



Il progetto “VECCHIA PESA”

L'idea di promuovere un intervento di recupero nell'area prospiciente l'ingresso dell'ex zuccherificio di Classe nasce nel 2014, in concomitanza con la realizzazione della mostra “Rotaie, Vapore, Velocità – La rivoluzione dei trasporti in Romagna”. Tale area, in totale abbandono dal 1982, anno di chiusura dello zuccherificio, ospita il vecchio binario di raccordo con la stazione di Classe, una pesa a ponte bilico su rotaie Opassi del 1899 e un piccolo edificio in muratura per le operazioni di pesatura dei vagoni ferroviari in entrata e in uscita dallo stabilimento. L'associazione Classe Archeologia e Cultura ha quindi avviato una serie di incontri con l'Amministrazione comunale, proprietaria dell'area e del manufatto, al fine di individuare le forme più opportune di intervento per realizzare il recupero di questo piccolo spazio di archeologia industriale. Nel settembre del 2015, il progetto è stato favorevolmente accolto dal compianto assessore ai Lavori pubblici Enrico Liverani, che l'ha sostenuto con impegno e determinazione, fino ad avviare un patto di collaborazione per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani, siglato nel mese di maggio del 2016, che prevede l'affidamento dell'area all'associazione Classe Archeologia e Cultura per un periodo di sei anni. Il Comune di Ravenna ha assunto l'onere di restaurare l'ormai fatiscente edificio in muratura, completando i lavori nel mese di giugno 2016. L'Associazione si è fatta carico della musealizzazione dell'area attraverso una serie di interventi destinati al recupero e alla sistemazione di tutti gli elementi legati al raccordo ferroviario. Si è provveduto innanzitutto alla sostituzione delle traversine in legno e al riassetto e livellamento del terrapieno e del binario, poi al ripristino dell'obsoleto sistema di pesatura ferroviaria.



Zuccherificio di Classe

La Società Ligure Ravennate per la coltivazione della barbabietola da zucchero, costituitasi a Ravenna il 4 aprile 1899, diede inizio ai lavori di costruzione dello zuccherificio di Classe nell'estate dello stesso anno. Nell'agosto del 1900 lo stabilimento divenne operativo, effettuando la prima campagna saccarifera con una capacità lavorativa di circa 3.500 q.li di barbabietole al giorno. Il progetto di costruzione e gli impianti di lavorazione furono realizzati dalla Breitfeld & Daněk di Praga. La direzione dello stabilimento fu affidata al moravo Bernard Schenk e ad un gruppo di tecnici provenienti dall'impero austro-ungarico. Nel 1907 il direttore slesiano Schindt, succeduto a Schenk nel 1904, lasciò lo stabilimento, sostituito dall'ing. Tito Valbusa, il primo direttore tecnico italiano. Nel frattempo negli anni 1906/7 si realizzò il primo grande potenziamento della fabbrica, la cui capacità lavorativa giornaliera raggiunse gli 8.000 q.li. Nel 1930, dopo la fusione tra la società Eridania e la società Zuccherifici Nazionali, lo zuccherificio di Classe entrò a far parte del gruppo “Eridania” Zuccherifici Nazionali, il colosso dell'industria saccarifera italiana. Durante la Seconda Guerra Mondiale lo stabilimento subì gravi danni a causa dei pesanti bombardamenti aerei e di artiglieria. Riprese la piena operatività nel 1946 e fu più volte ampliato e potenziato fino ad arrivare negli anni Sessanta alla lavorazione giornaliera di 36.000 q.li di barbabietole. Nel 1972 lo stabilimento venne acquisito dalla Società Romana Zucchero del Gruppo Maraldi. La gloriosa e pluridecennale attività dello zuccherificio di Classe si chiuse definitivamente con la campagna saccarifera del 1981. Negli anni '90, il Comune di Ravenna acquisì l'area e le strutture murarie per destinarle ad ospitare, dopo un lungo percorso di riconversione, il Museo Archeologico di Classe.



Contemporaneamente l'associazione Classe Archeologia e Cultura ha acquisito una vecchia locomotiva a vapore, donazione della famiglia Marini, e avviato un complesso restauro conservativo presso l'officina meccanica Pancar di Osteria (Ravenna). La locomotiva fu operativa per molti anni presso lo zuccherificio Eridania di S. Biagio di Argenta, dove, attraverso un binario di raccordo, effettuava la movimentazione dei carri ferroviari con la vicina stazione. Con la chiusura dello stabilimento saccarifero, avvenuta nel 1966, anche per la vecchia locomotiva cessò l'attività di servizio industriale. Accanto alla locomotiva è stata collocata una bellissima colonna idraulica, costruita nel 1925, recentemente acquisita grazie all'amichevole collaborazione dell'associazione Adriavapore di Rimini. Anche per la colonna idraulica si è reso necessario un paziente lavoro di restauro per il ripristino delle parti mancanti. Altri elementi realizzati a cura dell'Associazione, utilizzando materiali legati al mondo ferroviario, sono l'originale bacheca informativa e l'insegna “Vecchia Pesa”. Alcuni giochi in legno per bambini (una locomotiva e due casette) ricevuti dal Comune di Ravenna, sono stati restaurati e collocati nel vicino parco pubblico intitolato a Patrizia Angiolini Martinelli. L'impianto elettrico, anch'esso a carico dell'Associazione, è stato realizzato grazie alla preziosa collaborazione della FPF Impianti Panzavolta. La staccionata in legno che circonda l'area museale “Vecchia Pesa” è stata fornita dal Comune di Ravenna, ma installata ad opera dei volontari dell'Associazione. Classe Archeologia e Cultura porge un sentito ringraziamento a tutti gli amici che con professionalità ed entusiasmo hanno collaborato alla realizzazione di questo complesso e articolato progetto.



Linea ferroviaria Ferrara-Ravenna-Rimini

Il progetto per la realizzazione di un collegamento ferroviario tra le città di Ferrara, Ravenna e Rimini risale agli anni Settanta dell'Ottocento. Gli studi di progetto del tracciato ferroviario Ravenna-Cervia, della lunghezza di Km 21,19, furono realizzati nel 1880, ma solo nell'anno seguente si avviarono le pratiche di espropriazione dei terreni interessati al passaggio della linea. Il territorio di Classe, dominato dalla solitaria basilica di S. Apollinare, appariva a quel tempo piatto e desolato, con poche case coloniche sparse nella campagna. La diffusa coltivazione del riso conferiva all'area un aspetto paludoso e poco ospitale per l'umidità del clima. I lavori di costruzione della tratta Ravenna-Cervia iniziarono nel 1881, determinando una radicale trasformazione del territorio. Suscitarono grande interesse i ritrovamenti archeologici dell'antica *civitas Classis* effettuati a sud dei Fiumi Uniti, che furono oggetto di attento studio da parte di Filippo Lanciani, ingegnere del Genio Civile, responsabile del progetto di realizzazione della linea. La regolare circolazione dei treni tra Ravenna e Cervia iniziò il 1° settembre 1884, con due corse giornaliere e un tempo di percorrenza di 45 minuti. Un mese dopo, un'ondata di piena determinò la rottura dell'argine destro dei Fiumi Uniti e la sospensione del servizio ferroviario per una decina di giorni. La linea Ferrara-Ravenna-Rimini, di complessivi 122 km a binario unico, fu completata nel 1889. La nascita dello zuccherificio di Classe rese necessario un ampliamento della stazione di Classe per agevolare la grande movimentazione di carri ferroviari. Durante la Seconda Guerra Mondiale i bombardamenti aerei delle squadriglie alleate provocarono la totale distruzione dei ponti ferroviari. I lavori di ripristino e di ricostruzione della linea si completarono nell'aprile del 1949.

