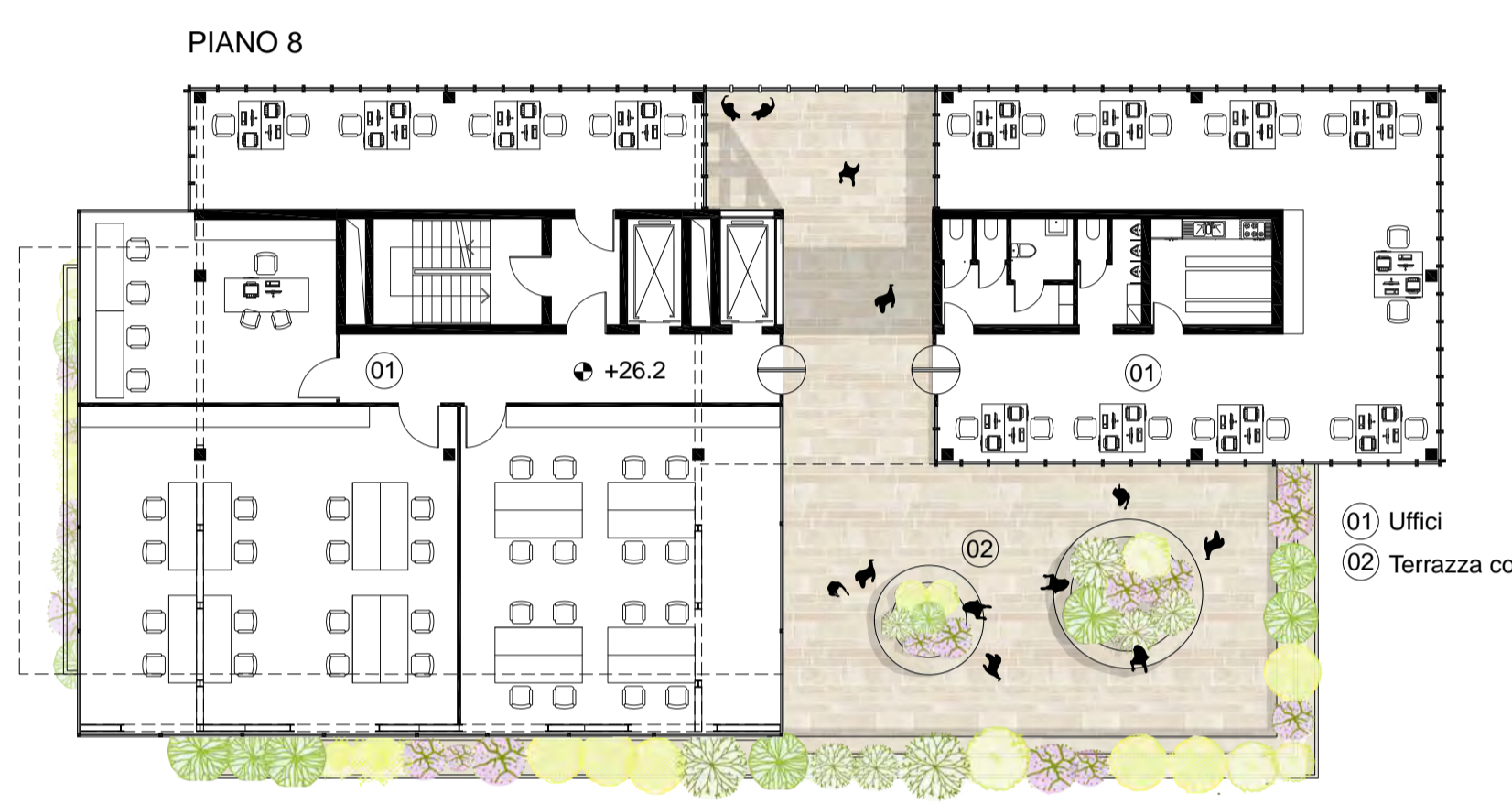
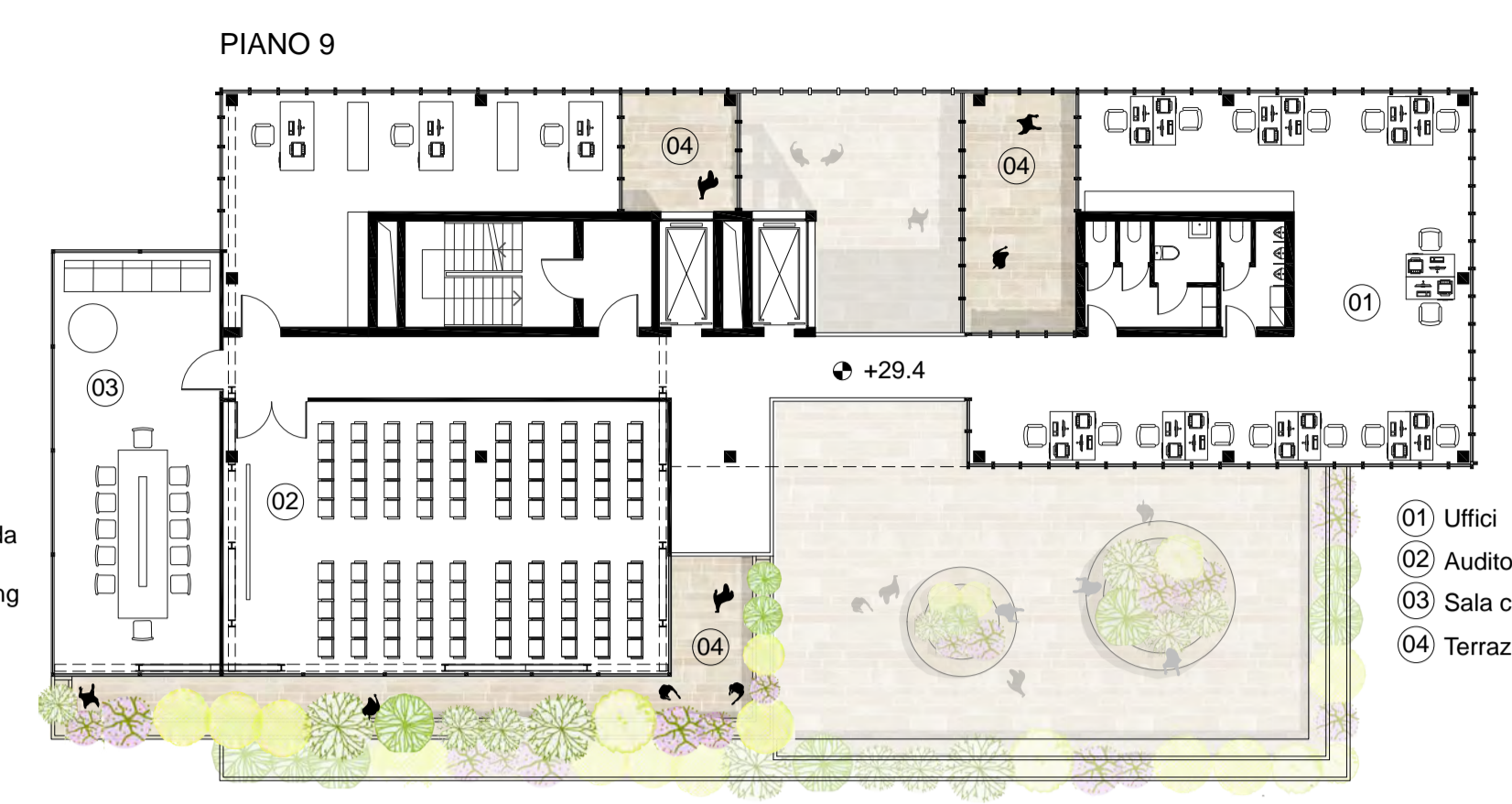
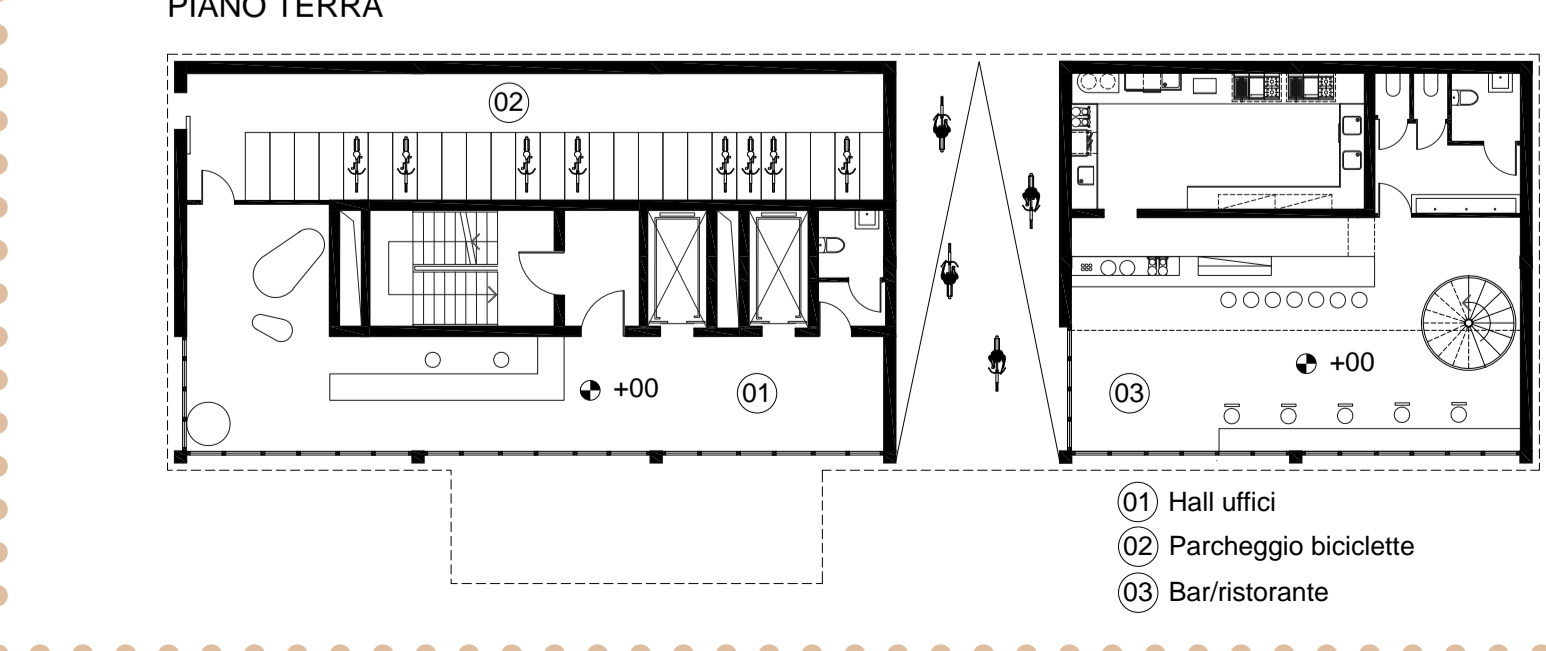
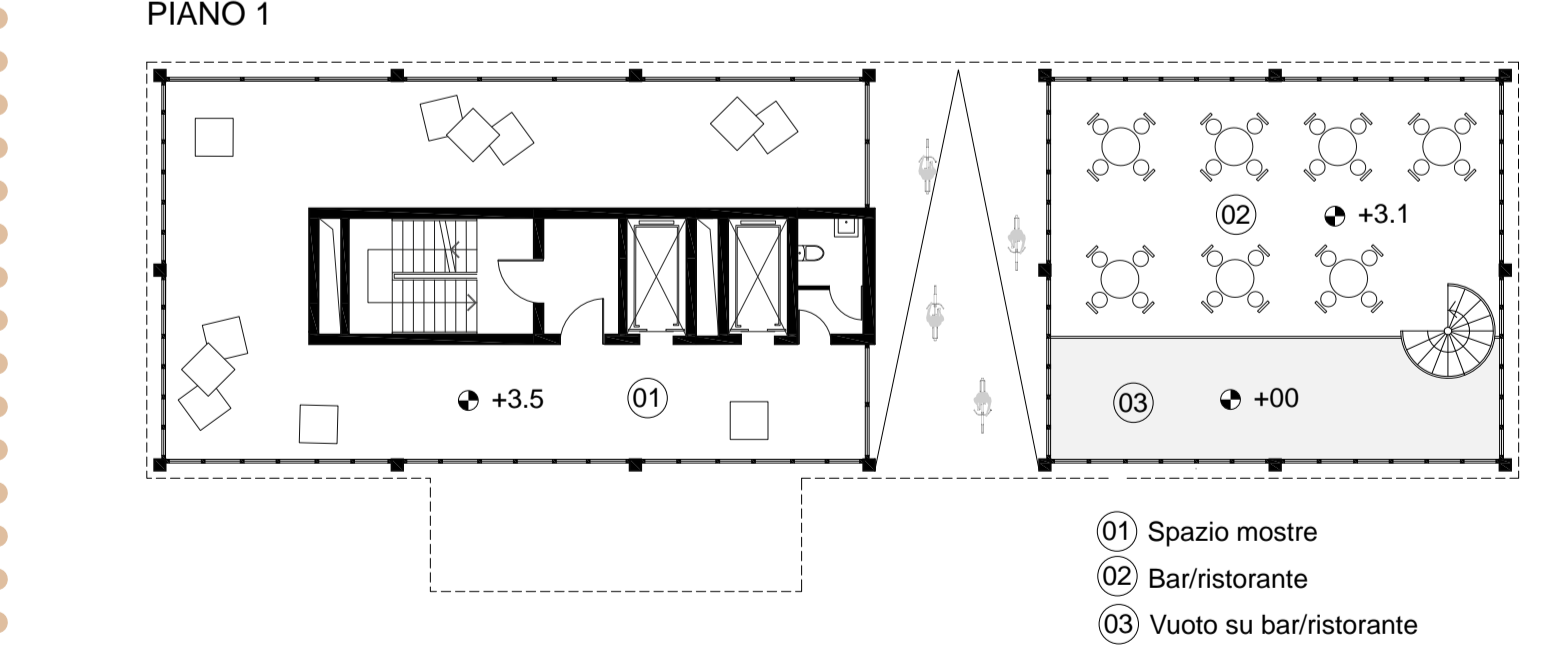
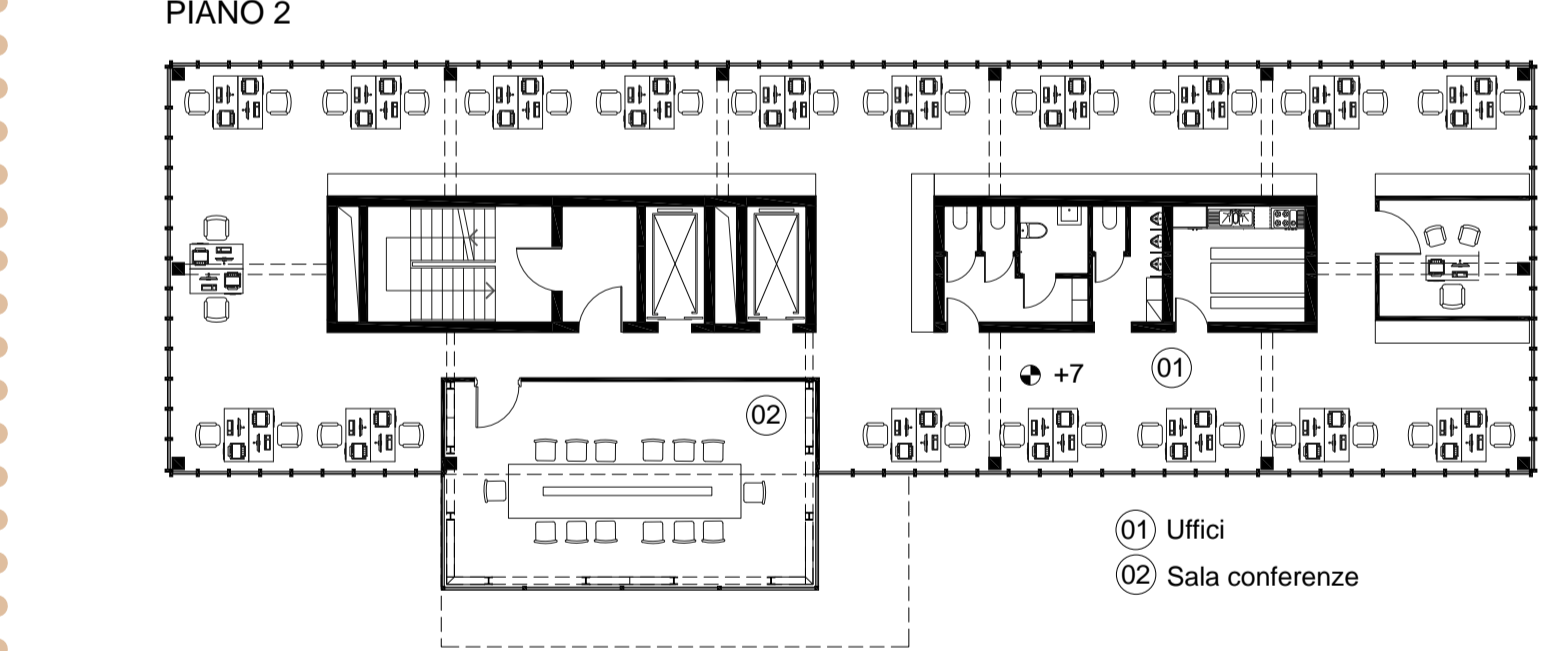
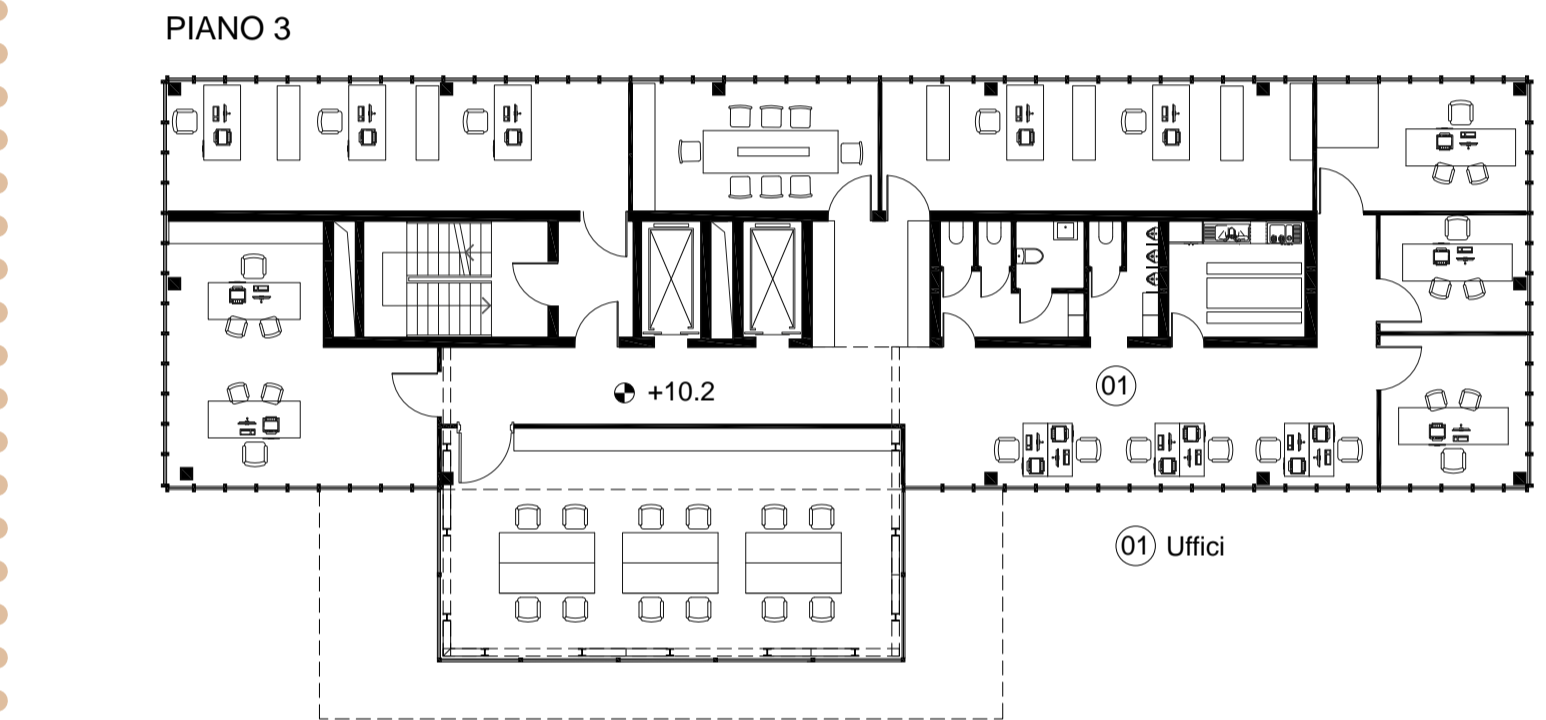
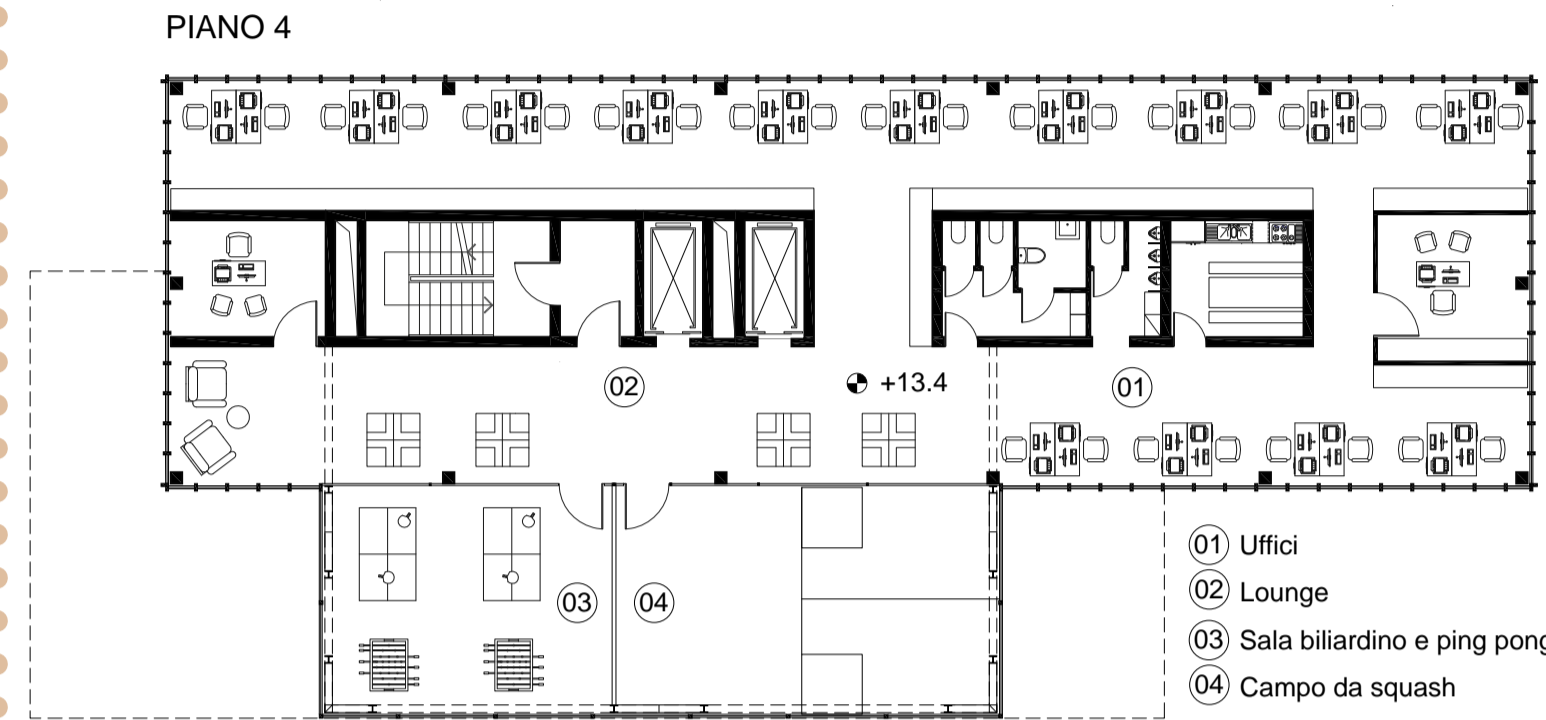
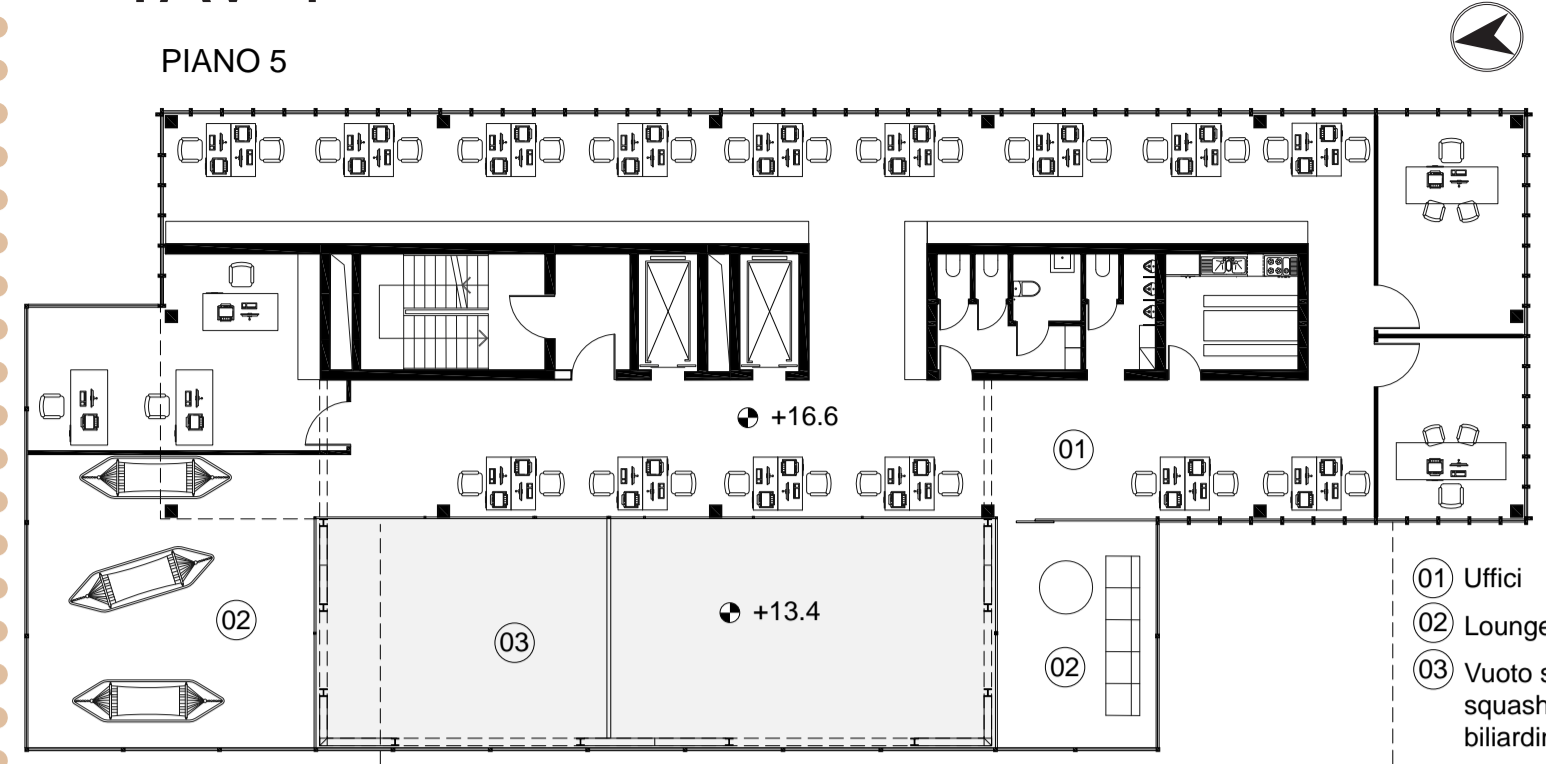


Sezione Longitudinale\_ scala 1:200



Pianta tipo parcheggi\_ scala 1:200

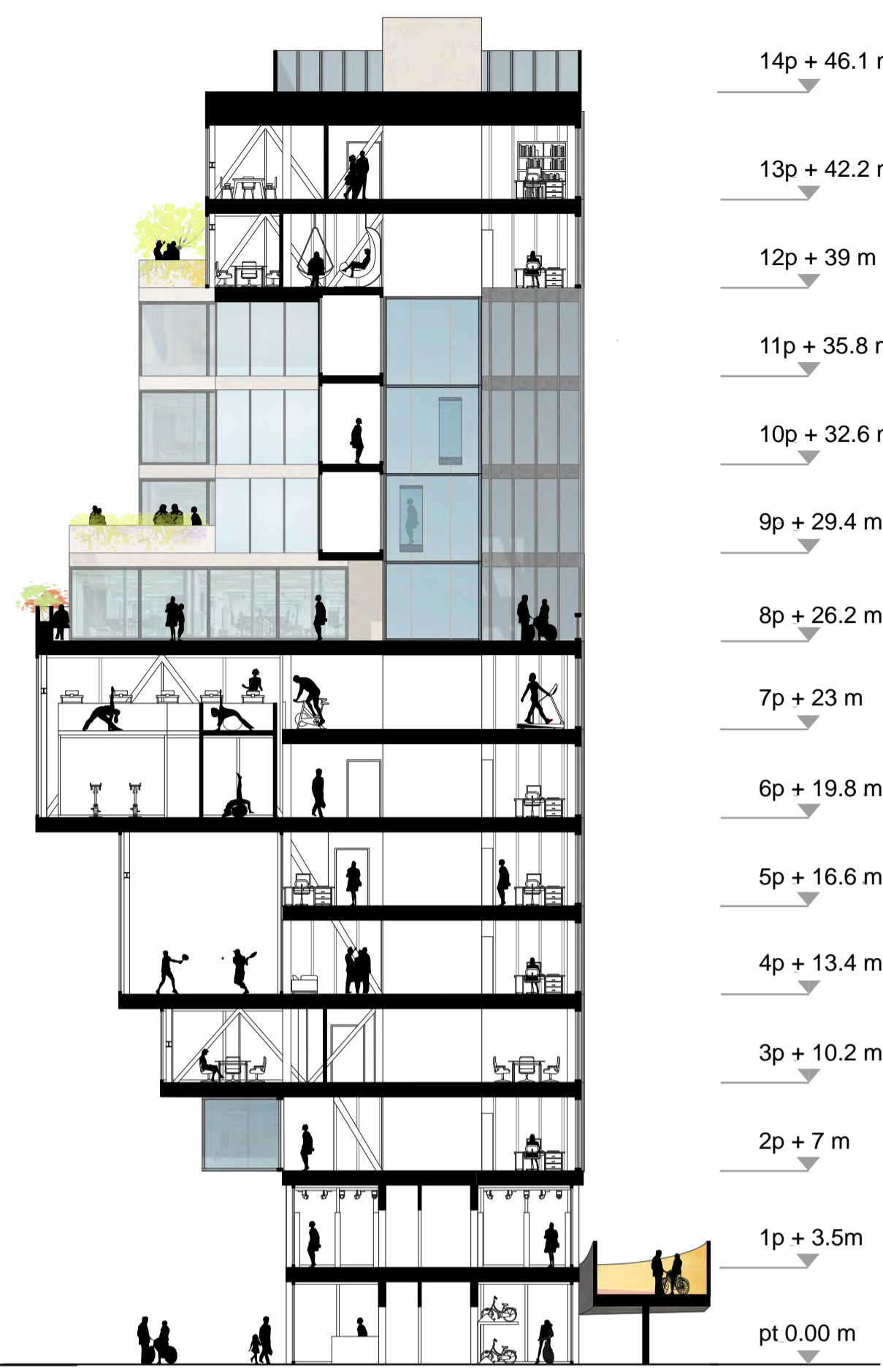






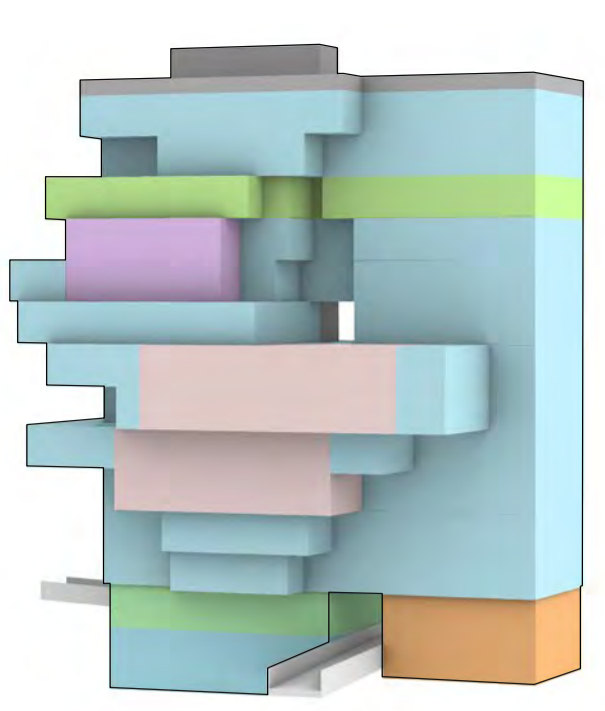


A-A Sezione Longitudinale\_ scala 1:200

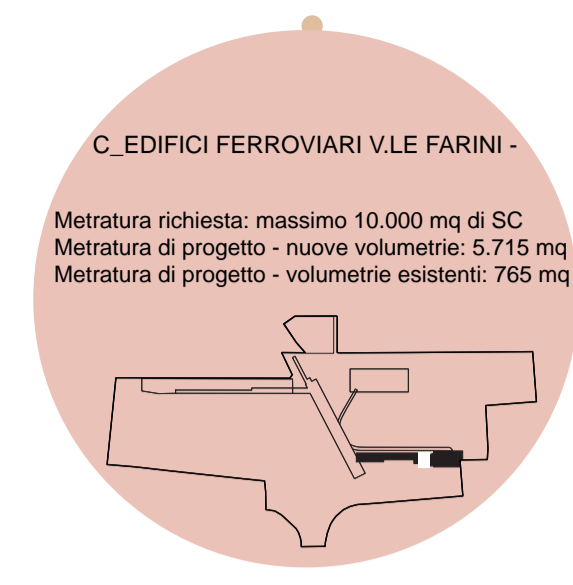


B-B Sezione Trasversale\_ scala 1:200

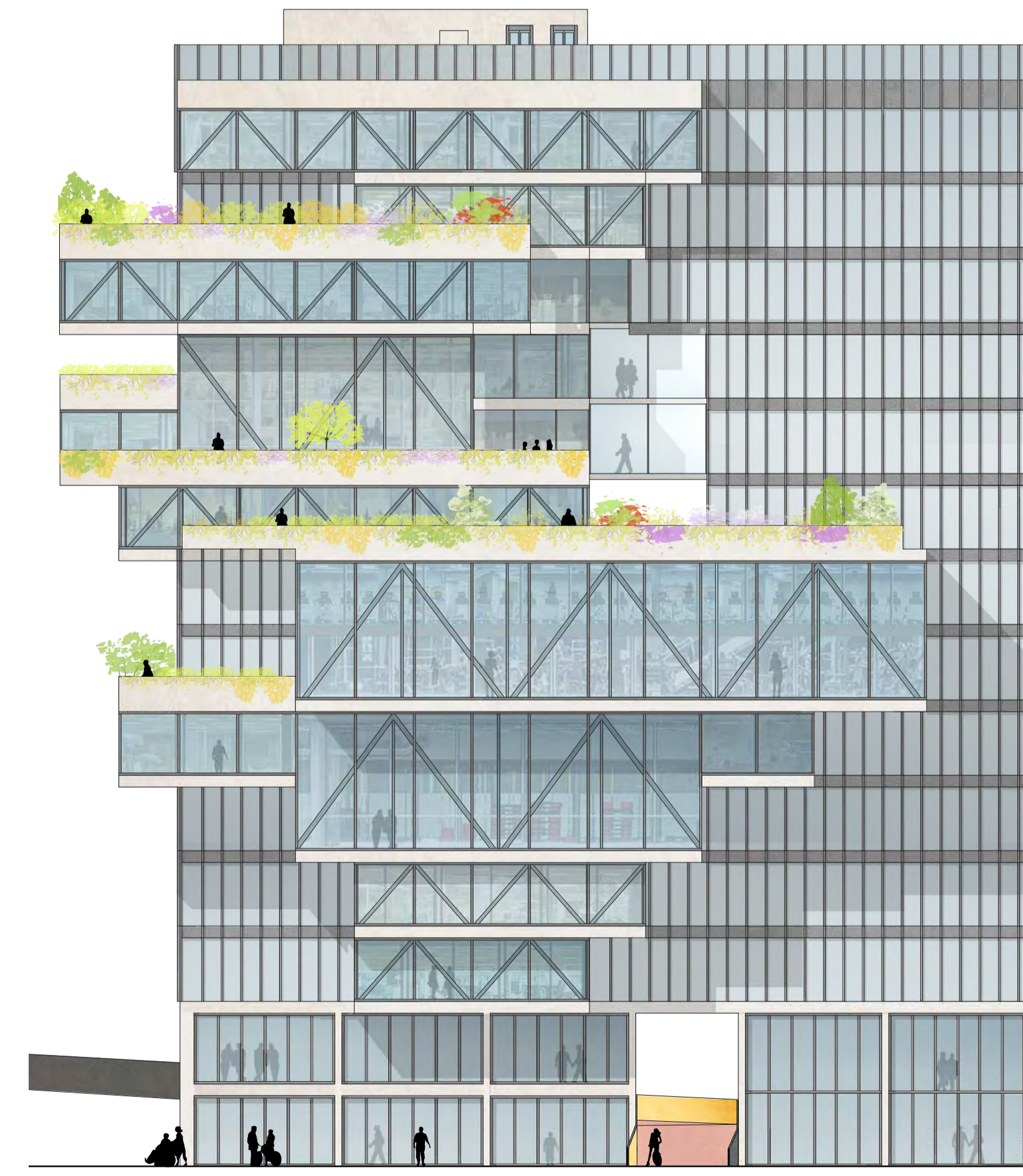
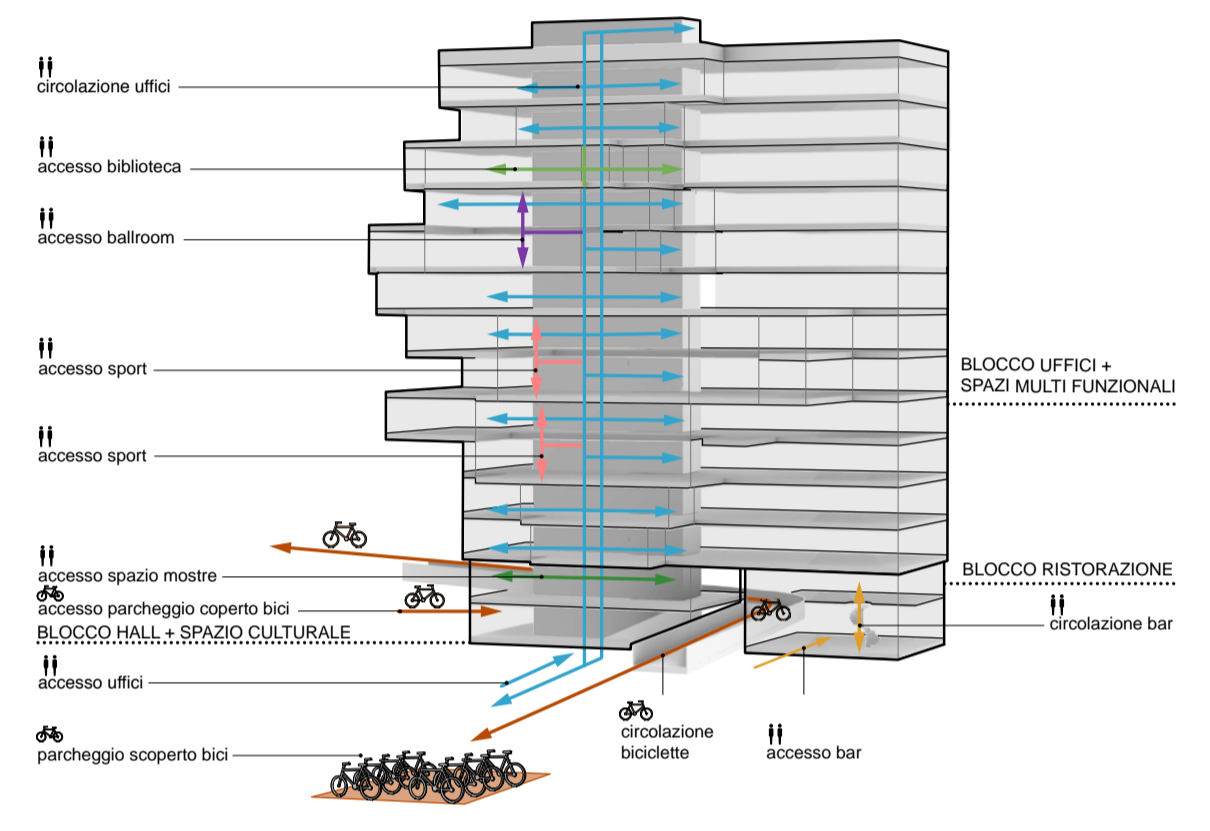
- 14p + 46.1 m
- 13p + 42.2 m
- 12p + 39 m
- 11p + 35.8 m
- 10p + 32.6 m
- 9p + 29.4 m
- 8p + 26.2 m
- 7p + 23 m
- 6p + 19.8 m
- 5p + 16.6 m
- 4p + 13.4 m
- 3p + 10.2 m
- 2p + 7 m
- 1p + 3.5 m
- pt 0.00 m



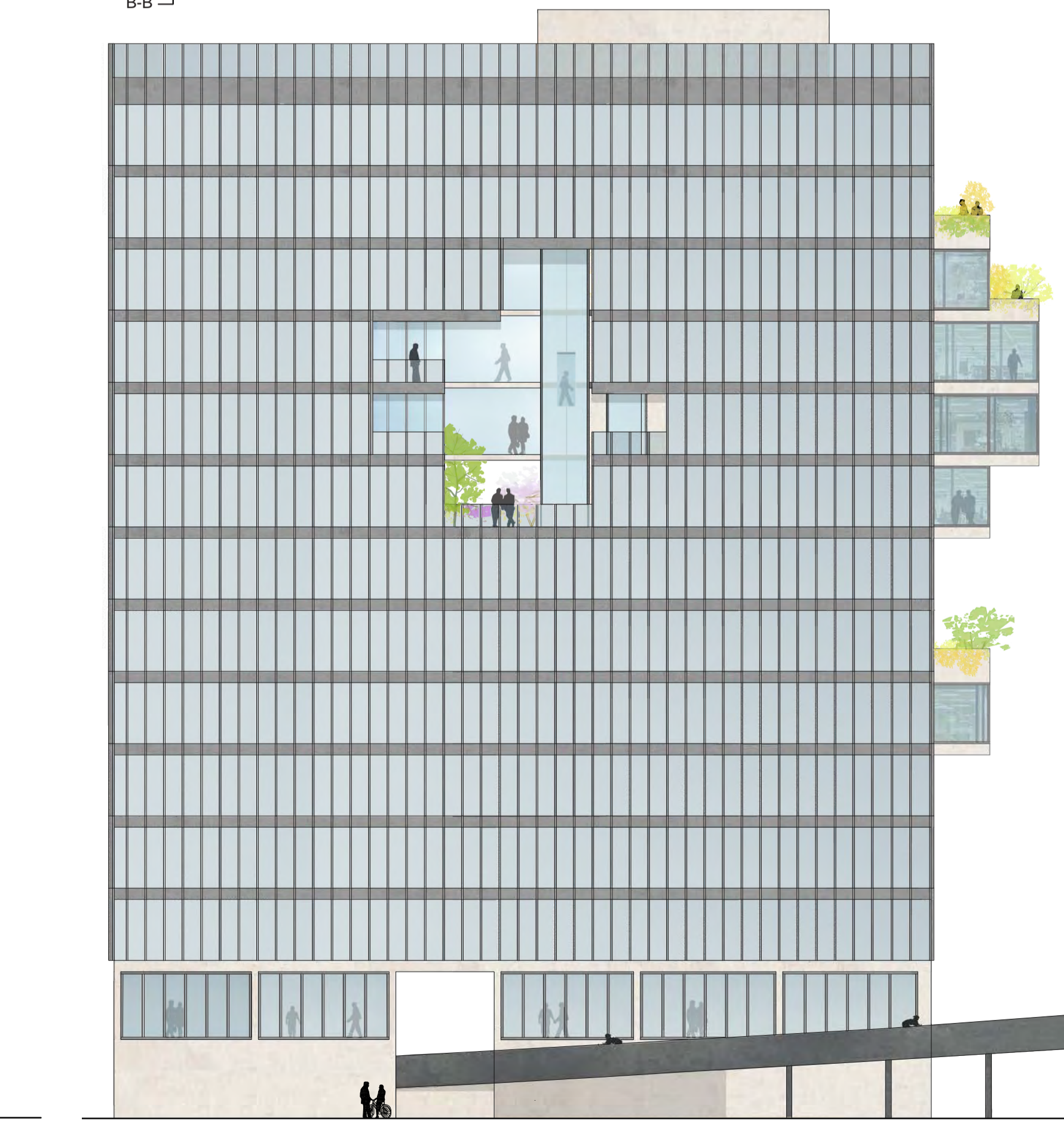
- UFFICI 4.505 mq
- BIBLIOTECA 441 mq
- AUDITORIUM/BALLROOM 105 mq
- SPORT PALESTRA, CENTRO FITNESS, YOGA E PILATES, CAMPO SQUASH, SALA CALCIO BALILLA E PIN PONG 297 mq
- SPAZIO MOSTRE ED EVENTI 155 mq
- BAR/RISTORANTE 212 mq



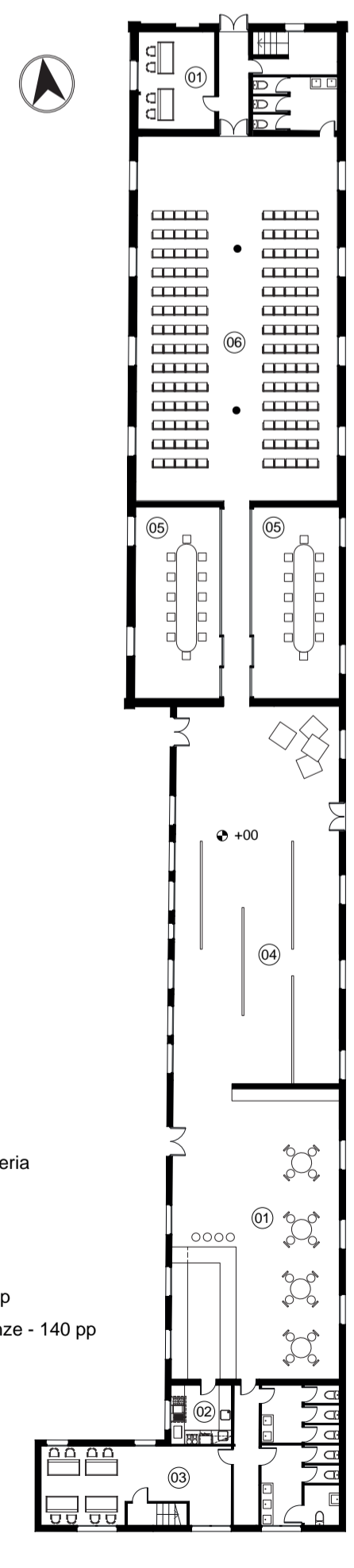
C. EDIFICI FERROVIARI V.LE FARINI -  
 Metratura richiesta: massimo 10.000 mq di SC  
 Metratura di progetto - nuove volumetrie: 5.715 mq  
 Metratura di progetto - volumetrie esistenti: 765 mq



Prospetto Ovest\_ scala 1:200



Prospetto Est\_ scala 1:200



- 01 Hall + Caffetteria
- 02 Cucina
- 03 Ufficio
- 04 Sala mostre
- 05 Sala workshop
- 06 Sala conferenze - 140 pp

Edificio accessorio stazione, oggetto di recupero dell' involucro e rifunionalizzazione\_ scala 1:300



Vista dello spazio pubblico, del parcheggio multipiano e dell' edificio per uffici, approssiando il ponte Belvedere dal lato Candiano



Vista del ponte Belvedere e degli edifici ferroviari da P.le Farini



Vista degli edifici ferroviari e del ponte Belvedere arrivando in treno da sud.

