

Vecchi e nuovi progetti per il Noncello

di Giuseppe Ragogna

Il Noncello è ormai un corpo separato dalla città. L'assetto urbanistico gli ha letteralmente voltato le spalle. Quasi per uno scherzo del destino, il suo legame con il centro di Pordenone fu reciso proprio con l'avvio del piano più ambizioso di sviluppo della navigabilità fluviale. Erano scarsi i soldi stanziati per le opere e così l'idea naufragò. L'abbandono dei lavori fu fatale, perché segnò la fine della storia identitaria dell'antico borgo di Portus Naonis, *rampeggà su la riva del so fiume*.

Ecco in sintesi i titoli di coda di un lungo racconto che non fu mai più ripreso. Era da poco finita la Grande Guerra, quando il Governo pensò di finanziare, attraverso le amministrazioni locali, una serie di interventi idraulici per rivitalizzare alcune idrovie ritenute ancora strategiche: da una parte, i progetti avrebbero aiutato l'economia a risollevarsi dalla devastazione bellica, con benefici diretti sull'occupazione; dall'altra, si sarebbero strappate all'inesorabile declino delle aree promettenti sotto il profilo commerciale. Gli investitori puntarono anche sul Noncello, in quanto era considerato parte integrante del bacino Meduna-Livenza che collegava l'entroterra friulano alla laguna veneta. Nulla nasceva per caso: alcuni studi, momentaneamente accantonati, evidenziavano la fattibilità di interventi considerati strategici. L'incarico di mettere nero su bianco il piano fu affidato all'ingegner Augusto Mior, professionista accreditato di indiscussa affidabilità, perché aveva già progettato edifici architettonici di pregio, tra i quali le monumentali scuole elementari "Aristide Gabelli". L'idea di valorizzare la "città fluviale" puntava sulla realizzazione di un lungo canale da ricavare con una serie di lavori di raddrizzamento dell'alveo del Noncello. Ciò avrebbe permesso la costruzione di due piccoli porti da attrezzare con tanto di banchine di carico e scarico delle merci: uno era previsto a ridosso della strada di accesso alla città, arrivando da Borgomeduna, precisamente nei pressi del Cotonificio Veneziano (che a quei tempi era un colosso economico di grandi prospettive); l'altro sarebbe stato costruito vicino alla linea ferroviaria, dall'altra parte della massicciata, in un'ampia area oggi occupata dalla Fiera. Le nuove strutture avrebbero dovuto sostituire il vecchio approdo della Dogana, in attività nella zona di Vallenoncello, perché ormai era considerato troppo piccolo e periferico, decisamente senza futuro. Il cantiere fu avviato agli inizi degli Anni Venti del secolo scorso.

Il sogno di un fiume navigabile

Sull'alveo del Noncello fece la sua comparsa un'enorme draga, che attirò subito la curiosità dei pordenonesi. Fu utilizzata intensamente per alcuni mesi per preparare i fondali adeguati ad accogliere imbarcazioni di buona stazza e per allargare l'area destinata alla darsena. Nello stesso periodo, anche il ponte di Adamo ed Eva, distrutto nel 1918 dalle truppe austriache in ritirata, fu rapidamente ricostruito tenendo conto delle linee imposte dal nuovo piano di sfruttamento delle acque: il suo corpo centrale (tuttora esistente) venne realizzato come struttura mobile, in ferro, in grado di alzarsi per permettere l'andirivieni delle barche. Il manufatto, rispetto all'antico ponte di pietra, fu spostato di qualche decina di metri verso la chiesetta della Santissima, in modo da essere compatibile con i lavori in fase di attuazione per il raddrizzamento del corso del fiume. Prova ne è la posizione delle due statue di Giove e di Giunone, ribattezzate dai pordenonesi di Adamo ed Eva, collocate fin dal Settecento sui pilastri d'accesso al ponte. Da lì non furono mai più mosse neanche di un solo centimetro. Cambiò invece posizione il letto del Noncello, protetto da argini più consistenti. Tant'è che, dopo

i lavori, le due statue si trovarono a sorvegliare la sponda verso la Santissima (più a sud) e non più quella opposta, cioè verso il duomo di San Marco.

Le opere per la costruzione del primo porto furono però interrotte a causa del mancato rifinanziamento del progetto. E, successivamente, la grande crisi economica degli Anni Venti bloccò per sempre il piano per la navigabilità. La draga, dimenticata per lungo tempo in mezzo al Noncello e lasciata impietosamente esposta alle intemperie, cadde a pezzi e fu rimossa. Quasi d'incanto, anche le statue di Adamo ed Eva furono girate l'una verso l'altra, a sancire la fine di un'epoca. Ci è rimasto come ricordo di quei lavori uno slargo nel fiume, oggi ricoperto dalla rigogliosa vegetazione. Il piano per la costruzione del secondo porto, quello a ridosso dello scalo merci della ferrovia, invece non fu mai avviato. Eppure, in quel luogo si prevedeva l'installazione di apparecchiature moderne per lo spostamento dei vagoni. Finì il sogno di un intervento faraonico. Di navigabilità non si sentì mai più parlare, almeno non più in forme così ambiziose, ma anche particolarmente impattanti sull'ambiente circostante, perché la realizzazione di un canale avrebbe sconquassato l'intero ecosistema fluviale. Per fortuna, la Natura ha ripristinato nel tempo un paesaggio ricco di scorci assai suggestivi, che crea emozioni.

Il fallimento della prospettiva portuale aprì però altri fronti di speculazione, che favorirono l'utilizzo degli spazi liberi per un nuovo sistema di viabilità a ridosso del centro storico. Di fatto, fu stravolta l'impronta originaria di Pordenone, che "abbracciava" teneramente il suo fiume. Prova ne è il disegno degli inizi dell'Ottocento, con il quale Marco Moro mise in mostra la straordinaria veduta della città (dominata dal complesso architettonico del duomo di San Marco e dal castello) stretta attorno al Noncello. Alcune ricerche storiche non lasciano più alcun dubbio sulla corrispondenza della rappresentazione pittorica alla realtà di quel tempo. Subito dopo la Seconda guerra mondiale, fu costruita la strada Rivierasca (poi chiamata Riviera del Pordenone, in omaggio al grande pittore del Rinascimento) che divise fisicamente la città dal Noncello.

Cambiò definitivamente il rapporto con il fiume, togliendo fascino ed intimità ai numerosi frequentatori, così come fu descritto in alcune pagine di memorie da Gianni Zuliani, vulcanico direttore della Fiera negli Anni Sessanta e Settanta: *Quando non esisteva la Rivierasca, ci si perdeva in numerosi viottoli. Lì abbiamo fatto le prime capanne di giunco, lì i primi combattimenti all'arma bianca tra bande rivali. Nei momenti di tregua andavamo a perlustrare le rive, dove qualche pescatore indugiava per ore, aspettando la faticosa trota, che non abboccava. In quell'ambiente selvaggio scrivemmo le pagine più belle della nostra fanciullezza. La strada che fiancheggia il fiume, percorsa velocemente, ha sbiadito inevitabilmente anche gli ultimi ricordi, perché impedisce l'accesso alla vasta e intima oasi di un tempo¹.* Nonostante i profondi cambiamenti, Gianni Zuliani manifestò l'attaccamento al Noncello con frequenti iniziative per la sua valorizzazione.

L'ondata di cementificazione

Nulla è rimasto più come prima, neanche nei dintorni. Non c'è più il grande pastificio della famiglia Tomadini, che spesso andava sott'acqua nel periodo delle grandi alluvioni. Ci pensavano le maestranze, attraverso prove di grande solidarietà, a rimettere tutto a posto per garantire l'immediata operatività degli impianti moderni. E non c'è più alcuna testimonianza della filanda Marcolin (in origine *Marcolini*, ma per un errore di trascrizione all'anagrafe di Guglielmo Marcolini, il cognome perse per sempre la "i"), che da fine Ottocento dava lavoro ad almeno un centinaio di dipendenti, in prevalenza donne. La fabbrica sorgeva appartata, ai margini del Noncello, su di un piccolo rilievo perché i previdenti imprenditori vollero metterla al riparo dalle piene del fiume. La vicina roggia Codafora assicurava l'energia necessaria per muovere i complessi macchinari. La ciminiera cessò di fumare negli Anni Sessanta, a causa della grave crisi del settore tessile che trasformò l'economia pordenonese. Sembrava che almeno gli edifici, una volta ristrutturati, potessero servire come campus per un istituto superiore. Il luogo si prestava infatti a un simile utilizzo. Ma non fu così. Le ruspe

entrarono in funzione, qualche anno dopo, per abbattere la filanda. Fu demolita un'importante testimonianza di archeologia industriale. Non venne salvato neppure il piccolo cantiere di imbarcazioni, che aveva accesso diretto al Noncello. Tutta l'area lasciò il posto al grande parcheggio.

In realtà, lo *sbrigo* provocato con la costruzione della strada lungofiume sta dividendo a tutt'oggi l'opinione pubblica tra favorevoli e contrari alla pedonalizzazione. Non si dovrebbe trattare di una semplice chiusura al traffico, ma di un ripensamento della funzione dell'intera area. Si vedrà in futuro che cosa accadrà.

L'attuazione del piano di viabilità della zona, approvato nell'immediato dopoguerra, per fortuna si limitò soltanto alla realizzazione della prima parte del rettilineo lungofiume, senza proseguire fino al ponte della ferrovia. Almeno è stato salvato un pezzo di parco, che ora è destinato a piccolo imbarcadero, utile a un tipo di navigazione "leggera", senza pretese, nel rispetto dell'ambiente.

Pordenone, privata del "peso" della storia, ha adottato le pratiche più selvagge di speculazione edilizia, superando anche le paure delle frequenti "montane". Neppure i piani regolatori comunali, approvati con colpevole ritardo, e sempre concepiti "a maglie" piuttosto larghe, sono riusciti a contenere la corsa a edificare nella zona sud, dove i terreni potevano vantare prezzi a buon mercato. La città si è trovata inesorabilmente divisa in due dal Noncello, il quale è visto più come elemento di ingombro che come valore aggiunto di una "città verde", impreziosita dalla Natura. Così ha vinto il cemento, che in poco tempo ha dato vita agli stravolgimenti causati dal boom economico degli Anni Sessanta, definiti a più riprese come gli sconquassi peggiori di tutte le occupazioni militari messe insieme. Soltanto negli ultimi 10-12 anni, sotto l'incalzare delle emergenze, sono stati effettuati importanti lavori di ricostruzione e consolidamento degli argini, opere fondamentali prima mai viste. Era infatti dalle rovinose alluvioni del 1965 e 1966 che il fiume non riceveva cure straordinarie. Ogni programma di manutenzione veniva continuamente rinviato, o per mancanza di finanziamenti o per incomprensibili inghippi burocratici. C'è voluta un'altra devastante alluvione, quella del 27 novembre 2002, che ha causato il crollo di una parte di argine, per risvegliare l'attenzione degli amministratori pubblici sulla sicurezza del fiume. Ma ormai si era già costruito senza il rispetto delle mappe dei rischi di esondazione in un'area da sempre in precario equilibrio ambientale. Finalmente sono state riviste regole e strategie.

Storie di fiume, storie di città

È stata smarrita inesorabilmente l'identità, perché una città d'acqua è un'altra cosa rispetto ad una città di cemento. Eppure, senza l'acqua Pordenone non sarebbe mai esistita. Dapprima fu l'antico porto di Torre, che si fa risalire al periodo romano, a sostenere i traffici di merci e di persone, attraverso il Noncello, per raggiungere l'Adriatico. È quello il borgo storicamente più antico della città: *Portus Naonis* venne molto tempo dopo, proprio quando Torre entrò in crisi, come approdo fluviale, a causa della scarsa profondità dell'alveo del fiume. Così, per forza maggiore, fu costruito un altro porto qualche chilometro più a valle. A seguito di ciò, *Portus Naonis* cominciò ad allargarsi sulla piccola altura che lo proteggeva dalle "montane". È impensabile cogliere la forza dello sviluppo della città, che consisteva in commerci e tanta manifattura di ogni tipo, trascurando l'importanza dei fiumi (Noncello e Meduna), delle rogge e dei laghetti. Lo sancisce lo stemma: il portone spalancato sull'acqua, simbolo di accoglienza e di apertura ad ogni ondata di innovazione.

All'acqua sono sempre stati legati nomi, luoghi, leggende e storie di Pordenone. Non a caso, i riferimenti al ricco patrimonio idrico sono ricorrenti sia nella letteratura sia nelle cronache di tutte le epoche. Merita annotarne qualcuno. Per esempio, toccò al viaggiatore/osservatore Leonardo Donà, inviato dal Doge di Venezia per pesare il dinamismo dei centri della Terraferma, scrivere appunti lusinghieri su Pordenone (1593): *Passa lì vicino un fiume nominato Noncello di acqua chiarissima che macina diversi molini et folli di panni, ed edifici di far carta, il quale è navigabile fin vicino alla terra, onde da Venezia in barca tutto porta.* Non doveva essere un servizio

secondario neanche il traghetto di linea riservato alle persone (con bagagli appresso) se, già a quei tempi, le imbarcazioni salpavano al completo, con a bordo una quarantina di passeggeri. Successivamente, fu l'abate Vincenzo Marin a illustrare all'intera nazione le caratteristiche delle realtà appena annesse al Regno d'Italia. Nel 1867, descrisse il territorio di Pordenone come *lungo, irregolare, in pendio, circondato da correnti d'acqua numerose e limpidissime, perenni e grosse, che costituiscono un immenso tesoro di forza a buon mercato, del quale non può vantarsi nessuna città del Veneto, fatta eccezione per Treviso; e se altre città hanno correnti d'acqua, o manca a esse la perennità, o la limpidezza, o il necessario declivio*.

Nel bel mezzo di queste descrizioni² ci stanno le abbondanti e dettagliate cronache del Settecento, scritte da Giovanni Battista Pomo e raccolte nei *Commentari Urbani*³. Ci tramandano numerosi riferimenti alla "Confraternita dei barcaiolì", con tanto di regole e un patrono a cui rivolgersi: san Nicolò. Merita un'annotazione particolare la notizia dello straordinario varo di un'imbarcazione fabbricata nel 1744 nello squero della Dogana, posto nei pressi di una vecchia e frequentata osteria, luogo di sosta per pagare le tasse doganali. Scrisse il Pomo che le sponde del Noncello erano piene di gente per la curiosità di vedere la nuova barca andar nell'acqua. All'ora convenuta, montarono nell'imbarcazione più di cento persone, tra cui il parroco che benedì tutto ed una compagnia di suonatori che allietò per molte ore l'evento con concerti e sinfonie.

Era chiaro che Pordenone, priva di altre risorse, poteva contare quasi esclusivamente sulla ricchezza del suo "petrolio bianco", considerato un inesauribile propellente per la crescita. La disponibilità d'acqua era addirittura sovrabbondante rispetto alla capacità di inventiva ed al coraggio dei possidenti terrieri e degli imprenditori di quei tempi. Tranne pochissimi casi, uno di questi legato alla famiglia Galvani, la prima fase di industrializzazione, quella dei cotonifici, fu avviata da iniziative "foreste". Toccava così a graffianti giornali come «Il Tagliamento» e «Il Noncello» denunciare con forza le incapacità e le lentezze locali: *Quanta acqua, quanta forza motrice sprecata, scorre là inoperosa. Dio volesse che tutta quell'acqua benedetta non scorresse invano, e collo travolger le ruote di uno stabilimento meccanico industriale creasse una nuova fonte di ricchezza al nostro paese, chiamando braccia al lavoro, che ora forse si stendono supplicanti un tozzo di pane*. E l'acqua favorì l'allargamento degli orizzonti di un piccolo centro urbano che contava, agli inizi del Novecento, poco più di 10 mila abitanti. Il paesotto è diventato città.

All'ombra delle ciminiere e dei telai, simboli di un settore ormai in crisi irreversibile, si erano formati, nelle piccole officine dei padri, i capitani d'azienda, finalmente pordenonesi, in grado di proseguire un promettente sviluppo industriale. In realtà andarono oltre, in quanto costruttori di un progetto che non si limitò semplicemente ai destini delle loro fabbriche, ma che contribuì a rafforzare il senso di appartenenza a una comunità in cammino. L'orizzonte oltrepassava i cancelli degli stabilimenti perché le loro intuizioni non si riducevano alla sfera delle produzioni. Erano invece motivati ad investire sul territorio. Così, dopo una rivoluzione industriale a forte impronta "coloniale", le leve del potere passarono in mani "locali". Le grandi fabbriche guidate da Lino Zanussi, Luciano Savio e Giulio Locatelli fecero crescere Pordenone. E, accanto ad esse, per un effetto di gemmazione, si estese una galassia di piccole aziende, che potenziò l'intero sistema economico.

Come reinventare una città

L'economia cambiò improvvisamente pelle: dal telaio passò al tornio. Non aveva più bisogno dell'acqua per crescere. E la città voltò le spalle al fiume, tombinò le rogge e ridusse la dimensione dei laghetti, accettando di essere plasmata dalle necessità di una realtà di tipo fordista, dove contavano i grandi numeri, le cubature, gli spazi da riempire, la quantità della crescita muscolare, tanto negli stabilimenti quanto nell'urbanistica. La città si trasformava progressivamente in una "fabbrica diffusa" i cui ritmi erano dettati da regole materiali: sembrava

quasi che le produzioni di merci non si fermassero più e che lo sviluppo fosse inarrestabile. Lavoro e *schei*. Nella poco invidiabile classifica della cementificazione, Pordenone ha fatto crescere cifre vertiginose, peraltro come tutto il Nordest, perché gli stessi investimenti hanno privilegiato il settore immobiliare rispetto alle aziende, che pian piano si sono svuotate di innovazione e di ricerca. L'ultima Grande Crisi ha scosso strutture già fragili, molte delle quali sono state inesorabilmente travolte.

Una fase storica si è definitivamente esaurita.

È scoccato il tempo della qualità. Accade spesso che, concluso un periodo, si senta l'obbligo morale di ripristinare il paesaggio originario, che è un bene di tutti, attraverso una strategia di rigenerazione dei luoghi devastati dallo sfruttamento intensivo del suolo. Ci sono interessanti esempi americani imperniati sul ridisegno intelligente di città che sembravano compromesse per sempre. Merita una citazione il lavoro di ricerca di Alessandro Coppola che, nel suo libro *Apocalypse Town*⁴, ha raccontato esperienze concrete di realtà urbane, sfruttate intensamente dai vari cicli di industrializzazione, che si sono reinventate attraverso nuovi ruoli, trasformando l'impronta urbanistica e il paesaggio, e rimodulando gli spazi e le funzioni. Anche Pordenone, impegnata in un tormentato dibattito sulla destinazione di aree dismesse (fabbriche, capannoni e caserme) e di luoghi abbandonati, avrebbe l'opportunità di immaginare e di avviare un diverso modello di sviluppo. Dentro un nuovo disegno, il vasto comprensorio del Noncello potrebbe recuperare un ruolo fondamentale di valorizzazione della città. Ci sono già interessanti fermenti e sensibilità. Un esempio su tutti è rappresentato dalle 2.500 persone che si sono svegiate all'alba per ascoltare il concerto del pianista pordenonese Remo Anzovino sulle sponde del Noncello, che anche lui considera "il simbolo della città". È difficile trovarne oggi un altro migliore, in grado di esprimere un'identità condivisa.

Allora, perché non recuperare quegli elementi della nostra storia che potrebbero rappresentare il vero valore aggiunto? D'altra parte la Natura è stata assai generosa con noi. Se ci fosse la consapevolezza di quanto sia fondamentale investire sulla qualità, una visione di "città del futuro" potrebbe partire da un diverso rapporto con la radice identitaria costituita dall'acqua. Sarebbe sufficiente stendere su un tavolo la cartina di Pordenone per renderci conto della ricchezza di un patrimonio dimenticato e, quindi, ancora inespresso. Basterebbe colorare di verde, magari soltanto per gioco, il parco fluviale e le aree che delimitano i laghetti sparsi, per ottenere una larghissima macchia omogenea che si estende fino a Cordenons e Porcia. Si tratta di un immenso territorio senza confini, che soltanto una contorta visione politico-amministrativa continua a mantenere diviso. La qualità della vita è lì, nelle tante risorse da restituire ai cittadini. Queste opportunità non possono essere sprecate se si vuole davvero investire sulla rinascita di Pordenone, sotto i vari aspetti: dell'economia, con l'innovazione, la ricerca, la formazione permanente di alto profilo; della qualità della vita, attraverso la cultura, la musica, la bellezza; dell'urbanistica, con il recupero dei "non luoghi", la ricucitura degli strappi, la valorizzazione del paesaggio; della mobilità, con l'alleggerimento del traffico, la rimodulazione del trasporto pubblico, il potenziamento degli accessi; dell'amministrazione pubblica, togliendo la città dalla sacca in cui si è isolata, per proiettare la sua dimensione, oggi eccessivamente locale, sulle piattaforme di dialogo e di relazione con il mondo. E l'acqua, i colori, i parchi, il paesaggio sono gli elementi attraverso i quali restituire l'anima a Pordenone. Potrebbero costituire una nuova dimensione della vita in città.

NOTE

1 Cfr. G. ZULLANI, *Gente di casa. Pordenone, il Noncello, i ricordi*, Centro Iniziative Culturali, s.l. 1994.

2 Cfr. A. BENEDETTI, *Storia di Pordenone*, Edizioni de "Il Noncello", Pordenone 1964; V. CANDIANI, *Pordenone, ricordi cronistorici dall'origine del Friuli a tutto il 1900*, Stavolta Editore, [Pordenone] 1976.

3 G.B. POMO, *Commentari Urbani (1728-1791). Cronache di un nobile pordenonese del '700*, Geap, Fiume Veneto 1990.

4 A. COPPOLA, *Apocalypse Town cronache dalla fine della civiltà urbana*, Laterza, Roma-Bari 2012.