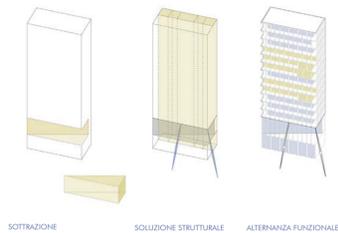


# 1 stazione d.aMARE



il FARO

L'edificio a torre con la sua verticalità va a configurarsi come un faro, percepibile da lontano e la presenza di una sottrazione di volume sopra al basamento agevola la fruizione visiva dell'edificio Vela e l'interazione con la passerella-belvedere che unisce tra loro gli edifici. L'oggetto del Faro è retto da due puntoni, che lo fissano a terra alla stregua di ancore, fissano la torre a terra, coadiuvando la struttura portante del core sul lato opposto alla Darsena.

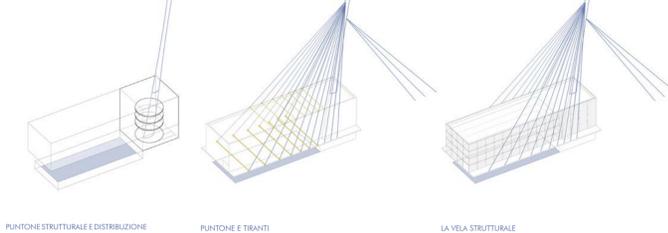


SOTTRAZIONE      SOLUZIONE STRUTTURALE      ALTERNANZA FUNZIONALE



la VELA

Il parcheggio multipiano è caratterizzato da una struttura portante che crea visivamente l'illusione della presenza di una vela, relazionandosi con la scultura del Marò posta al centro della darsena. La struttura-vela, che collabora con l'impianto di risalita, consente la sospensione dell'edificio sopra al tratto di Darsena riaperto seguendo le tracce storiche, conferendo al parcheggio multipiano l'aspetto di una nave. I tiranti abbracciano l'oggetto passando sotto di esso.

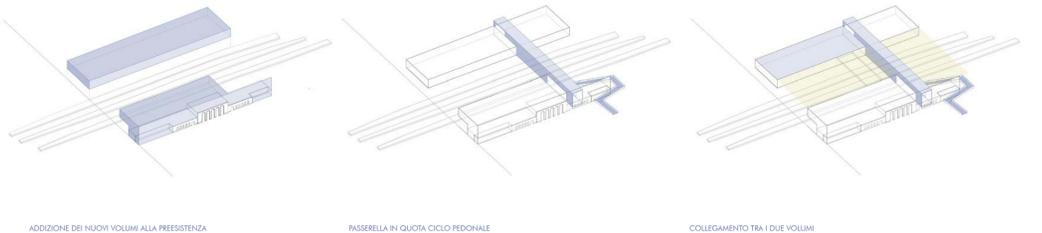


PUNTONI STRUTTURALI E DISTRIBUZIONE      PUNTONI E TIRANTI      LA VELA STRUTTURALE



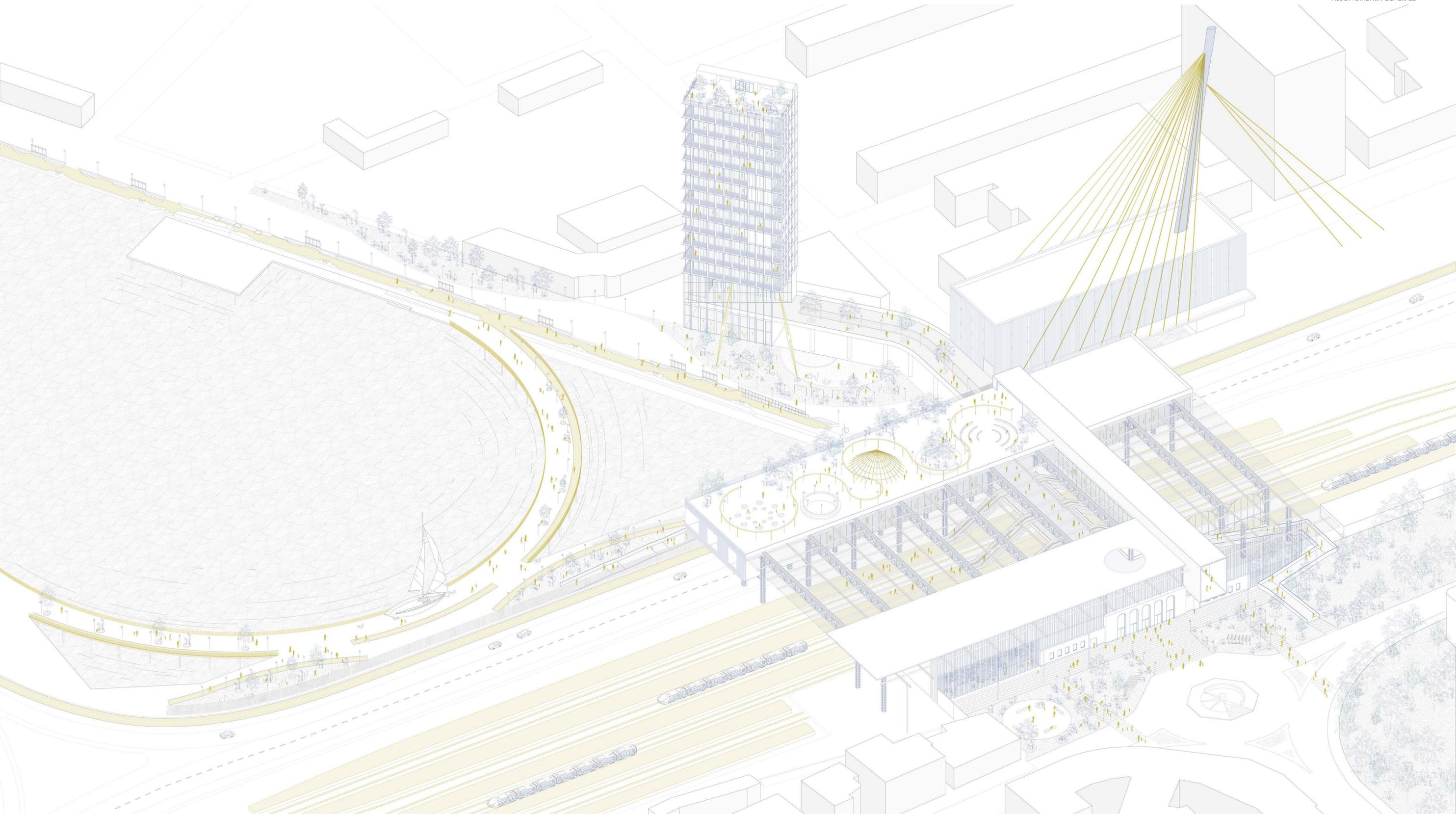
il PORTO

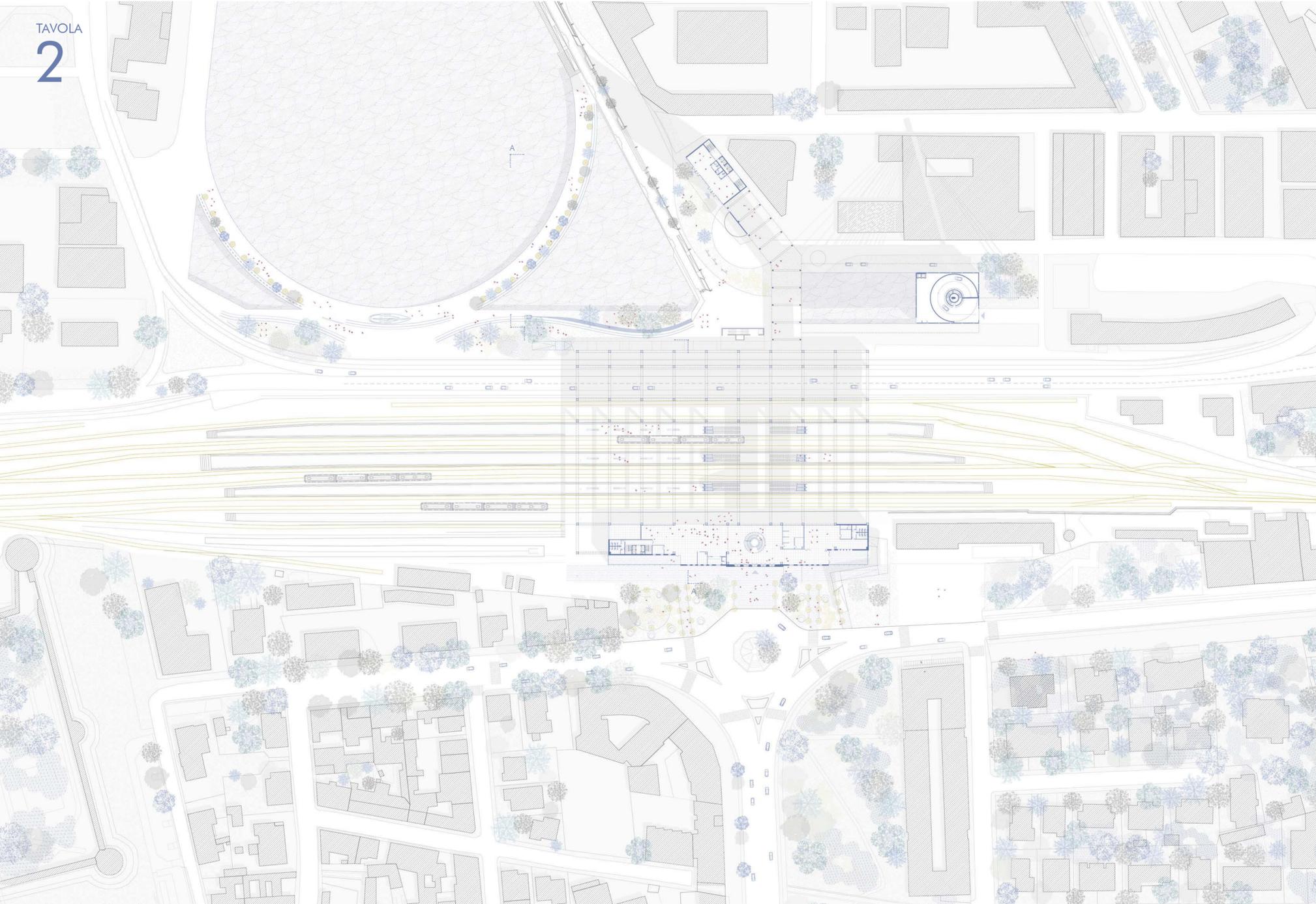
La stazione-ponte mette in collegamento la città con la Darsena. Essa è stata concepita come una grande copertura semitrasparente, simboleggiando le acque che si insinuano all'interno di un porto. Il richiamo al porto è inoltre visibile nel lo sviluppo prevalentemente orizzontale dell'edificio e nella presenza di una serie di rampe che alludono nuovamente ad onde.



ADDIZIONE DEI NUOVI VOLUMI ALLA PREESISTENZA      PASSERELLA IN QUOTA CICLO PEDONALE      COLLEGAMENTO TRA I DUE VOLUMI

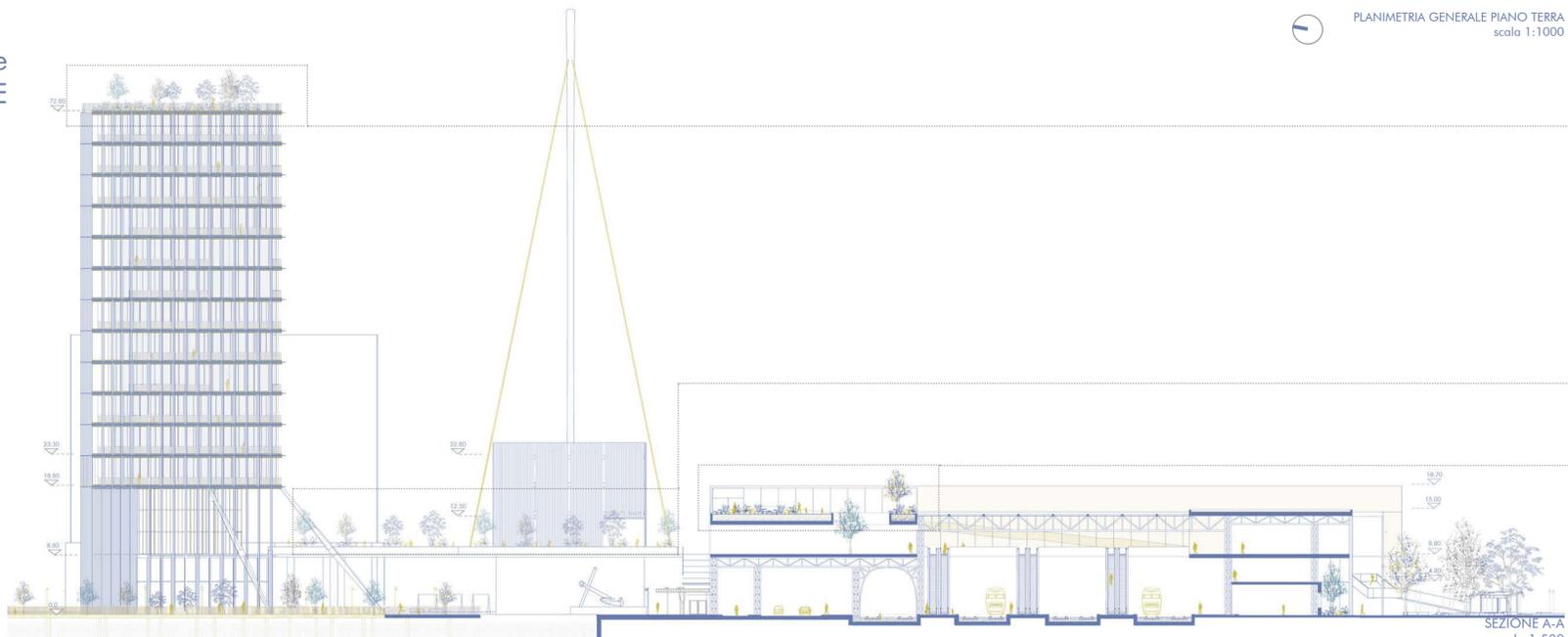
ASSONOMETRIA GENERALE





PLANIMETRIA GENERALE PIANO TERRA  
scala 1:1000

### stazione d.aMARE



SEZIONE A-A  
scala 1:500

I tre edifici, Faro, Vela e Porto sono tra loro indipendenti, ma uniti da un sistema di passerelle, come pezzi di un unico mosaico. Tale sistema si configura come un belvedere che si sviluppa attraversando internamente ed esternamente gli edifici dispiegandosi attorno alla darsena.

Il verde assume particolare importanza all'interno dell'intervento, sempre presente nei vari livelli di sviluppo del progetto e configurandosi di volta in volta come traguardo delle varie "piazze" del sistema del belvedere.

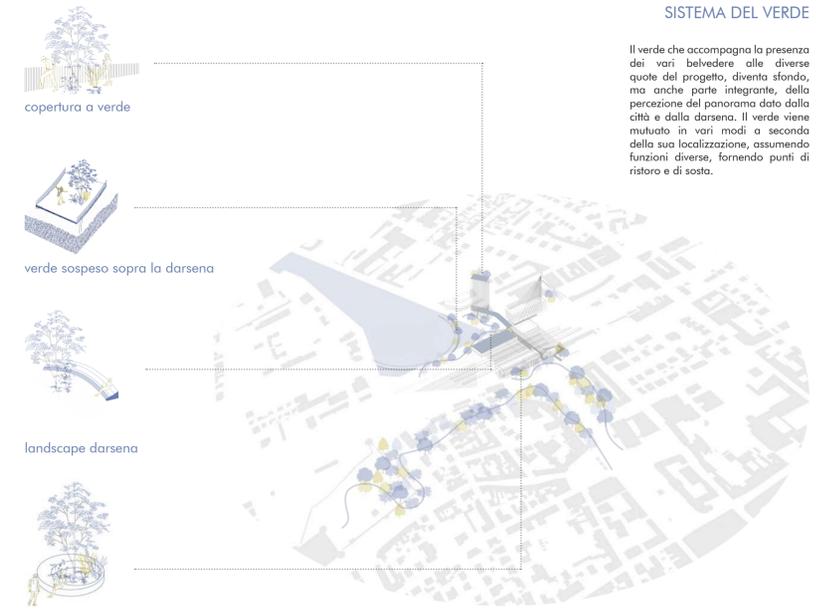
Il sistema di rampe-passerelle-belvederi, sia pedonabile che ciclabile, è consentito dalla loro sospensione al di sopra della stazione-ponte, che consente il superamento dei binari e contemporaneamente il collegamento tra la città e la darsena. Al di sotto della nuova copertura della Stazione-Porto viene mantenuta l'attuale mobilità su ferro e gomma, nonché l'attuale pista ciclabile. La natura di interscambio modale è visibile in sezione, dove si possono vedere coesistere le diverse varianti di mobilità, compresa la pre-esistente pista ciclabile.

La passerella-belvedere risulta ben individuabile nella facciata della stazione: si tratta infatti di un volume che la attraversa trasversalmente, sospeso al di sopra dei binari. Tale volume è raggiungibile attraverso rampe poste lungo le due facciate della stazione. Questa passerella permette sia di raggiungere il primo belvedere (h. 15 m) posto sulla copertura della stazione, che di proseguire il percorso (h. 8.80 m) verso il Faro e la Vela oppure lungo la Darsena. Il piano più alto da cui guardare il paesaggio offerto da Ravenna e dalla sua darsena è la copertura a verde della Torre-Faro, posta a circa 70 m da terra.

### LAYOUT DI PROGETTO

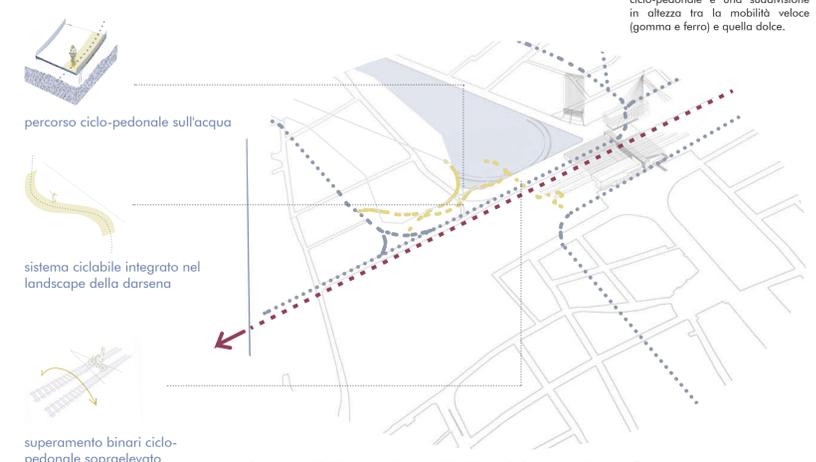
#### SISTEMA DEL VERDE

Il verde che accompagna la presenza dei vari belvedere alle diverse quote del progetto, diventa sfondo, ma anche parte integrante, della percezione del panorama dato dalla città e dalla darsena. Il verde viene mutato in vari modi a seconda della sua localizzazione, assumendo funzioni diverse, fornendo punti di ristoro e di sosta.



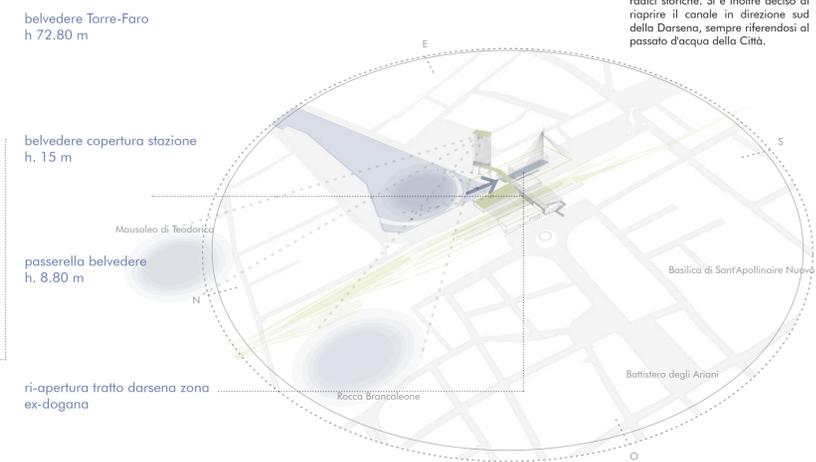
#### SISTEMA DELLA MOBILITA'

Le passerelle-belvederi consentono un rafforzamento dell'attuale rete ciclo-pedonale e una suddivisione in altezza tra la mobilità veloce (gomma e ferro) e quella dolce.



#### SISTEMA DEL PAESAGGIO

Un sistema di piattaforma - belvederi permette la visione, a diverse quote, della città di Ravenna e delle sue radici storiche. Si è inoltre deciso di riaprire il canale in direzione sud della Darsena, sempre riferendosi al passato d'acqua della Città.

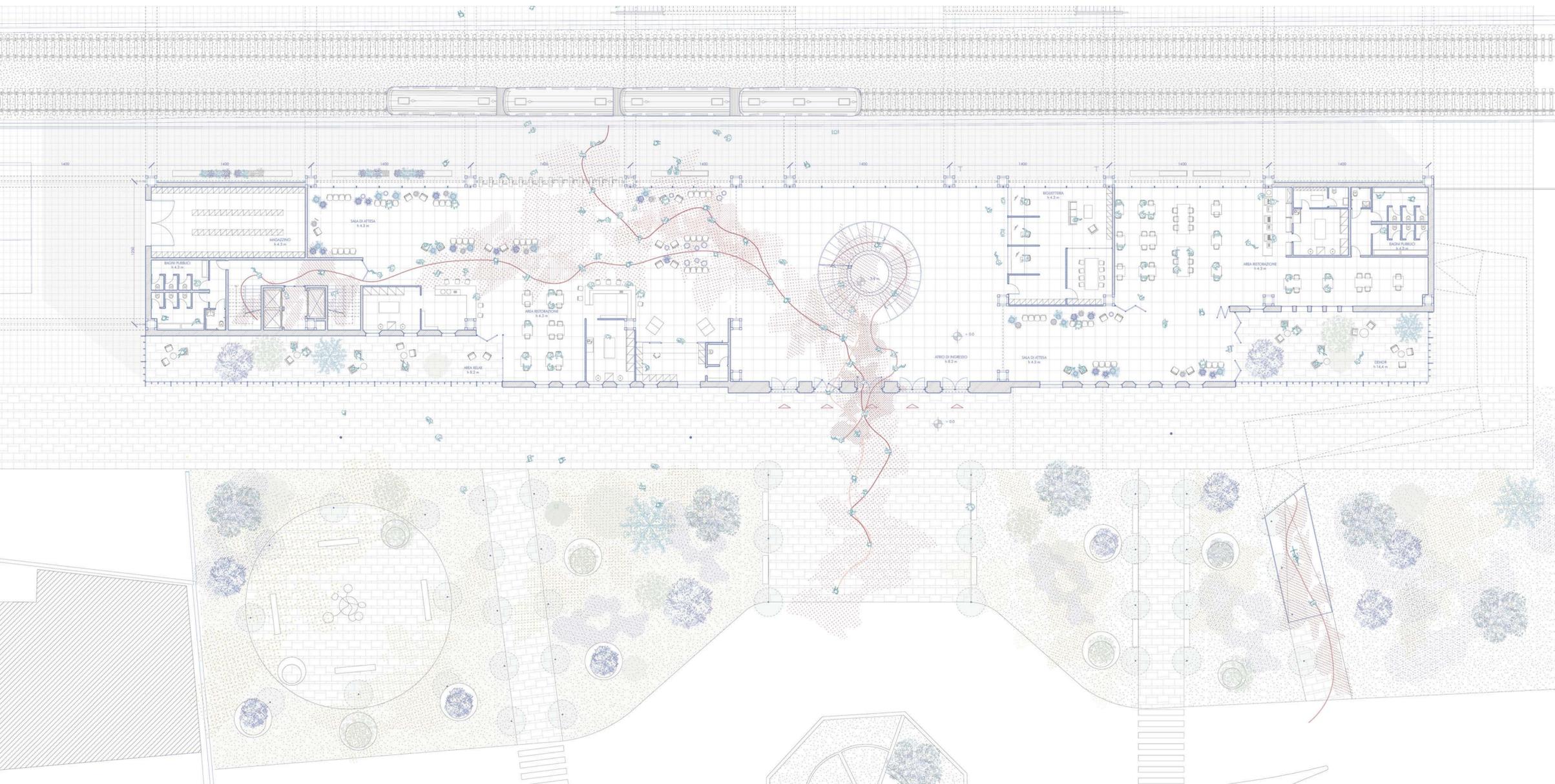




ATRIO DI INGRESSO ALLA STAZIONE



BANCHINE E PASSERELLE DI COLLEGAMENTO



La stazione mantiene la facciata storica e la coniuga ad un'aggiunta che ne amplifica l'orizzontalità, in modo tale da richiamare l'andamento di un porto. La stazione è stata concepita come una grande copertura semitrasparente posta al di sopra dei binari e della strada carrabile. La natura di interscambio modale della stazione è visibile in sezione, dove si possono vedere coesistere al di sotto di essa i diversi modi di mobilità: dei treni, delle automobili e la pre-esistente pista ciclabile.

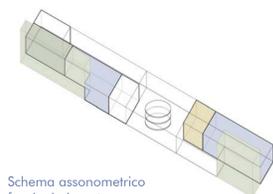
STAZIONE-PORTO

Il piano terra della stazione ospita funzioni essenziali alla vita di essa, ovvero la biglietteria, sale di attesa, aree ristorazione. Dal piano terra è inoltre possibile accedere alla prima banchina. Al piano primo si trovano funzioni di tipo amministrativo, dunque è caratterizzato dalla presenza di uffici e sale riunioni.

L'atrio della stazione ospita il volume della nuova scala a chiocciola racchiuso all'interno di uno spazio cubico, caratterizzato ai lati dalla struttura a travi riflettenti ed archi. Tale scala conduce al secondo piano, illuminato dall'alto grazie alla presenza di un grande lucernario vetrato che buca la copertura.



Schema assometrico funzioni piano primo

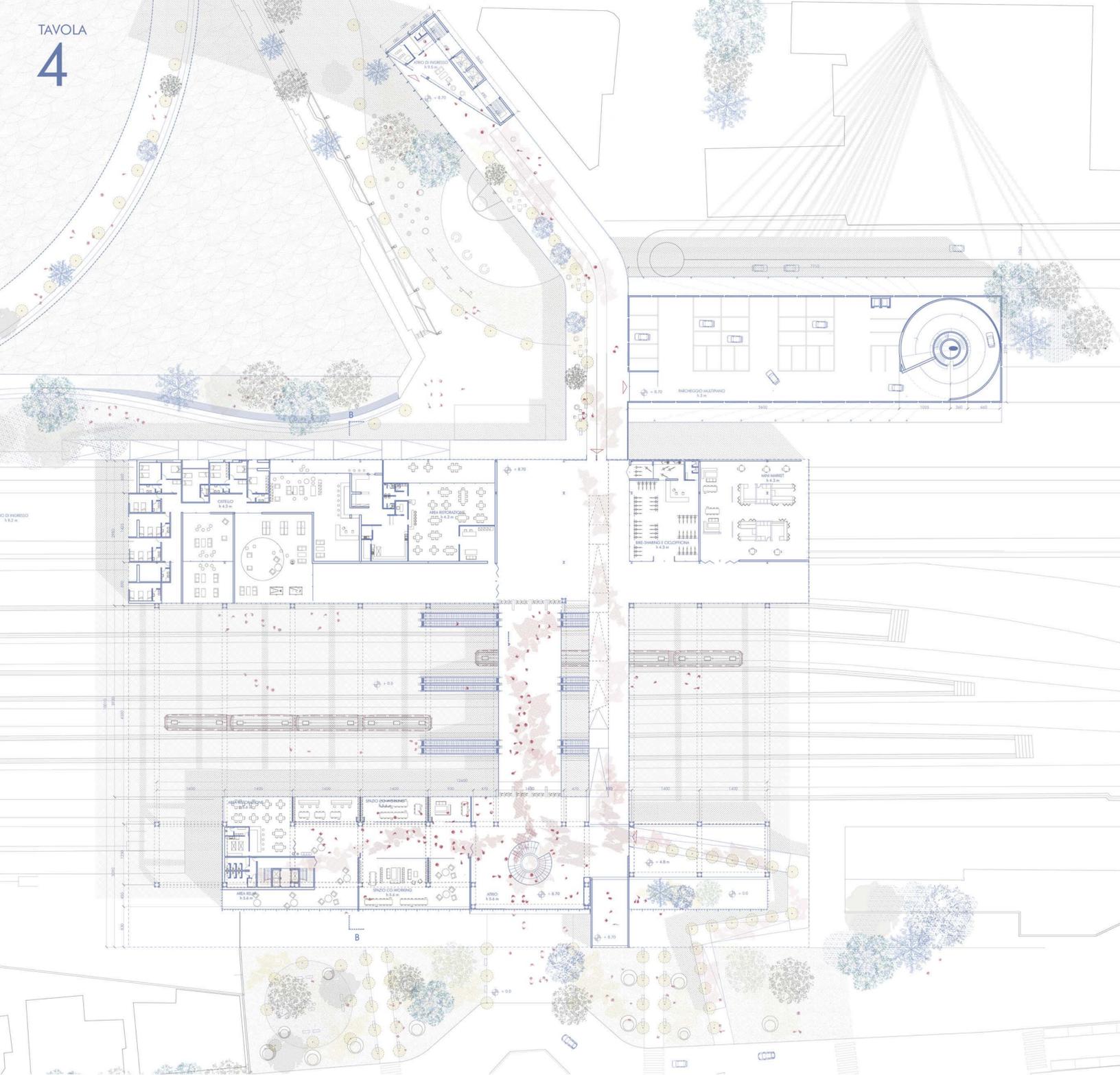


Schema assometrico funzioni piano terra

- Uffici/Spazi di lavoro
- Aree di attesa a verde
- Ristoro
- Servizi/nuclci di risalita

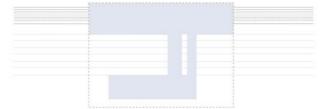
ESTRATTO PIANO TERRA  
scala 1:200



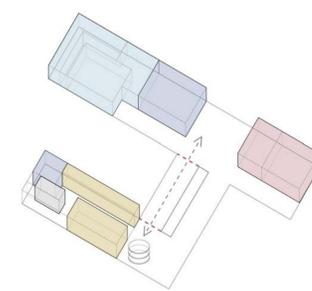


Al piano secondo i tre edifici, Fara, Vela e Porto, si trovano riuniti dalla presenza della passerella ciclo-pedonale. Il piano secondo della stazione è costituito da due volumi che si affacciano sui binari connessi da un duplice sistema: attraverso un percorso che conduce ai treni passando dall'alto e dalla passerella ciclo-pedonale, che consente di raggiungere anche la copertura a verde della stazione. Il primo volume dell'edificio stazione è in corrispondenza del sedime dell'attuale stazione e ospita al piano secondo spazi per il co-working e zone di attesa. Il secondo volume si trova sospeso al di sopra di travature in corrispondenza della strada e ospita funzioni di tipo ricettivo. È infatti il luogo di un ostello che gode della vista privilegiata sulla darsena e sui nuovi interventi che si dispiegano attorno ad essa, posizione di cui gode anche un ristorante. Accanto al proseguimento ideale della passerella si trova inoltre la sede del bike-sharing e una ciclo officina.

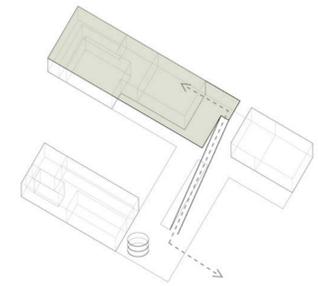
Uscendo dal volume - copertura della stazione, la passerella conduce contemporaneamente al parcheggio multipiano-Vela e al primo piano della torre. Una rampa posta accanto al prospetto su darsena della stazione consente di raggiungere la sistemazione paesaggistica della darsena. L'intervento "Ravenna in Darsena - il mare in piazza" dello studio Teprin è stato usato come punto di partenza e di collegamento per una passerella di legno di forma circolare che consente di attraversare le acque della darsena a piedi.



PIANO TERZO  
scala 1:500  
SEZIONE B-B  
scala 1:200



Schema assonometrico  
funzioni piano secondo

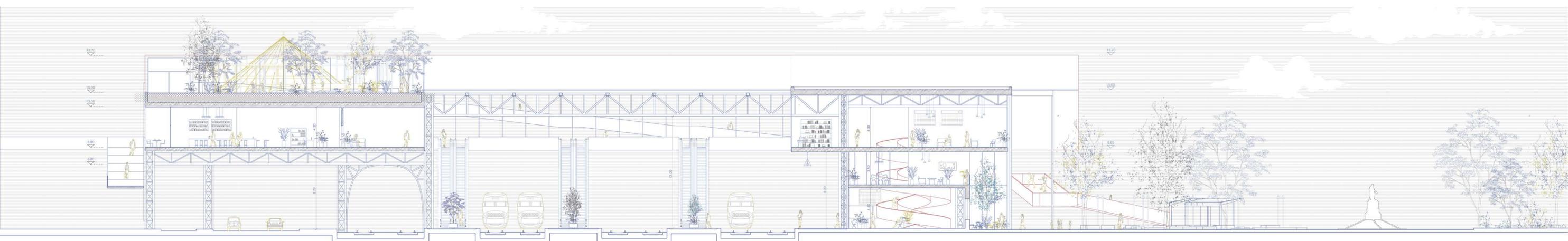


Schema assonometrico  
accesso piano copertura

- Negozi
- Uffici/Spazi di lavoro
- Tetto verde
- Ricettivo
- Ristoro
- Servizi/Nucli di risalita



PASSERELLA DI COLLEGAMENTO AI BINARI

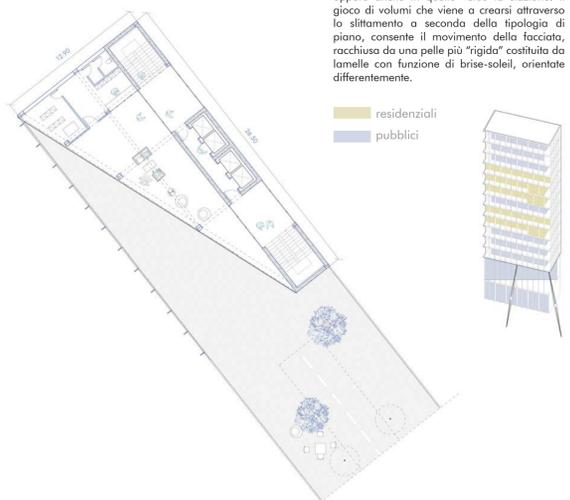


LA TORRE-FARO

Dal punto di vista strutturale, la Torre-Faro presenta un nucleo di risalita posto lungo il lato sud-est che consente l'oggetto di circa il 50% della torre, coadiuvato da due puntoni posti lungo il prospetto opposto. Il core strutturale consente di avere due soluzioni simmetriche di risalita, l'una serviente i piani abitativi e l'altra, direttamente raggiungibile dalla passerella, i piani di tipo commerciale e la copertura della torre stessa, trattata a verde, che si configura come il piano più alto da cui traggere il paesaggio offerto dalla città.

Il piano terra della torre ospita un asilo pensato per servire la torre ed il vicinato. Il vero e proprio piano terra della torre coincide con il piano primo, ovvero quello raggiungibile dal sistema di passerelle, chiuso solo per circa la metà della sua superficie; esso infatti corrisponde alla sezione di volume della torre troncata per aprirsi verso il resto dell'intervento.

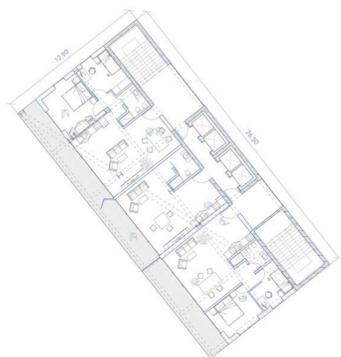
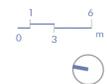
Nella torre si susseguono, alternati, piani di tipo residenziale e piani di tipo pubblico. Tutti i piani, ad esclusione di piano terra e primo, sono cinti da un ballatoio. Esso permette la riconoscibilità dei piani pubblici, che sono cinti da esso sui tre lati liberi (quindi ad eccezione del lato contenente il core), da quelli residenziali, dove si trova o solo sul lato verso la darsena, oppure anche in quello verso la stazione. Il gioco di volumi che viene a crearsi attraverso lo slittamento a seconda della tipologia di piano, consente il movimento della facciata, racchiusa da una pelle più "rigida" costituita da lamelle con funzione di brise-soleil, orientate diversamente.



residenziali  
pubblici



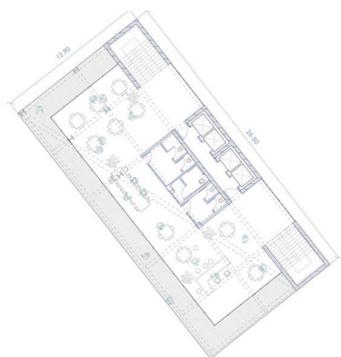
PIANO PRIMO TORRE-FARO



PIANO RESIDENZIALE TIPO A



PIANO RESIDENZIALE TIPO B



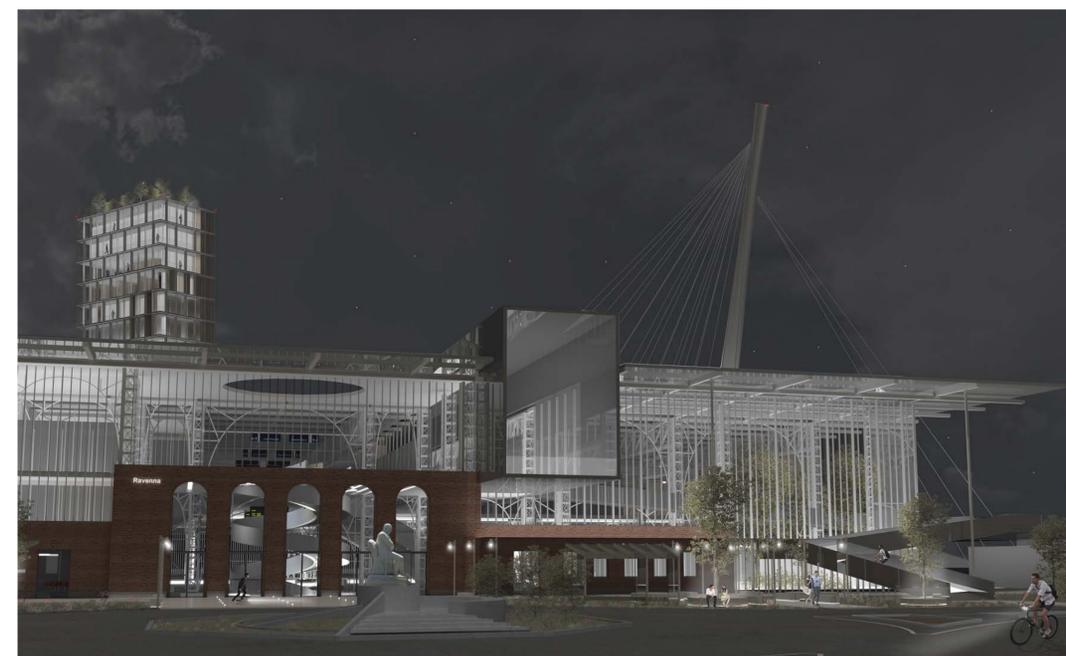
PIANO PUBBLICO



PASSEGGIATA SULLA DARSENA



SISTEMAZIONE DELL'AREA ANTISTANTE LA TORRE



PROSPETTO DA PIAZZA FARINI