

La navigazione fluviale nel bacino del Livenza

di Giulio Ferretti

Continua ad essere il fiume Livenza quello più percorso da natanti nel Friuli occidentale con tutta probabilità per la presenza nel Giardino della Serenissima di un consolidato gruppo di canoisti che oltre che effettuare attività agonistica, in particolare con giovani, non manca di organizzare escursioni e di dare le necessarie istruzioni per scendere il fiume.

Per questo e anche per l'assistenza di un negozio specializzato la città di Sacile da tempo risulta la base di partenza per scendere il fiume con piccole imbarcazioni fino al mare.

In un anno, ci riferisce Giuseppe Coan, capogruppo del canoa Club di Sacile, sono diverse centinaia le persone che chiedono informazioni sul percorso, per scendere in sicurezza il fiume Livenza, in particolare nel primo tratto fino a Villa Varda, che si trova in comune di Brugnera.

Da S. Cassiano in poi, la navigazione risulta più facile e ci si può concedere qualche distrazione lungo il percorso.

Più a valle, arrivati a Portobuffolè, si entra ufficialmente nella via d'acqua denominata Litoranea Veneta e che era stata realizzata per effettuare trasporti fluviali che sono continuati fino alla metà dello scorso secolo e, sul fiume Sile di Treviso, fino agli anni '70 per trasportare sui grandi burci, le barche fluviali, semi oleosi alla Chiari e Forti.

Il Livenza, da Portobuffolè fino al mare, costituisce una derivazione della Litoranea Veneta, un percorso fluviale che costituisce una strada d'acqua regolamentata, dal tonnellaggio massimo dei natanti ai limiti di velocità, a seconda del mezzo impiegato.

La derivazione della Litoranea è stata terminata alla vigilia della prima guerra mondiale ed è provvista anche di particolari strutture come le conche di navigazione per superare i dislivelli nel percorso.

Un'appendice della derivazione che porta all'antico centro portuale di Portobuffolè è costituita dal fiume Noncello che sbocca sul Meduna presso Prata come affluente di destra, poco più a monte dell'altro affluente sulla stessa riva, il Sentirone.

La regolamentazione della navigazione sul Noncello impone però dal 1938, oltre varie e articolate regole, l'impedimento dell'uso del motore sul fiume che bagna Pordenone, dettato da un Regio Decreto che prevede solo la navigazione ad "attiraglio", cioè a traino con corde dalla riva, effettuato con animali da tiro come cavalli e buoi seguendo una stradina, la cosiddetta "alzaia" che, con ponticelli, superava i piccoli affluenti, rogge rii e piccoli scoli del percorso.

Questi ponticelli, di solito piuttosto precari, in grado di far passare gli animali, nelle più recenti operazioni di rilancio della navigazione fluviale poco dopo la fine della Grande Guerra, sono stati costruiti in cemento armato e poco a monte del ponte di Adamo ed Eva, a Pordenone, sulla riva sinistra è ancora visibile uno di questi invasi dalla vegetazione acquatica e che serviva a far passare l'acqua proveniente dal quartiere di Borgomeduna, oggi deviata verso la Fiera.

Di navigazione sul Noncello, quest'anno, non si è parlato molto perché le decisioni sull'utilizzo del Noncello sono state delegate a una particolare commissione comunale di Pordenone, dalla quale è stato diramato un articolato documento finale, peraltro generico.

Intanto sul Meduna è stata portata a termine l'iniziativa messa in atto da Comune di Prata che ha consegnato, il 30 agosto di quest'anno, il nuovo molo fluviale realizzato poco a valle del ponte di ferro in riva destra.

L'attracco prevede l'accesso ai disabili ed è completato da una comoda rampa di alaggio e una scaletta laterale per facilitare l'arrivo in canoa.

Altre due strutture sono state progettate nella parte alta del fiume Livenza e, in particolare a Sacile.

Una di queste è stata ubicata poco a valle della Pontebbana, in riva destra, ed è stata ideata per navigare il fiume in risalita con barche a remi o con motore elettrico perché la corrente, non molto veloce in quel punto, lo consente.

In quel tratto il Livenza scorre infatti lentamente ed è possibile risalirlo a remi anche per chi non è sufficientemente allenato fino a Nave ed anche oltre.

L'altro attracco, anch'esso completato da rampa di alaggio, è stato previsto a valle del ponte della ferrovia Venezia - Udine e, per il fatto che si trova a valle delle cascate del centro di Sacile, verrà utilizzato per chi vuole scendere il fiume con piccole barche, preferibilmente quelle adatte a percorsi fluviali e quindi con fondo piatto per diminuire il pescaggio.

Quando in provincia di Pordenone si parla di navigazione pare scontato che si tratta di quella con barche a motore ma, se si guardano i numeri, le discese con barche a remi risultano senz'altro più numerose, anche per il fatto che le canoe sono acquistabili da molti, mentre quelle a motore presentano costi molto più alti per acquisto e gestione.

C'è anche da sottolineare che chi usa barche a motore effettua un'attività sedentaria mentre, con quelle a remi, si fa il contrario e sono una buona occasione per effettuare un'attività fisica divertente.

A riguardo, non si può dimenticare quanto succede sul corso alto del Noncello a Cordenons, dove per merito di Mauro Baron, da molti anni, si pratica lo sport della canoa, su un tratto del fiume che presenta un aspetto simile ai torrenti di montagna, con qualità delle acque piuttosto buona essendo molto vicine alla sorgente.

Queste attività sono state apprezzate a livello nazionale, tanto che Baron è diventato d.t. della nazionale di canoa ed è riuscito a portare in finale, alle olimpiadi di Pechino, un suo allievo: Daniele Molmenti.

Molto spesso sulla tradizione della navigazione sulle nostre acque si parla a sproposito, per deviare interessi pubblici verso le proprie attività.

Nel Pordenonese la barca tipica dei nostri fiumi risulta quella a fondo piatto, di forma grosso modo rettangolare, con i fianchi leggermente arcuati che viene ancora usata dai pescatori di mestiere.

Veniva fatta avanzare con l'ausilio di una lunga pertica e non con remi, e così si riusciva a vincere la corrente del Meduna, del Noncello e del Livenza.

Maestro di questa pratica era Francesco Moret che aveva scelto come luogo di riferimento l'isola sul Noncello, a Pordenone, che si era formata in seguito al taglio di una grande curva del fiume tra la Fiera e la corderia Corai.

Altri esperti pordenonesi di questo modo di spostarsi in barca erano i fratelli Damian, pescatori di anguille, che abitavano in piazzetta S. Marco e tenevano la barca allo sbocco della roggia Codafora.

Da un po' di tempo poi si è aggiunta un'altra pratica nautica compatibile nei luoghi con pregiati e delicati equilibri ecologici dei nostri fiumi.

Si tratta delle discese con gommoni a remi della parte alta e media dei nostri corsi d'acqua provinciali.

Il vigile del fuoco in pensione Aldo Pitton, questa estate, ha effettuato diverse discese del fiume Meduna da Cordenons a Villanova con un convoglio di gommoni a nove posti messi a disposizione da una ditta di Treviso.

L'iniziativa ha avuto successo e diverse persone, anche giovanissime, hanno dichiarato il desiderio di effettuare l'esperienza.

Altre persone hanno ripetuto la stessa esperienza nel Tagliamento, per iniziativa prevalente di Roberto Colloredo, che però è recentemente scomparso precocemente, a soli 64 anni, ma si spera che i suoi amici continuino le sue iniziative.

Si era trattato di discese del grande fiume friulano da Morsano fino a una ventina di chilometri più a valle, poco distante da Latisana.

Per quanto riguarda la navigazione poi, il capoluogo provinciale, col suo piccolo fiume Noncello, tende a occupare maggiormente gli spazi dei media riferendosi principalmente al percorso storico tra Pordenone e Caorle, che però ha il difetto di essere più lungo di 90 chilometri e difficilmente si riesce a percorrerlo completamente in una giornata di turismo da diporto compatibile, rispettando la velocità massima in discesa di 12 chilometri all'ora e anche meno nella vicinanza degli attracchi, numerosi nel basso Livenza.

Da qui la necessità di trovare percorsi alternativi, come quello da Pordenone a Prata e ritorno, con partenza e fermata alla vecchia banchina fluviale di Vallenoncello, che potrebbe venir attrezzata e che può avvalersi della vicinanza del cantiere nautico per le dovute assistenze ai motori, alle imbarcazioni e che presenta anche spazi per il ricovero invernale delle imbarcazioni.

Il sito della vecchia Dogana presenta anche il vantaggio di avere ampi spazi per l'eventuale deposito dei carrelli in caso di manifestazioni.

Prata di Pordenone, il paese dei tre fiumi: il Sentirone, il Meduna e il Livenza ha la possibilità di far arrivare anche barche di una certa dimensione, anche nel corso d'acqua che attraversa Sacile.

Anche il Livenza, dallo sbocco del Meduna a Tremeacque fino a Portobuffolè, costituisce una derivazione della Litoranea Veneta e può essere risalito anche più su, fino a S. Cassiano di Brugnera, poco distante dal vasto parco di Villa Varda.

Qualcuno si è avventurato più su, con un mezzo passeggeri, ma un incidente con un bragozzo negli anni scorsi sconsiglia di superare le rapide in quel tratto di fiume che, in qualche caso, mettono in pericolo anche incauti canoisti.

Un luogo per la realizzazione di un nuovo attracco potrebbe essere il Livenza dietro la chiesa di S. Cassiano, dove la riva risulta poco più alta della superficie fiume, facilitando la realizzazione di una piccola struttura per attraccare anche con una barca per passeggeri.

Un altro itinerario nautico possibile è quello che dallo sbocco del Noncello sul Meduna permette di risalire verso Corva dove, nel passato, si fermavano le barche da trasporto per portare il legname dei boschi dei dintorni a Venezia.

Quell'antica banchina fluviale prendeva il nome di "Carcador di Corva", ed era situata nei pressi del traghetto per raggiungere Pordenone, prima della realizzazione dell'attuale ponte sul Meduna sullo stesso posto.

Un'altra località dove si potrebbe costruire un attracco organizzato si trova a Cecchini di Pasiano ed è situato poco a valle di Prata, in riva sinistra del Meduna.

Inoltre, nei pressi di uno scarico di un sifone, da sempre a Cecchini vengono attraccate varie imbarcazioni e l'Amministrazione locale ha da tempo espresso l'intenzione di valorizzare il posto, predisponendo anche un progetto di massima e trasmettendo in Regione una richiesta di finanziamento.

Le iniziative realizzate per la navigazione fluviale da diporto, quelle in itinere e quelle solo ideate, hanno la necessità di trovare una corrispondenza nella gestione dei fiumi, in modo di permettere la navigazione in sicurezza, in particolare per le imbarcazioni di 10 metri di lunghezza e che hanno un pescaggio di circa un metro.

A Rivarotta di Pasiano recentemente una parte consistente della riva ha ceduto, riversandosi in acqua, e trascinandosi dietro anche alberi di alto fusto, creando una barriera al normale scorrere delle acque del fiume.

Quella situazione ha interrotto la possibilità di navigare il fiume Meduna, proprio alla vigilia dell'inaugurazione del nuovo attracco di Prata, il 30 agosto scorso e, nell'occasione, alcune imbarcazioni sono riuscite a risalire il fiume solo grazie a un varco creato, con non poche difficoltà, dalle Protezioni Civili di Pasiano e Prata.

Altro problema di non poco conto, tra altri, per la navigazione da diporto fluviale nel bacino del fiume Livenza, risulta la situazione del grande porto sulla Livenzetta a Motta, che risulta parzialmente interrato e presenta una profondità non sufficiente ad una barca per passeggeri.

Tornando alla situazione dei fiumi navigabili del Friuli occidentale, che ne impedisce una facile percorribilità, difficilmente questa potrebbe essere migliorata da singoli enti o istituzioni e, per modificare la situazione esistente, occorre un coordinamento delle iniziative in area vasta.

Se ciò venisse messo in atto, per esempio da parte dall'ente Provincia, si potrebbero meglio indirizzare le varie richieste di gruppi di pressione, al fine di trovare la strada più corretta per il miglioramento delle possibilità di navigazione compatibile, nell'interesse della maggioranza dei cittadini.