



**COMUNE
RAVENNA**

AREA INFRASTRUTTURE CIVILI
SERVIZIO EDILIZIA



Sistema di Qualità certificato per:
Progettazione, programmazione,
affidamento, direzione lavori
dei lavori pubblici
e delle manutenzioni;
gestione espropri.



MUSEO ARCHEOLOGICO DI CLASSE
Via Classense – RAVENNA

PROGETTO ESECUTIVO

**INTERVENTI DI VALORIZZAZIONE INGRESSO
MUSEO ARCHEOLOGICO DI CLASSE, EX ZUCCHERIFICIO**

Segretario generale
Dott. PAOLO NERI

Assessore ai LL.PP.:
ROBERTO GIOVANNI FAGNANI

Sindaco
MICHELE DE PASCALE

Capo Servizio: Ing. CLAUDIO BONDI

Capo Area: Ing. MASSIMO CAMPRINI

Firme:

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: Ing. Claudio Bondi

PROGETTISTA COORDINATORE:	Arch. Michele Berti	_____
PROGETTISTA OPERE:	Arch. Michele Berti	_____
COORD. SICUREZZA PROGETTAZIONE:	Arch. Michele Berti	_____
COLLABORATORE DI PROGETTO:	Geom. Angelo Di Paolo	_____
RILIEVO ED ELABORAZIONE GRAFICA:	Geom. Miriam Malta	_____

R1	REVISIONE 1				MAGGIO 2019
R0	PRIMA EMISSIONE				FEBBRAIO 2019
Rev.	Descrizione	Redatto:	Controllato:	Approvato:	Data:

ELABORATO:

A

RELAZIONE GENERALE

Codice intervento: FASC. 2017\313	Codice Edificio: C023	Codice Fase: E	Codice Elaborato: RG
Scala:	File: C023-2017_06.05_313-E-RG	Data: MAGGIO 2019	Revisione: R1



INTERVENTI DI VALORIZZAZIONE INGRESSO MUSEO ARCHEOLOGICO DI CLASSE EX-ZUCCHERIFICIO

Numero elaborato: 1.1	Scala:	Titolo: RELAZIONE GENERALE
Data: 17/10/2017	Progettista:	<i>Ing. Maurizio Valzania</i> <i>Studio Tecnico Via Don Minzoni, 60 - 47521 CESENA (FC)</i>
Nst. Rif. 17/2017	Collaboratori:	<i>Arch. Gianluca Battistini</i> <i>Ing. Domenico Natali</i>

--	--	--

Relazione Generale del Progetto riguardante gli Interventi di valorizzazione ingresso al Museo Archeologico di Classe, ex zuccherificio

Il contesto e dati analitici

Lo zuccherificio di Classe fu il primo stabilimento ad essere costruito nel territorio ravennate. Il conte Carlo Rasponi, a capo di un gruppo di facoltosi ravennati, riuscì a costituire nel 1899 la Società Anonima Ligure Ravennate, con principale azionista la Società Ligure Lombarda di Genova. La realizzazione del complesso industriale suscitò reazioni contrastanti a causa della sua vicinanza con la basilica di Sant'Apollinare, distante solamente poche decine di metri, che veniva in tal modo privata della solitudine e dell'isolamento di cui aveva sempre goduto. Il terreno su cui sorgeva la fabbrica era compreso tra la linea ferroviaria che collegava Ravenna a Rimini, ultimata nel 1889, la strada Romea Vecchia e quella Classense. Nello stesso anno dell'inaugurazione, la linea tramviaria che collegava Ravenna a Forlì venne prolungata fino alla stazione di Classe per consentire il collegamento allo zuccherificio. Nel corso del 900' lo zuccherificio subì varie trasformazioni sia in termini architettonici che gestionali la cui attività fu rilevata in diverse fasi fino alla chiusura dell'impianto avvenuta nel 1982.

Il complesso, costituito da un gruppo di fabbricati allineati alla ferrovia, caratterizzati da volumetrie differenti, è in fase conclusiva di recupero ad uso espositivo; al suo interno troverà sede il Museo Archeologico di Classe in locali completamente ristrutturati e resi funzionali per questo specifica finalità.

Il Museo e l'area archeologica di Classe

Il Museo di Classe, che sorgerà a poca distanza dalla Basilica di Sant'Apollinare, è stato studiato e progettato per raccontare le vicende e i tratti salienti di un territorio straordinario per ricchezza e importanza. Un viaggio che, nelle sale del nuovo Museo, inizierà ovviamente dalle origini e terminerà con un capitolo dedicato alla storia più recente del vecchio zuccherificio. Proporrà così al visitatore un affascinante percorso nella storia con opere, plastici ricostruttivi, apparati grafici, e multimediali. Nel Museo i luoghi della memoria parteciperanno attivamente all'allestimento. L'architettura della vecchia fabbrica non verrà nascosta ma dialogherà con i materiali archeologici e con le storie ad essi legate.

Il Museo della Città e del Territorio di Classe nasce quindi con la volontà di raccontare lo stretto legame tra territorio e genti in esso insediate con linguaggi e tecnologie dell'oggi, proponendo al visitatore quella sintesi di contenuti della storia della città e dei suoi contesti con rimandi e incentivi all'esplorazione cosciente dei suoi monumenti e dei suoi gioielli culturali, potenziando e qualificando la grande capacità di richiamo che Ravenna già oggi esprime.

La nuova costituzione del Museo del Territorio di Ravenna a Classe porta a riflettere su questo aspetto centrale del ruolo educativo del patrimonio per la comunità civica di riferimento e per i fruitori tutti. D'altra parte già la sede prescelta è emblematica sia per il suo rapporto con le vicende produttive e sociali del luogo sia per far parte di un territorio ricco di testimonianze storiche: un vero e proprio caposaldo di un sistema più ampio di

offerta al pubblico strettamente collegato con il Parco Archeologico di Classe (porto di Classe, scavi della basilica di S. Severo) e con la basilica di S. Apollinare in Classe. Del sistema sarà parte e quanto più si determinerà, parallelamente alla sua nascita, un

ciclo virtuoso di operazioni di recupero e riqualificazione urbana del territorio in cui si colloca, tanto più sarà chiara e vincente l'offerta culturale proposta.

Il progetto scientifico del Museo, che racconterà la storia di Ravenna e del suo territorio, è stato elaborato secondo le linee guida di un autorevole comitato scientifico, presieduto da Andrea Carandini, professore emerito di Archeologia e storia dell'arte greca e romana all'Università La Sapienza di Roma. Il curatore del progetto di allestimento del Museo è l'architetto Andrea Mandara, che la Fondazione RavennAntica ha selezionato attraverso una procedura ad evidenza pubblica.

Il Museo, nella sua veste attuale, è il risultato di una serie di interventi che hanno consentito alla struttura di essere predisposta come macchina espositiva e anello di congiunzione dei circuiti storici ed archeologici del nostro territorio, nell'ambito di un più vasto programma di valorizzazione culturale e turistica dell'area di Classe che ruota intorno alla splendida Basilica di sant'Apollinare e all'interno del Parco del Delta del Po. Un progetto condiviso non solo idealmente ma strutturalmente legato ad aspetti di grande rilevanza scientifica nel rapporto instaurato con l'Università degli Studi di Bologna per la ricerca, gli scavi, insieme alle potenzialità divulgative per le scuole e per la didattica.

Si tratta di un importante investimento dal punto di vista dell'offerta culturale. Questo museo si colloca anche al centro di un percorso archeologico di forte incentivo per il turismo culturale, rappresenterà infatti un vero e proprio portale d'ingresso alla città: concepito secondo i più contemporanei parametri europei, racconterà la storia di Ravenna e del territorio attraverso linguaggi e tecnologie innovative, trasferendo ai visitatori una serie di sollecitazioni per stimolarli a proseguire la visita in città. Proprio in un'ottica di sistema, stiamo lavorando insieme al Ministero dei Beni Culturali per sperimentare forme avanzate d'integrazione tra il patrimonio storico artistico dello Stato e quello del Comune e questo progetto si colloca a pieno in questo percorso".

Il Museo di Classe, che sarà inaugurato alla fine del 2018, rappresenta un ulteriore sito culturale che arricchirà l'offerta turistica, non solo del territorio e della città di Ravenna, ma di tutta la regione Emilia-Romagna, contribuendo ad aumentare l'appeal dei flussi di turismo culturale. In particolare questa proposta, pone l'attenzione alla valorizzazione dell'area d'ingresso al Museo.

Oggetto dell'intervento

L'area oggetto di intervento si colloca a sud di Ravenna, in località Classe. La pianificazione urbanistica di livello strutturale adottata dal Comune di Ravenna inserisce l'area all'interno del Sistema paesaggistico ambientale. **L'intervento progettato, come si evince nei documenti progettuali allegati alla presente proposta, prevede la valorizzazione dell'ingresso del costituendo Museo di Archeologico di Classe.** Il progetto di valorizzazione si concentra sul recupero dei due edifici posti ai lati dell'ingresso e dell'area pavimentata immediatamente antistante all'ingresso stesso del museo. Il museo si trova in fregio alla linea ferroviaria Rimini – Ferrara e l'ingresso costituisce l'appendice più a nord dell'intera superficie museale.

Attualmente gli edifici oggetto di recupero posti ai lati dell'ingresso sono fortemente lesionati e labenti. Per il loro recupero è necessario intervenire sul rifacimento completo delle fondazioni e sulla completa sostituzione delle falde e delle orditure dei tetti e la realizzazione degli opportuni apparati impiantistici. Per quanto riguarda i prospetti, i muri verranno ricomposti attenendosi fermamente alla loro origine e tradizione costruttiva. Mentre per l'attuale area pavimentata antistante l'ingresso è prevista la sostituzione di tutta l'attuale pavimentazione con nuovi materiali, selezionati per dialogare con quelli impiegati all'interno del museo stesso, e la realizzazione di tutti i sottoservizi. Gli interventi di sistemazione e valorizzazione previsti consentiranno, alla fine dei lavori, il recupero di due edifici vincolati e classificati nella lista dei beni architettonici statali e regionali, ma oltre a questo

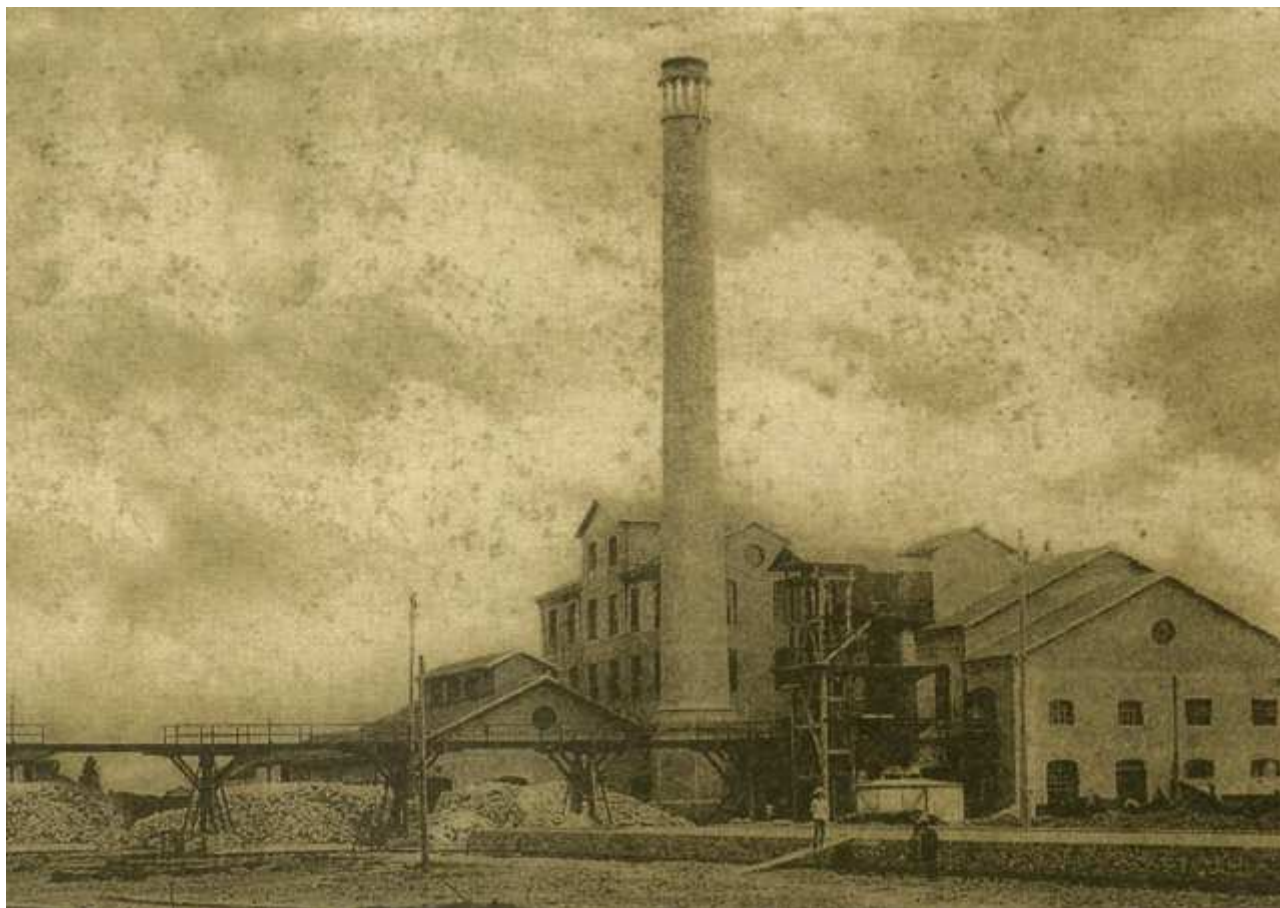
potranno essere utilizzati pienamente e conformemente alle finalità del Museo di Classe il cui fine, come si diceva più sopra, è quello di promuovere la conoscenza del territorio ambientale e archeologico circostante. La nuova pavimentazione antistante all'ingresso garantirà una maggiore fruibilità pubblica dei visitatori e dei turisti e contribuirà a potenziare la capacità funzionale di promozione del territorio che dovrà essere in particolare espletata nelle attività che si svolgeranno all'interno degli edifici recuperati.

Indicazioni di conformità agli obiettivi di programmazione locale e regionale e alle previsioni degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica

Gli INTERVENTI DI VALORIZZAZIONE INGRESSO MUSEO ARCHEOLOGICO DI CLASSE EX ZUCCHERIFICIO interessano l'area dell'ex-zuccherificio di Classe, che sorge immediatamente a sud-ovest del nucleo storico di Ravenna, in località Classe, nei pressi dell'antica Basilica paleocristiana di Classe e dell'importante Area Archeologica dell'antico Porto di Classe. La costruzione dell'importante complesso per la lavorazione della barbabietola da zucchero si deve alla "Società Anonima Ligure Ravennate", costituitasi il 4 aprile 1899, che nello stesso anno da avviò alla costruzione dello Zuccherificio di Classe, divenuto operativo con la prima campagna saccarifera già nell'agosto del 1900.

I primi impianti di lavorazione erano della ditta Breitfeld&Danek di Praga mentre la direzione dello stabilimento venne affidata al moravo Bernard Schenk e ad un gruppo di tecnici scelti di provenienza austro-ungarica. Nel 1907 il direttore slesiano Schimdt, succeduto a Schenk nel 1904, lascia lo stabilimento e viene sostituito dall'ing. Tito Valbusa, il primo italiano, che resterà carica fino al 1940. Durante il periodo bellico lo stabilimento viene danneggiato dai pesanti bombardamenti ma nel 1946, dopo il ripristino degli impianti, riprende la piena operatività. Viene più volte ampliato e potenziato sino ad arrivare, nel 1966, alla lavorazione di 36.000 quintali di barbabietole al giorno.

Nel 1930 lo zuccherificio di Classe era entrato nell'orbita della società saccarifera Eridania Zuccherifici Nazionali di Genova, che aveva gradualmente aumentato l'attività e la produzione dello stabilimento di Classe fino al 1972, in questo anno lo zuccherificio viene ceduto alla Società Romana Zuccheri, associata del Gruppo Maraldi di Cesena, le attività dello stabilimento però scemarono fino chiusura definitivamente nel 1982. A metà degli anni Novanta il Comune di Ravenna acquisisce l'area e le strutture per destinarle alla realizzazione del Museo Archeologico di Classe, con gradual interventi gli immobili sono stati via via ristrutturati e recuperati per le nuove destinazioni d'uso.



Lo zuccherificio di Classe in piena attività nei primi anni del '900.

Lo stabilimento è decisamente imponente e risulta fortemente connotato dalla mole di alcuni edifici allungati e disposti parallelamente alla linea ferroviaria Ravenna-Rimini, anch'essa era entrata in attività nel 1899 con lo zuccherificio. In posizione più defilata, posti in prossimità della strada di accesso al complesso produttivo sono presenti alcuni fabbricati più modesti: la palazzina degli uffici, la portineria e un più piccolo magazzino, un tempo questi edifici presidiavano l'ingresso del personale nonché l'accesso dei vagoni merci, grazie al collegamento diretto con la linea ferroviaria, in posizione limitrofa alla stazione di Classe.



L'ex-zuccherificio di Classe ai giorni nostri a seguito del recupero per la nuova destinazione museale.

Il progetto per la VALORIZZAZIONE DELL'INGRESSO AL MUSEO ARCHEOLOGICO DI CLASSE vuole integrare quanto già realizzato dall'amministrazione comunale negli anni passati al fine di migliorare le condizioni generali dell'area di ingresso per i visitatori, nonché mettere a disposizione alcuni fabbricati al momento in stato conservativo non ottimale per poter implementare le dotazioni del complesso museale in fase di ultimazione e apertura al pubblico.

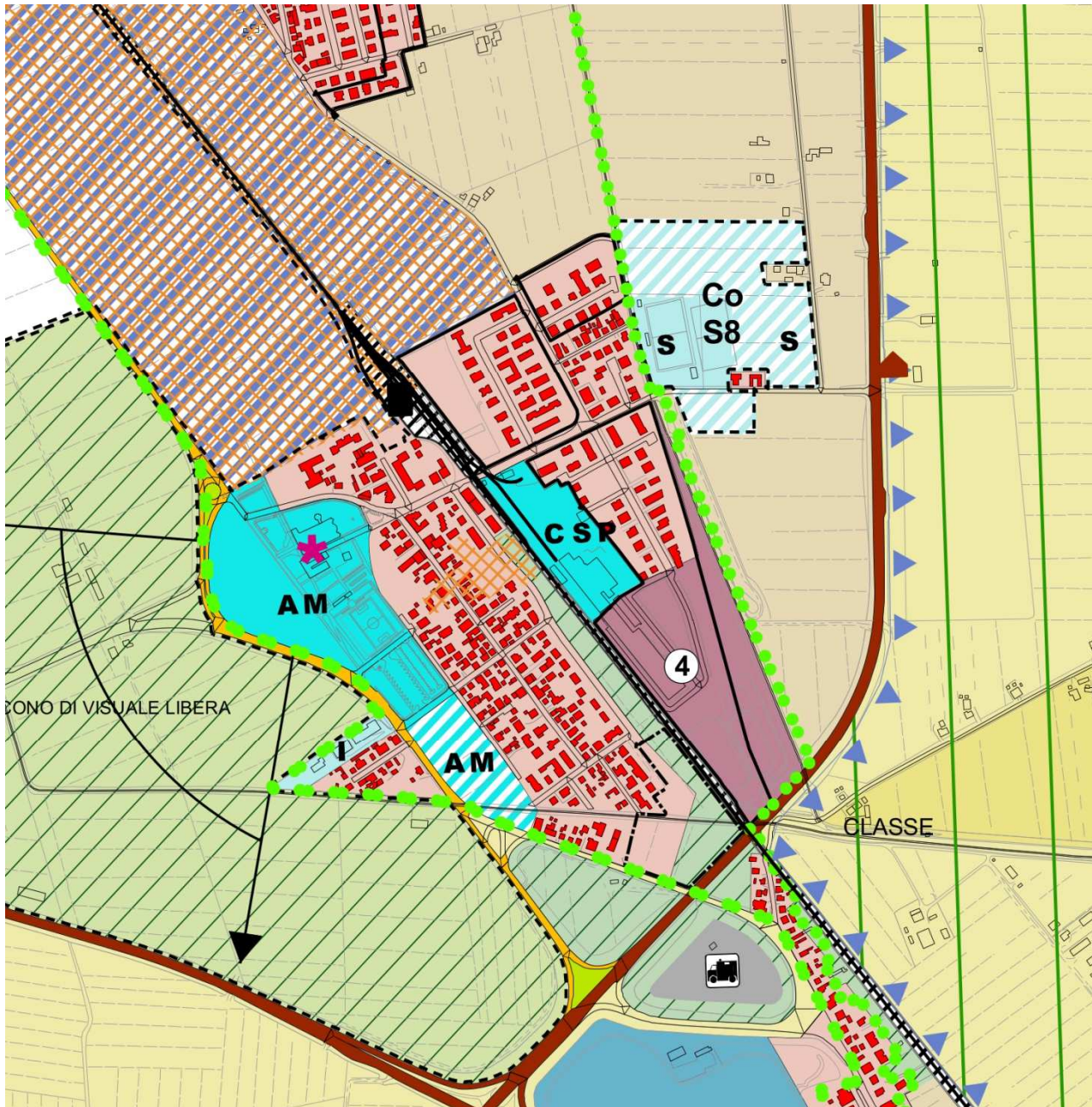
Il piazzale di ingresso prospiciente la via Classense sarà oggetto di un completo risanamento che implica la revisione delle pavimentazioni, la collocazione di nuovi arredi urbani e illuminazione pubblica, l'intervento è in sintonia e continuità con i materiali e le forme già impiegati nei precedenti interventi, in particolare si impiegheranno pavimentazioni in pietra naturale con posa "alla pesarese".

Per quanto riguarda invece i due corpi di fabbrica che si affacciano sul piazzale di ingresso essi saranno oggetto di interventi generali di "restauro e risanamento conservativo" che prevedono la revisione delle coperture e delle opere fondali, miglioramento statico-sismico, rinnovamento di finiture interne e infissi, nonché implementazione impiantistica necessaria a poter ospitare le nuove destinazioni d'uso ovvero un punto informativo turistico (Corpo B) e una piccola officina e deposito biciclette (Corpo A) a servizio dei visitatori del museo archeologico e delle altre emergenze culturali presenti nella località di Classe.

Vincoli

Il complesso dell'ex zuccherificio di Classe è da annoverare tra le più importanti manifestazioni di "archeologia industriale" della provincia di Ravenna, pertanto l'area esterna dello stabilimento nonché tutti i fabbricati esistenti risultano tutelati in ottemperanza alla Legge 1 Giugno 1939, N.1089, notificata con Decreto generale del Ministero per i Beni e le attività Culturali dell' 11 Novembre 1999.

Il **Piano Strutturale Comunale** (PSC 2003 Art. 57) classifica l'area sulla quale sorge l'ex-zuccherificio di Classe tra le "Attrezzature private di interesse pubblico" ovvero quelle attrezzature e i servizi privati riconosciuti di pubblico interesse, che integrano la dotazione di attrezzature e di spazi collettivi pubblici. Il complesso dell'ex-zuccherificio di Classe è inoltre individuato tra le categorie delle "Attrezzature culturali, sociali e politiche" (CSP), così come evidenziato nell'elaborato PS3 - Spazi e Sistemi (Foglio 17 - CLASSE) di cui si allega un estratto.



Estratto Foglio 17 Classe del PSC 2003 - PS3 Spazi e Sistemi.

Indicazione degli obiettivi generali e specifici che si intendono raggiungere con l'intervento

8

informazioni, agevolare la conoscenza dei luoghi e agevolare la frequentazione turistica degli stessi.

Per questo il recupero dei due edifici posti all'ingresso del museo è così importante. Si tratta di un porta rivolta soprattutto verso l'esterno del Museo verso il territorio circostante. **Uno dei due edifici sarà recuperato per diventare un info point e dare informazioni al turista** che si appresta a visitare la vasta offerta turistica e naturalistica dell'Area: Museo, basilica di S. Apollinare in Classe, area archeologica di san Severo, Antico porto di Classe, il Parco del Delta e tutta la rete culturale presente a Ravenna. Il secondo edificio recuperato invece sarà predisposto per ospitare azioni fisiche di collegamento al circuito territoriale di Classe_Ravenna nell'ottica della mobilità sostenibile, adibendolo a punto informativo per i ciclisti. L'azione è volta quindi a realizzare una **stazione informativa e per chi utilizza mezzi di trasporto** a basso impatto ambientale seguendo le direttive territoriali del comune di Ravenna che sta elaborando una importante progettualità di circuiti e stazioni di destinati alla condivisione delle bici ordinarie e di quelle a pedalata assistita. Anche questo in funzione di agevolare i turisti che si serviranno della mobilità sostenibile per poter raggiungere le attrazioni turistiche archeologiche e naturalistiche di Classe.

L'obiettivo è quello di migliorare qualitativamente la fruizione a livello turistico culturale del sito archeologico e potenziare la valenza eco-ambientale dell'intervento. Ad esempio l'ingresso del Museo è adiacente alla Stazione Ferroviaria di Classe collegata in soli 2 minuti di transito alla stazione centrale di Ravenna. Nella tratta Ravenna Classe e viceversa è possibile caricare le biciclette. Di conseguenza l'abbinamento treno e bicicletta si presta per essere uno dei mezzi più idonei per un turismo sostenibile; Anche e agevolare i turisti che si serviranno di questa mobilità per raggiungere le attrazioni turistiche archeologiche e naturalistiche.

Il percorso sarà privo di barriere architettoniche, per consentire l'accesso ai disabili e a passeggini e carrozzine. Attraverso questo progetto, si vuole valorizzare un sito ad elevata valenza storico/culturale/ ambientale. Con l'apertura del Museo di Classe, si andrà poi ad innalzare la qualità complessiva dell'offerta turistica di Ravenna e dell'intera area del Delta Emiliano-Romagnolo. Si verrà a creare di conseguenza anche una nuova imprenditorialità nei settori del turismo, artigianato artistico, servizi e ristorazione. Altro obiettivo sarà quello di mettere in rete il Museo Archeologico di Classe con le altre realtà culturali presenti e sarà realizzata una efficace programma di promo-comunicazione per aumentare la visibilità del sito archeologico.

Elenco delle autorizzazioni previste dalle norme vigenti in relazione alla tipologia di intervento

L'intervento previsto dal progetto, trattandosi del recupero di due fabbricati e di una sistemazione esterna in un'area archeologica è soggetto all'Autorizzazione da parte della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, la richiesta del parere di competenza sarà inoltrata in questa fase per conseguire l'ottenimento autorizzativo prima dell'approvazione del progetto esecutivo. Per quanto riguarda invece il progetto delle opere strutturali di adeguamento statico e miglioramento sismico dei due edifici, rientrando il Comune di Ravenna nella categoria sismica III ovvero a bassa sismicità e trattandosi di edifici che non risultano nell'elenco degli edifici strategici rilevanti ai sensi della Delibera Regionale n. 1661/2009 del 02/11/2009, non risulta necessaria la richiesta dell'Autorizzazione sismica all'Ufficio competente, pertanto prima dell'inizio dei lavori sarà effettuato un normale Deposito Sismico (equivale alla comunicazione di inizio dei lavori strutturali) presso gli uffici comunali competenti.

Le opere da realizzare

L'intervento è mirato alla sistemazione e riqualificazione dell'area antistante l'accesso al Museo Archeologico di Classe vicino all'accesso della palazzina sede della Fondazione Ravenna Antica in Via Classense 29 e al recupero di due fabbricati annessi all'area in questione e precisamente un ex cabina elettrica facente parte funzionale dell'ex zuccherificio (attuale Museo di Classe) e un altro fabbricato che rappresentava l'officina per i treni che accedevano dentro l'area dell'ex zuccherificio. L'area attuale evidenzia una pavimentazione in conglomerato bituminoso che si estende fino alla strada di accesso (Via Classense) fino alla delimitazione della recinzione in muratura a faccia vista (esistente). Si è valutato il rifacimento totale della pavimentazione antistante l'ingresso mediante una tipologia e una modalità di posa uguale a quella interna dell'area dell'ex zuccherificio ovvero un selciato alla Pesarese. Il lavoro consiste nella messa in opera dei ciottoli tipo pesarese e montaggio su di un letto umido realizzato in cemento e sabbia con montaggio in file parallele ed omogenee per misura delle stesse. Si prevede inoltre la realizzazione di marciapiedi laterali attualmente inesistenti con l'accesso centrale che si raccorda al piazzale con la stessa pavimentazione tipo pesarese.

Per quanto riguarda invece la conservazione della traccia dei binari in pavimentazione, si è proposto di riproporla in metallo, della stessa dimensione dei binari esistenti, sia all'esterno che all'interno del muro di cinta del museo.

Gli edifici in muratura a faccia vista succitati, si trovano attualmente in uno stato di degrado e di fatiscenza che interessa sia i solai di copertura lignei sia i setti murari a faccia vista. Sulle facciate in diversi punti sono presenti lesioni passanti visibili sia sulle pareti esterne sia sulle pareti interne, gli archi delle aperture presentano in chiave delle lesioni, i cornicioni risultano in molti punti delle labezze e dai saggi effettuati risulta l'assenza di un sistema fondazionale adeguato. L'intervento di recupero totale dei due edifici in sostanza si tratta di un adeguamento statico e funzionale delle strutture e un miglioramento sismico in grado di conferire alle due strutture un coefficiente di sicurezza adeguato alle funzioni che dovranno assolvere in futuro. I solai lignei e i rispettivi controsoffitti in cannucciato ormai fatiscenti e in forte stato di abbandono e degrado. Si prevede infatti la realizzazione di nuovi solai di copertura lignei in tutti e due i fabbricati in muratura, il primo fabbricato (ex cabina elettrica) di forma rettangolare dimensioni 10,78*4,76 m presenta una copertura a quattro falde con numero due capriate lignee, due timpani murari di nuova costruzione che portano la struttura secondaria (terzere) e un assito ligneo con il soprastante manto impermeabilizzante e manto di copertura in tegole marsigliesi. Il secondo fabbricato (ex officina dei treni) di forma quadrata e dimensioni 5,58 *5,58 m nell'ipotesi di rifacimento della copertura lignea si prevede una capriata lignea con i diagonali (displuvi) e le terzere superiori con l'assito ligneo e il soprastante manto impermeabilizzante e manto di copertura in tegole marsigliesi. Le murature lesionate dei due fabbricati saranno rinforzate con il metodo cucì e scuci, si prevede anche una ripresa della stilatura dei giunti con la scarnitura delle vecchie malte (ove giudicate irrecuperabili) con l'onere della salvaguardia dei tratti in cui sia possibile un intervento conservativo, stuccatura delle connessioni con malta di calce e inerti adeguati e malte idonee per colorazione e granulometria. Le fondazioni attualmente inesistenti saranno realizzate mediante una platea di spessore 30 cm in conglomerato cementizio armato opportunamente armata e connessa alle murature portanti perimetrali. A livello sommitale delle murature sarà realizzata una cerchiatura metallica con putrelle UPN 200 ancorate alla muratura al fine di concretizzare l'effetto di una vera e propria cordolatura sommitale senza però andare ad incrementare i carichi e soprattutto senza dover rifare integralmente i cornicioni in muratura che solo in alcuni punti saranno rinforzati per la presenza di alcune lesioni. Le aperture presentano nelle volte laddove presenti delle lesioni che saranno eliminate con interventi appositi di rinforzo al fine di evitare possibili collassi delle arcate esterne. Sono previsti arredi da esterno

come panchine e cestini sia nell'area antistante l'ingresso sia all'interno dell'area archeologica. Il primo edificio (edificio A) valutando la propensione turistica dei sistemi di bike sharing, sarà adibito a deposito/officina, realizzato proprio per le destinazioni turistiche essendo stati considerati fattori di attrattiva facenti parte del prodotto turistico globale offerto. All'interno della struttura sono stati anche ricavati un ufficio, uno spogliatoio per il personale e un bagno. Il secondo fabbricato (edificio B) sarà adibito ad infopoint compreso i servizi di un ripostiglio e un bagno per il personale. Tutti gli ambienti dei due saranno dotati di impiantistica di climatizzazione invernale/estiva con pompa di calore ad inverter, impianto elettrico, di illuminazione, trasmissione dati e predisposizione impianto antintrusione. La pavimentazione a parte la zona ufficio, bagni spogliatoi e ripostiglio sarà realizzata in battuto di cemento tipo pavimentazione tipo industriale con rivestimento epossidico le restanti parti saranno in ceramica. Tutti gli ambienti interni dei due edifici oggetto di intervento saranno dotati di controsoffittatura in cartongesso coibentata con lana di roccia per limitare l'altezza di piano dei locali e limitare quindi le dispersioni termiche per un miglioramento del contenimento energetico.

L'area esterna sarà opportunamente illuminata con due proiettori a parete tipo led uno posizionato sulla parete laterale dell'edificio A e l'altro posizionato sulla parete laterale dell'edificio B contrapposti, in modo tale da creare l'effetto illuminante migliore nella zona dell'ingresso al museo archeologico.

Punto f) DIAGRAMMA DEI TEMPI DI REALIZZAZIONE DELL'OPERA (150 giorni)																																																																																																																																																										
TEMPI DI LAVORAZIONE	1° MESE																														2° MESE																														3° MESE																														4° MESE																														5° MESE																																	
LAVORAZIONI																																																																																																																																																										
Allestimento cantiere (3gg)																																																																																																																																																										
Demolizioni/rimozioni (10gg)																																																																																																																																																										
Scavi e rinterri (5gg)																																																																																																																																																										
Fondazioni in c.a. (10gg)																																																																																																																																																										
Opere fognarie (5gg)																																																																																																																																																										
Rinforzi murature (20gg)																																																																																																																																																										
Strutture metalliche (3gg)																																																																																																																																																										
Solai copertura lignei (8gg)																																																																																																																																																										
Divisori interni (3gg)																																																																																																																																																										
Bancali (2gg)																																																																																																																																																										
Infissi esterni (4gg)																																																																																																																																																										
Impianti idrico-sanitari (3gg)																																																																																																																																																										
Imp. elettrici/tras. dati (7gg)																																																																																																																																																										
Imp. Climatizzazione (5gg)																																																																																																																																																										
Sottofondi e massetti (8gg)																																																																																																																																																										
Intonaci interni (4gg)																																																																																																																																																										
Pavimenti rivestimenti (7gg)																																																																																																																																																										
Porte interne (2gg)																																																																																																																																																										
Tinteggiature interne (3gg)																																																																																																																																																										
Pavimentazione ester. (26gg)																																																																																																																																																										
Marciaiedi (7gg)																																																																																																																																																										
Arredi da esterno (3gg)																																																																																																																																																										
Smobilizzo cantiere (2gg)																																																																																																																																																										

Cantierabilità dell'opera

Entrando nel merito dei vari elementi che caratterizzano lo stato di cantierabilità del progetto (e quindi l'effettiva appaltabilità dell'opera), si dichiara che le condizioni sono state tutte accertate, è stata verificata la piena ed effettiva disponibilità dell'area e dei beni interessati dalle opere che dovranno essere realizzate. Lo stato di attuazione del progetto esecutivo completo e dell'iter autorizzativo ne garantiscono l'effettiva possibilità di procedere in tempi brevi dopo l'approvazione del progetto esecutivo, all'espletamento della gara per l'esecuzione delle opere con il successivo avvio dei lavori (potendo, in questo modo escludere la possibilità che si manifestino impedimenti relativi al mancato completamento dell'iter pre-gara lavori). Il progetto esecutivo allegato risulta completo di tutte le sue parti compreso il parere della Soprintendenza. Sulla base delle somme indicate nel quadro economico di progetto, si è verificata l'effettiva disponibilità dell'importo corrispondente con il finanziamento assegnabile previsto per i lavori. L'iter burocratico per l'appalto delle opere avrà i tempi tecnici minimi per garantire la trasparenza e la concorrenzialità delle ditte partecipanti alla gara ed è auspicabile valutare un arco temporale di 60 giorni per procedere alla stesura del contratto d'appalto e quindi alla consegna dei lavori. Il tempo utile dei lavori è stato considerato di 150 giorni (5 mesi) pertanto è presumibile che dalla comunicazione di concessione del contributo alla consegna dei lavori all'impresa aggiudicataria possa trascorrere un lasso tempo di circa 5 mesi e altri successivi 5 mesi per la realizzazione dell'opera. Si conclude pertanto che dall'analisi effettuata, l'opera risulta sicuramente cantierabile e i tempi necessari per l'avvio dei lavori saranno estremamente ridotti, il cronoprogramma di utilizzo delle risorse assegnate risulta definibile entro termini certi (trattasi di un contributo pari al 100% della spesa ammissibile nel limite massimo di Euro 200.000), tutte le problematiche di natura progettuale sono state risolte, verificate e validate in questa fase e le procedure amministrative per le autorizzazioni sono state assolve positivamente.

Piano finanziario che riporta le spese da sostenere per la realizzazione dell'intervento

Si riporta di seguito il quadro tecnico economico di progetto:

COSTI DELLA SICUREZZA NON ASSOGGETABILI A RIBASSO D'ASTA	€ 6.110,50
TOTALE INTERVENTI	€ 158.520,10
TOTALE LAVORI AL NETTO DELL'I.V.A. DOVUTA PER LEGGE	€ 164.630,60
SPESE TECNICHE INCENTIVI 2%, DIREZIONE LAVORI, COORDINAMENTO DELLA SICUREZZA IN FASE DI ESECUZIONE, COLLAUDO STATICO IN CORSO D'OPERA E IMPREVISTI	€ 6.854,92
I.V.A. AL 10% SUI LAVORI	€ 16.463,06
TOTALE COMPLESSIVO	€ 187.948,58

Descrizione dei servizi che effettivamente si svolgeranno nelle aree oggetto di intervento

I servizi che si svolgeranno nell'area oggetto di recupero sono destinati ad espletare azioni di promozione del territorio, un centro strategico di diffusione e promozione. Qui si potranno trovare istruzioni e indicazioni per l'utilizzo dei servizi offerti dal territorio e predisporre azioni sinergiche con tutte le organizzazioni per agevolare e incentivare la fruizione turistica culturale. Ovviamente ad un obiettivo di prospettiva generale e di carattere sistemico se ne affiancherà uno più specifico nel tentativo di caratterizzare il servizio informativo nella direzione di evidenziare le peculiarità del nostro territorio nelle sue specifiche caratteristiche, con particolare attenzione all'archeologia, al mosaico, al paesaggio ambientale. I canali di diffusione di questo patrimonio informativo saranno veicolate attraverso i tradizionali materiali stampa ma anche attraverso l'utilizzo delle nuove tecnologie. In sostanza si verrà a creare un'isola informativa e di servizi il cui compito sarà quello di intercettare i visitatori, grazie alla sua vicinanza con la Basilica di sant'Apollinare in Classe e consentire una ridistribuzione dell'offerta orientata. Si tratta quindi di un servizio fondamentalmente pubblico rivolto ai fruitori il cui scopo deve essere quello di intercettare e orientare il turismo sia culturale e naturalistico con una spiccata attenzione anche al mondo scolastico. I servizi che verranno offerti all'interno dei due edifici riqualificati saranno gestiti dalla Fondazione parco archeologico di Classe in quanto soggetto che gestirà il Museo di Classe ed in quanto ente istituito in esecuzione del Protocollo di intenti sottoscritto il 5 dicembre 1997 dal Comune di Ravenna, dall'Università degli Studi di Bologna, dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia-Romagna, dalla Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici per la province di Ravenna, Ferrara, Forlì-Cesena e Rimini, dall'Archidiocesi di Ravenna-Cervia, dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Ravenna. I suoi scopi come da statuto sono: Gli scopi della Fondazione sono:

- garantire un'adeguata conservazione e fruizione pubblica dei beni culturali conferiti e/o dati in concessione o in uso;
- migliorare la fruizione pubblica dei beni culturali conferiti, e/o dati in concessione o in uso, garantendone nel contempo l'adeguata conservazione;
- attuare la integrazione delle attività di gestione e valorizzazione dei beni culturali conferiti e/o dati in concessione o in uso, con quelle riguardanti i beni conferiti dagli altri partecipanti alla Fondazione, incrementando nel territorio i servizi offerti al pubblico, migliorandone la qualità e realizzando economie di gestione;

realizzare forme di valorizzazione del patrimonio musivo, nazionale ed internazionale anche con interventi di restauro dei beni .

Di seguito una breve scheda delle attività che la valorizzazione dell'ingresso del Museo sarà in grado di consentire:

Informazione e Accoglienza Turistica

- Servizio informazioni e servizi di pubblica utilità per eventuali necessità dell'utente.
- Distribuzione materiale turistico del territorio
- Realizzazione di mappe e guide turistiche
- Informazioni sui percorsi ciclo pedonali e possibilità di usufruire del bike sharing
- Prenotazioni individuali e per gruppi, last minute e a lungo termine, dirette, telefoniche e online

- Gestione di una banca dati con informazioni su tutte le realtà territoriali e Indagine sulla soddisfazione dell'utente. Raccolta schede reclami e inoltro all'Ente o al servizio competente.
- Centro relazioni con il mondo scolastico e per la didattica

Biglietteria

- Prevendita dei biglietti per i parchi, musei, mostre, escursioni, trasporti, concerti ed eventi in genere

Azioni di Marketing territoriale

- Promozione di brand sul territorio
- Attività di Destination Management
- Creazione di reti territoriali a fini promozionali
- Supporto organizzativo per grandi eventi territoriali
- Centro media per piani di comunicazione sul territorio
- Gestione e sviluppo uffici di informazione diffusa e azioni sinergiche con tutte le organizzazioni turistiche e di promozione del territorio attivi in provincia e oltre

Piano finanziario che dimostri la sostenibilità nel tempo dei servizi offerti;

PIANO FINANZIARIO SU 12 MESI DELLA SOSTENIBILITA' NEL TEMPO DEL PROGETTO RELATIVO AI DUE EDIFICI ADIBITI AD INFO POINT E POSTI ALL'INGRESSO DEL MUSEO DI CLASSE

VOCI DI COSTO	TEMPI	COSTI
PERSONALE	2 PERSONE PER 11 MESI A 20 ORE SETTIMANALI	15.800 EURO
UTENZE (LUCE ACQUA)	12 MESI X 2 EDIFICI	1.800
SPESE GENERALI	12 MESI X 2 EDIFICI	600
TOTALE		EURO 18.200

PREMESSO CHE I DUE EDIFICI OSPITERANNO 2 PUNTI INFORMATIVI E CHE GLI STESSI NON SARANNO GENERATORI DI ENTRATE, VISTO IL PIANO DI GESTIONE DEL MUSEO DI CLASSE FATTO DA UNA SPECIFICA DITTA E CHE **PREVEDE UN FLUSSO ANNUO DI TURISTI E SCOLARESCE PARI A 64.500 PERSONE ANNUE** .

Nello specifico, la capacità del nuovo assetto degli spazi espositivi di attrarre domanda aggiuntiva rappresenta un fattore determinante del percorso di valorizzazione culturale e territoriale che il progetto ha delineato, sia sotto il profilo

della sostenibilità finanziaria della gestione, sia dal punto di vista dell'impatto economico sul territorio.

Con l'intervento di ristrutturazione dell'ex zuccherificio, la Fondazione vuole dare un impulso decisivo al percorso di valorizzazione culturale della città (anche a fini turistici, come recita l'atto costitutivo della Fondazione). Il recupero della struttura industriale renderà disponibile un'ampia superficie (circa 2.500 mq coperti). Il percorso di visita in fase di allestimento illustrerà in una chiave innovativa e facilmente accessibile la storia antica della città, dalle origini del porto di Classe ai fasti di "Ravenna Capitale", valorizzandone anche le vicende economico-produttive recenti (con il racconto delle origini e dell'evoluzione dello stabilimento industriale). I flussi turistici della città – considerate le potenzialità del patrimonio culturale – possono contare su margini molto ampi di sviluppo e potrebbero crescere ancora, nei prossimi anni (soprattutto sul fronte della *domanda estera*); Ravenna, tra l'altro, può da qualche anno contare su un crescente flusso di turismo crocieristico con interessanti ricadute economiche per il tessuto locale. Premessa fondamentale per la quantificazione dell'attrattività potenziale del nuovo Museo Archeologico di Classe è l'analisi della composizione dei bacini di utenza di riferimento (turisti, residenti, scolaresche, escursionisti) e delle caratteristiche dell'attuale domanda culturale della città (e del circuito di RavennAntica).

Il patrimonio culturale della città di Ravenna, secondo le stime prodotte nell'analisi della domanda attuale attrae circa *250 mila visitatori* ogni anno, che si distribuiscono in modo eterogeneo nei principali circuiti della città. Secondo tali stime, i visitatori effettivi del circuito di luoghi gestito dalla Fondazione RavennAntica sarebbero circa *66 mila* (il 27% del pubblico complessivo del sistema culturale ravennate). Stando a queste ipotesi - e assegnando al nuovo polo espositivo capacità attrattive analoghe a quelle dell'attuale circuito di Ravenna Antica - il Museo Archeologico di Classe dovrebbe poter contare su una domanda futura attesa di circa *64.500 visitatori*, nell'anno a regime.

A questo punto si può evincere che i costi generati dai 2 edifici in progetto saranno coperti dalle entrate del Museo di Classe.

IL PROGETTISTA INCARICATO