

2. Città: passato, presente, futuro

Urbanistica e architettura a Pordenone nel Novecento: il primo Piano Regolatore (1934-1938)

di Moreno Baccichet

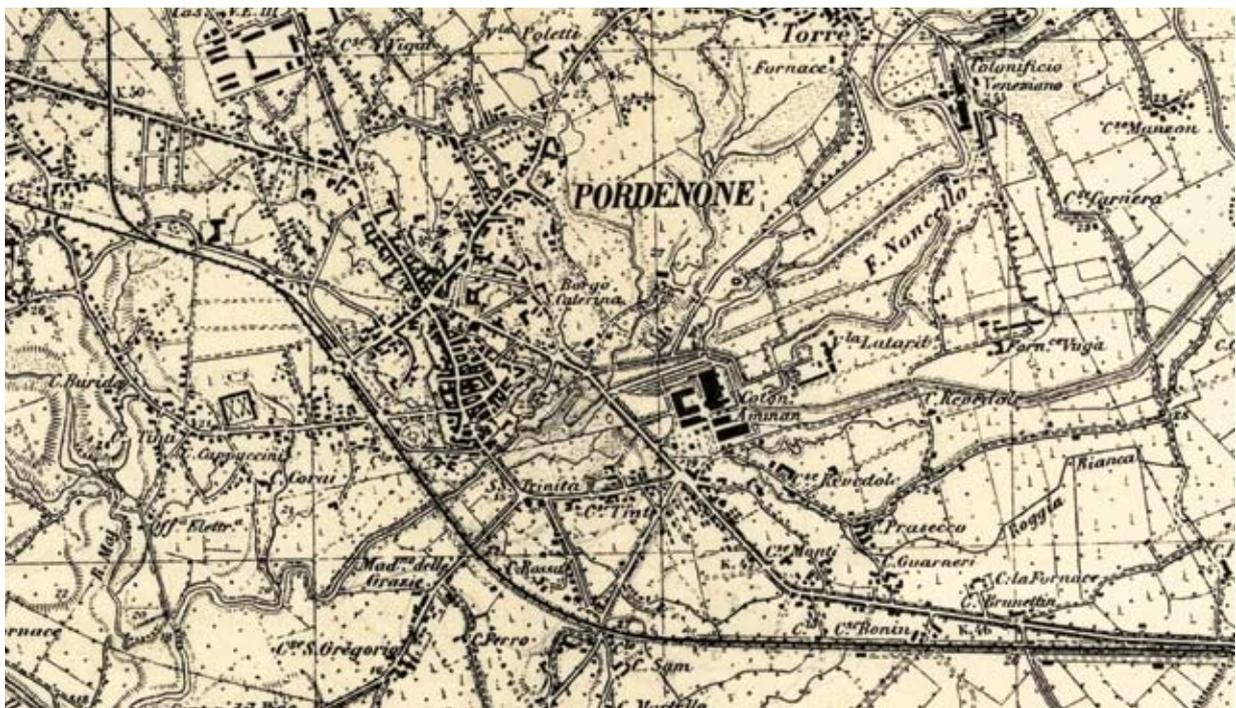
La storia del primo piano regolatore della città di Pordenone si inserisce nel contesto più ampio del dibattito disciplinare che porterà alla prima legge nazionale sull'urbanistica, la n. 1150 del 1942.

La politica fascista intercettò e interpretò le proposte che provenivano dai settori culturalmente più attivi della professione dell'architettura per progettare una radicale trasformazione nel modo di gestire l'espansione urbana e le nuove prospettive di mobilità¹. A Pordenone la città segnata da una espansione irregolare e spontanea veniva demonizzata dai gerarchi fascisti come irrazionale: *«l'edilizia di questi ultimi anni, sotto l'incentivo di interessi particolari, ha avuto espansione nelle varie zone – e specialmente nella periferia – senza regola alcuna, creando una situazione che, con trasformazioni e innovazioni insufficienti e caotiche, ha*

provocato situazioni difficoltose»². L'istituzione di una specifica pratica pianificatoria poteva garantire un inquadramento del problema e la soluzione attraverso una serie di risposte tecniche e formali. La città moderna doveva essere in grado di garantire efficienza e bellezza.

La crisi e la voglia di crescita

Già all'inizio del secolo la definizione del primo piano urbanistico di Udine aveva prodotto a Pordenone una riflessione sulla necessità di dotare la città del suo primo piano regolatore. Ma se a Udine si era manifestata la volontà di prevedere nella prima periferia cittadina una serie di moderni servizi, a Pordenone, prima della guerra, l'espansione edilizia era stata davvero contenuta. Solo alcuni consiglieri



Pordenone nella tavoletta dell'IGM (1924)

2. Città: passato, presente, futuro

comunali identificavano l'espansione delle abitazioni a Rorai, Torre e Borgomeduna come un problema urbano. Per la maggior parte delle persone il sistema stradale esistente era in grado di garantire l'espansione dei borghi operai, mentre il traffico passante diventerà un problema solo durante la guerra.

Gli eventi bellici del '15-18 fecero dimenticare la discussione e quando si profilò in città una ripresa economica capace di dare a Pordenone una spinta insediativa espansiva non c'era nessun piano di supporto e le scelte urbanistiche furono di volta in volta prodotte dai privati o improvvisate dagli amministratori. La ripresa delle attività industriali negli anni '20 aveva dimostrato che Pordenone poteva crescere ancora molto e velocemente soprattutto nel campo dell'edilizia popolare.

In occasione della formazione del bilancio preventivo del 1934 fu riservata una voce per la formazione del nuovo piano urbanistico per una spesa presunta di 15.000 lire, che avrebbe dovuto coprire i costi di un concorso pubblico di idee. Il bando avrebbe previsto, oltre alla definizione strutturale dell'ampliamento urbano, la «*sistemazione igienica ed edilizia della città di Pordenone*» lasciando intendere che l'opera di

regolarizzazione doveva prevedere anche gli interventi sulla città storica³.

Questi però non sarebbero dovuti essere particolarmente dispendiosi e si dovevano evitare gli interventi sull'esistente «*che non trovino convenienti corrispettivi in tangibili vantaggi di ordine pubblico generale o non rivestano carattere di inderogabile necessità*», anzi si sarebbero dovuti conservare i caratteri delle due principali contrade limitando il risanamento «*delle zone centrali e periferiche più misere agli effetti della adozione di razionali provvedimenti igienici e di risanamento, attraverso parziali demolizioni e diradamenti*».

Nonostante un diffuso inquinamento dovuto alle attività industriali alimentate a carbone i problemi igienici principali risultavano essere prevalentemente localizzati e amministrabili con i processi del Piano Regolatore: «*mancono fatti endemici o comunque localizzati, salvo un numero rilevante di casi tubercolari nella zona di S.Valentino, per cui è da ritenersi necessario un risanamento integrale del rione*»⁴.

L'attenzione che in un primo momento fu posta alla soluzione, ai problemi del sistema fognario della città, attraverso il bando fu in parte delusa. Il sistema della rete fognaria esistente era un mistero



Veduta della città dal campanile nel 1937.

2. Città: passato, presente, futuro

anche per l'ispettore stradale che curò una attenta relazione sullo stato di fatto. Ci interessa però far notare come la costruzione del nuovo strumento di pianificazione ponesse attenzione ai temi del risanamento delle acque, all'epoca particolarmente inquinate dagli scarichi industriali e da quelli civili. Molte delle acque superficiali venivano utilizzate per le attività domestiche e solo la grande diluizione delle componenti inquinanti aveva impedito epidemie e mortalità elevate.

Nel documento di indirizzo del piano veniva posta con forza l'urgenza di definire un nuovo sistema di viabilità carrabile, «circonvallazione», collegata al centro e dotata di un impianto di fognatura che avrebbe così anticipato il «piano particolareggiato della fognatura cittadina, oggi da ritenersi praticamente inesistente»⁵.

Il 5 aprile del 1934 nella Cronaca di Udine dell'Avvenire d'Italia si dava conto che il commissario prefettizio, Napoleone Aprilis, stava predisponendo il bando per un concorso nazionale⁶. Gli architetti della penisola si sarebbero confrontati con il tema dello

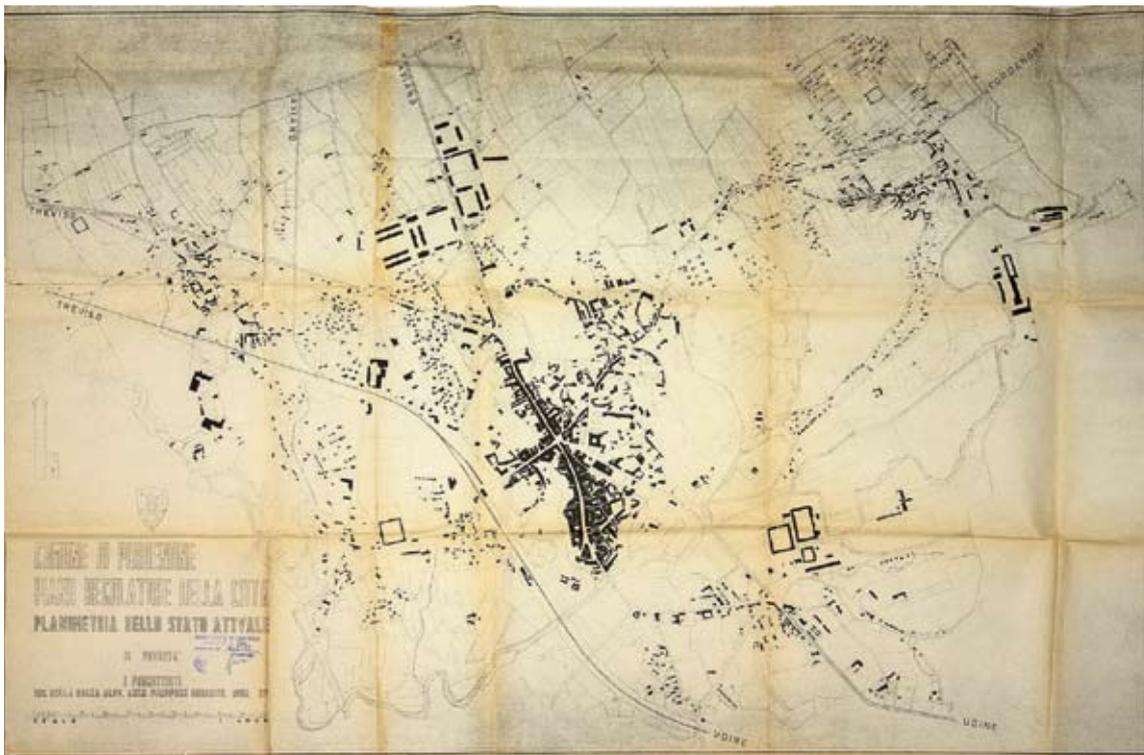
sviluppo ordinato di una piccola cittadina industriale, dotata di un elevato indice di dispersione insediativa, sviluppata lungo strade antiche e inadeguate all'aumento del traffico. Le premesse del programma tenevano in grande considerazione la necessità di deviare il traffico da corso Garibaldi e dalla Piazza XX settembre: «in preminente considerazione sarà tenuta la necessità di istituire una rete completa di circonvallazione convenientemente raccordata col centro cittadino»⁷.

Ogni proposta doveva tener conto della speciale congiuntura economica in cui viveva la città nel suo rapporto con la crisi economica internazionale, «non trascurando la sobria valutazione delle esigenze del rinnovamento edilizio, della organizzazione dei pubblici servizi in rapporto ai progressi della tecnica, dello sviluppo cittadino coordinato agli impulsi ed ai fermenti della nuova vita italiana nel campo delle attività economiche, culturali e sociali»⁸. La nuova traversa interna doveva diventare l'esempio di questo nuovo ambiente urbano, non solo consolidando un polo di servizi a Nord, contrapposto a quelli presenti nella città storica, ma anche provvedendo a una radicale trasformazione del



Planimetria con la rete delle fognature esistenti e il ruolo storico di drenaggio degli scarichi urbani svolto dalle Rogge dei Molini e Codafora.

2. Città: passato, presente, futuro



L'insediamento pordenonese con evidenziati viabilità ed edifici al 1934.

paesaggio all'altezza delle prime risorgive descritte quasi come fossero delle paludi: «zona acquitrinosa e malsana situata a monte dell'agglomerato principale e [...] nuova grande arteria col risanamento della località, con la valorizzazione dei terreni incolti ivi esistenti, darà sfogo più spedito al traffico che oggi si congestiona paurosamente lungo la angusta e tortuosa Statale n. 13»

Il podestà Galvani, che porterà il piano all'adozione, non mancava di sottolineare la concretezza che fin dall'inizio aveva informato l'amministrazione, che ben sapeva di non avere a disposizione risorse finanziarie inesauribili: 'il Comune di Pordenone, nel proporsi il problema, ha assolutamente bandito qualsiasi intendimento di deplorate e deplevoli megalomanie'⁹. Il disegno del piano aveva un carattere 'strutturale' e per questo si prevedevano tempi di attuazione piuttosto lunghi, superiori ai venticinque anni previsti per legge.

Il 20 febbraio del 1934 fu bandito il concorso nazionale. Il documento a stampa predisposto per la divulgazione si intitolava «Bando di concorso per il progetto di massima del Piano Regolatore di ampliamento e di sistemazione igienica ed edilizia della città di Pordenone». Il documento voluto da Napoleone Aprilis, commissario prefettizio, dopo la morte di Nello

Marsure, era esplicitamente indirizzato a tutti gli architetti e ingegneri della penisola. In sostanza non chiudeva la scelta del professionista all'interno della rosa degli iscritti del triveneto, ma dava la possibilità di aprire alle professionalità nazionali l'esperienza che a Pordenone si stava per intraprendere.

La scelta di produrre un bando di concorso a scala nazionale seguiva in modo esplicito le indicazioni del partito e dei sindacati dei progettisti. Le scelte di sviluppo urbano dovevano scaturire da un confronto di idee e da diverse proposte che avrebbero permesso di individuare la soluzione più adatta. Va poi tenuto in considerazione il fatto che proprio nel 1934 una profonda polemica sulla discrezionalità degli incarichi lacerò il sindacato degli architetti della provincia di Udine a seguito degli incarichi conferiti a Cesare Scoccimarro e a Ermes Midena da parte dell'Opera Nazionale Balilla.

Le tre proposte di piano: Filippone¹⁰ – Della Rocca¹¹

Il progetto vincente fu quello presentato dall'architetto Domenico Filippone e dall'ingegnere Aldo Della Rocca con lo slogan 'Portus Naonis 1'. Alla ricerca di una sorta di *genius loci* i due progettisti

2. Città: passato, presente, futuro

notavano come nelle strutture urbane solitamente *«non è facile riscontrare in altre città il carattere schiettamente stellare di Pordenone che si è venuta formando, a causa del graduale sviluppo lineare dell'attività edilizia intorno alle strade principali confluenti nel centro»*¹².

I due progettisti romani consideravano come un aspetto positivo quella stessa crescita, dispersiva e priva di programmazione, che aveva spinto il commissario Aprilis a predisporre un piano regolatore. Per i due progettisti questo sviluppo 'stellare' aveva garantito una sorta di fusione tra città e campagna che andava letta con un elemento capace di garantire la salubrità alle periferie urbane. Solo in centro, nei pressi del duomo, venivano riscontrati problemi igienici e sanitari. Non bastasse, la dispersione insediativa garantiva una migliore resilienza agli attacchi aerei, quelli stessi che si verificarono con un enorme danno tra il '44 e il '45. I professionisti citarono studi che dicevano che *«sopra ogni altra difesa, la migliore consiste nel diradamento edilizio»*¹³. *E' superfluo insistere su ciò nel caso specifico di Pordenone, città vicina alle nostre frontiere e come tale più sensibile al problema citato»*.

I vuoti urbani venivano visti di buon grado e soprattutto intesi nel senso di una valorizzazione *«del sistema di rogge, linfa dei cunei di verde che penetrano nel cuore della città colpendo gradevolmente la vista del visitatore sensibile»*. Non a caso il piano, in controtendenza con le sollecitazioni che provenivano dagli amministratori intenzionati a tomlinare le rogge, Filippone e Della Rocca osservavano che era una «cosa da evitare». Le rogge naturali sarebbero state la principale rete delle acque piovane, mentre gli scarichi fognari avrebbero avuto un loro sistema di fognature.

Parallelamente i due professionisti descrivevano l'impressione avuta da una città che viveva una profonda crisi economica, ma che sembrava pronta a riprendersi con ancora maggiore intensità che nel passato. Se a Pordenone si fosse iniziata una nuova stagione industriale la città avrebbe corso il rischio di veder sorgere quartieri popolari e baracche senza un ordine preciso. La ricetta non poteva che partire dalla mobilità tra i diversi nuclei abitati, moderni e storici: *«i collegamenti anulari tra questi nuclei sporadici sono del tutto insufficienti; la città è ben servita solo in senso radiale»*. La proposta degli urbanisti romani riprendeva l'idea dell'amministrazione comunale di costruire una circonvallazione che partisse da Largo San Giovanni

per arrivare a viale Martelli (allora Umberto I). Questa soluzione però veniva implicitamente criticata dai professionisti che si rendevano conto di come il suo carattere urbano avrebbe finito prima o poi per confliggere con la necessità di una strada per il traffico regionale e quindi esterna ai settori densamente abitati. Questa arteria dedicata al traffico non locale veniva proposta in piena Comina, anche se i progettisti non si curarono di individuarla nella proposta di piano. Il traffico prodotto dai mezzi pubblici che collegavano la destra Tagliamento con Pordenone meritava una stazione delle autolinee affiancata a quella ferroviaria, obiettivo raggiunto dall'amministrazione cittadina solo pochi anni fa. In modo non diverso una delle proposte del piano è ancora oggetto di dibattito cittadino: *«notevole ci sembra la proposta creazione di una zona verde sull'area delle attuali carceri (...) Tale sistemazione a verde potrebbe avere secondo noi carattere transitorio: infatti sull'area stessa potrebbe in seguito essere costruito l'edificio del Governo nel caso che Pordenone venisse elevata a nuova provincia»*.

Il nuovo carcere sarebbe stato costruito, invece, oltre la nuova circonvallazione, grosso modo in occasione dell'attuale viale della Libertà.

A far propendere la scelta dell'amministrazione sul progetto di Della Rocca e Filippone fu senza dubbio il fatto che era informato da un *«programma modesto, così come lo si è imposto»*¹⁴. Del progetto veniva valutata positivamente la progressiva processualità che permetteva di spalmare nei diversi anni le opere pubbliche indispensabili. La quantità di aree messe a disposizione della edificazione era relativamente modesta: *«il totale di 42 ettari, servirà egregiamente ad ospitare circa 10.000 abitanti»*. Tutto questo veniva fatto escludendo la costruzione di nuovi quartieri pianificati ma semplicemente recuperando e integrando la viabilità esistente, onere che per lo più veniva lasciato a carico dei privati lottizzatori: *«i progettisti hanno in tal modo risolto il problema urbanistico di Pordenone, limitandosi a regolare la rete esistente embrionalmente senza lasciarsi trasportare da miraggi di retorici ampliamenti»*. Si trattava di una proposta concretamente fattibile e gestibile per il Comune anche in un periodo così difficile; questo carattere di concretezza fu l'elemento che fece propendere gli amministratori dell'epoca per questa proposta.

Il piano condivideva la scelta ormai maturata dalle amministrazioni cittadine di costruire una strada

2. Città: passato, presente, futuro

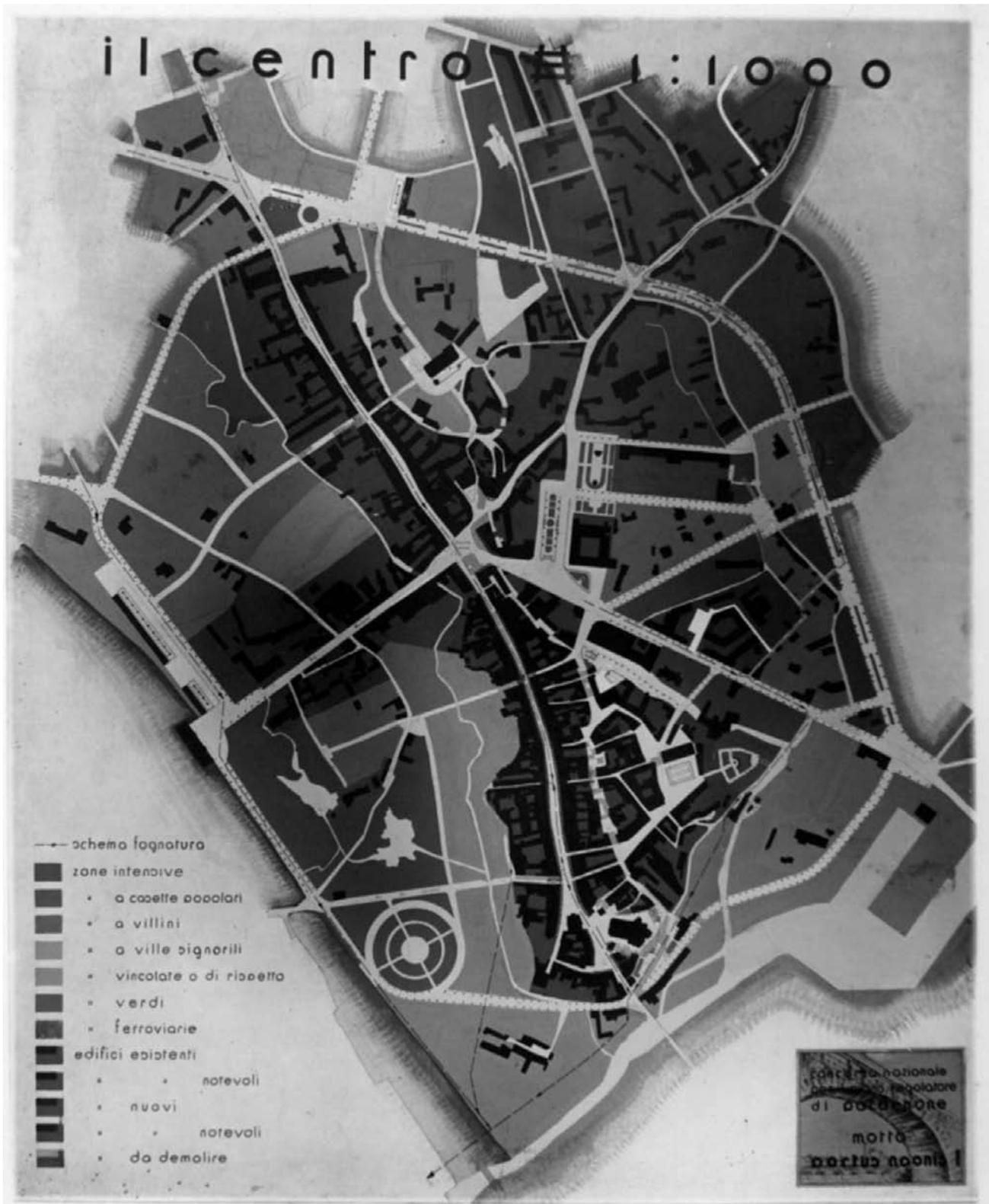
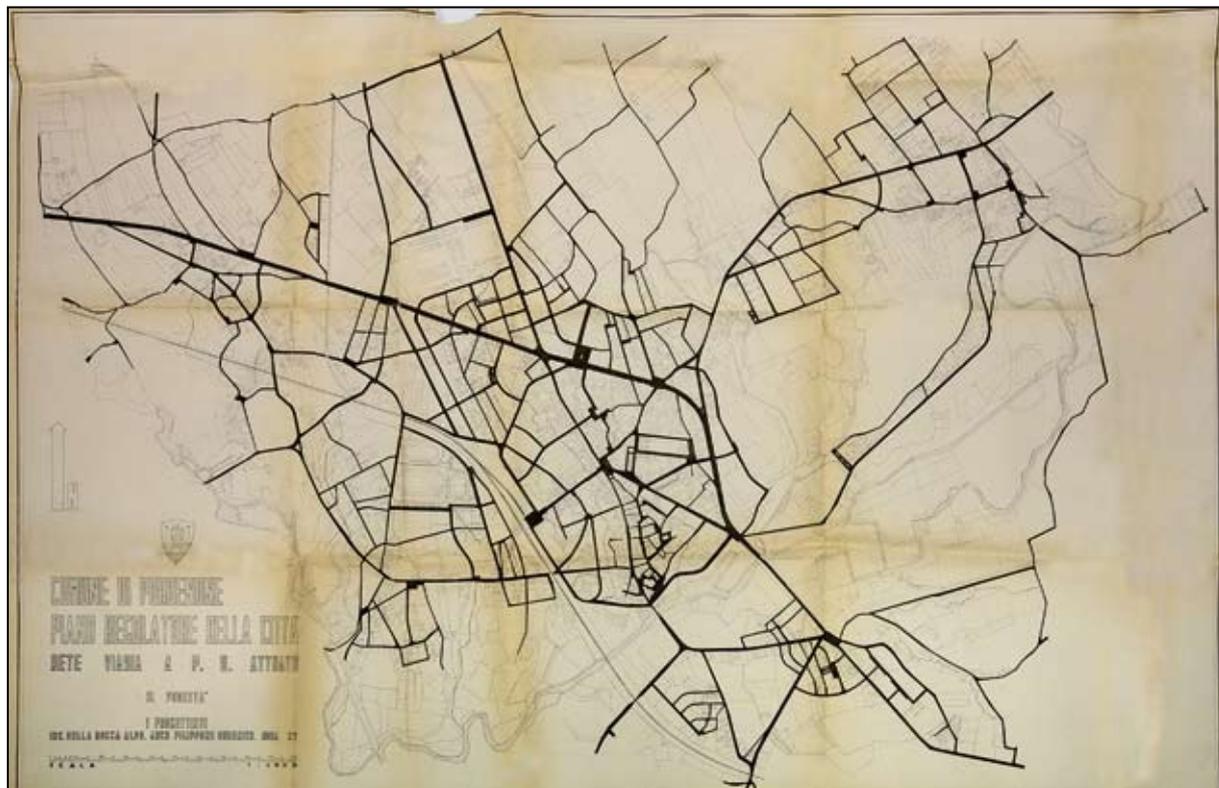


Tavola concorsuale che descrive le trasformazioni previste nel settore centrale della città.

2. Città: passato, presente, futuro



Schema del traffico che individua la chiusura della circonvallazione con la costruzione della Traversa interna e di via Rivierasca



Disegno della rete viaria principale e minore prevista dal piano.

2. Città: passato, presente, futuro

La proposta di piano poi riprendeva i temi legati alla costruzione di un porto moderno e l'idea di risolvere le piene riprofilando il corso del Noncello e ponendo a Visinale una conca di navigazione per ridurre la pendenza dell'acqua.

Nel piano la nuova strada, la traversa interna, assumeva un carattere importante e strutturale. Lungo la stessa, infatti, sarebbe stata costruita la nuova Piazza del Fascio, che avrebbe ospitato la sede del PNF locale. Si sarebbe provveduto alla costruzione di una piazza attorno alla chiesa di San Giorgio. Veniva prevista una riprofilatura dell'invaso di piazza Cavour considerata comunque troppo piccola rispetto alle funzioni commerciali e di snodo che ospitava, mentre parallelamente a Corso Vittorio Emanuele si sarebbe costruito un asse moderno di sventramento ottenendo *«una utilissima funzione di risanamento igienico e di valorizzazione di molti interessanti retro prospetti. Tale arteria sbocca nel largo creato a fianco del nuovo tronco di circonvallazione, realizzando così la liberazione dell'abside della Cattedrale»*. Si prefigurava in questo modo la costruzione di via Rivierasca che avrebbe permesso di chiudere l'anello di circonvallazione bonificando parte delle aree umide poste sulla destra idrografica del Noncello. Con quest'opera sarebbero state demolite tutte le case vicine al duomo e al campanile che sarebbero quindi apparsi isolati in una solitudine monumentale¹⁶.

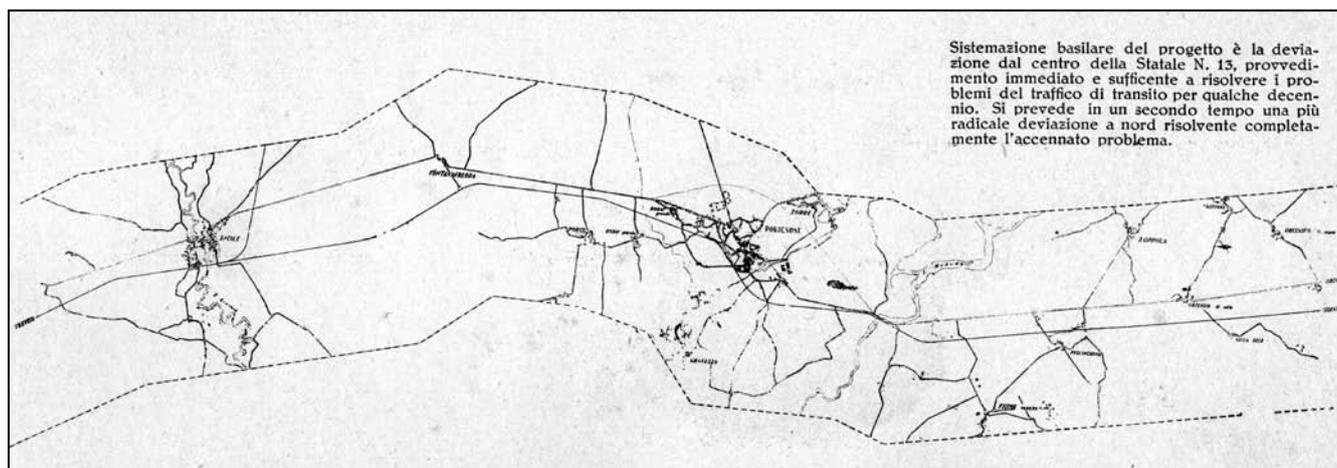
MNP7

Il gruppo arrivato al secondo posto nel concorso era composto da professionisti lombardi, e per la precisione dall'ingegnere Alberto Morone¹⁷, il collega

Fausto Natoli e l'architetto Cesare Perelli. La loro conoscenza dei luoghi era alquanto superficiale tanto che l'inquadramento planimetrico dei principali collegamenti automobilistici non coglieva a pieno il carattere di centro d'influenza regionale che Pordenone esercitava sui comuni della destra Tagliamento, anche grazie all'asse della statale. Persino la direttrice per Fontanafredda e Sacile veniva trascurata nel disegno proponendo una ideale gravitazione udinese. Solo negli schemi della seconda tavola di piano si rendeva esplicito come la statale innervasse alcuni dei più importanti centri abitati della destra Tagliamento.

Le analisi demografiche dimostravano che la popolazione urbana era in continua crescita nonostante nel 1934 si fossero rese evidenti alcune anomalie nei fenomeni di immigrazione ed emigrazione dovute alla crisi economica e alla chiusura delle vie di emigrazione stagionale disposta dal regime.

Il gruppo di progettisti, che senza dubbio conosceva le proposte viabilistiche elaborate al concorso del 1926 per il piano urbanistico di Milano, posero un'attenzione particolare e nuova alle soluzioni per il problema del traffico passante. Nella proposta che farà il gruppo MPN7 i corsi Garibaldi e Umberto I, l'attuale viale Martelli, venivano descritti come *«oberati da un traffico di transito imponente e disturbatore»*. Veniva poi definita la capacità attrattiva della città anche se i dati disponibili sul traffico erano relativamente pochi e testimoniavano un consistente flusso di mezzi costretti a passare per il centro cittadino. La proposta seguiva le indicazioni date dal



Schema territoriale disegnato lungo il nastro della statale che lascia presagire l'asse moderno della conurbazione.

2. Città: passato, presente, futuro

Comune per la costruzione di una circonvallazione nord, mentre «*all'arteria principale si collega pure la circonvallazione (via Oberdan – Via Codafora) che, completata nella zona sud, è specialmente destinata a dirigere sulla stazione il traffico proveniente dai quartieri nuovi e dai sobborghi*»¹⁸. Il gruppo dei professionisti milanesi tendeva a porre l'attenzione sui problemi del traffico e delle sue diverse componenti in modo opposto a quello dei colleghi romani:

*«abbiamo esposto il primo concetto moderno di specializzazione e gerarchia nella rete viaria che informa il Piano proposto: arterie principali, tangenziali destinate al traffico di transito, arterie convergenti destinate al traffico che accede al centro, circonvallazioni anulari per lo smistamento del traffico locale, senza avviarlo al centro. Il secondo concetto moderno di specializzazione porta poi a distinguere nettamente due tipi di reti stradali: quello destinato al traffico e quella di lottizzazione dei quartieri di abitazione»*¹⁹.

Ai bordi della città storica veniva poi predisposta la localizzazione del terminal dei pullman nei pressi di quel tratto della circonvallazione che sarebbe diventata Piazza Risorgimento

La proposta del gruppo milanese tendeva a rendere particolarmente importante dal punto di vista urbano l'asse della circonvallazione ottocentesca che si staccava da piazzetta Cavour per raggiungere il ponte di Borgo Meduna. Se storicamente la città di era sviluppata attorno a tre centralità importanti, la piazza del Comune, piazza della Motta e piazzetta Cavour, ora si proponeva di valorizzare lungo l'asse che univa quest'ultima con piazza XX settembre e la costruenda piazza Roma, una nuova sequenza di spazi pubblici da attrezzare con opere e servizi. Proprio in quegli anni,

infatti, si stava discutendo della costruzione della Casa del Mutilato in Piazza XX Settembre e della Casa del Fascio nella mai realizzata Piazza Roma²⁰. Il progetto di piano prevedeva anche altri servizi che avrebbero mostrato i successi di una città in espansione, la Casa dei Sindacati in via Trento e i palazzi per la sede degli uffici di una provincia nella quale la città credeva come segno di affrancamento rispetto al capoluogo friulano: «*Pordenone, centro industriale in una zona eminentemente agricola, ha una zona di influenza assai vasta, specie verso la parte montana*».

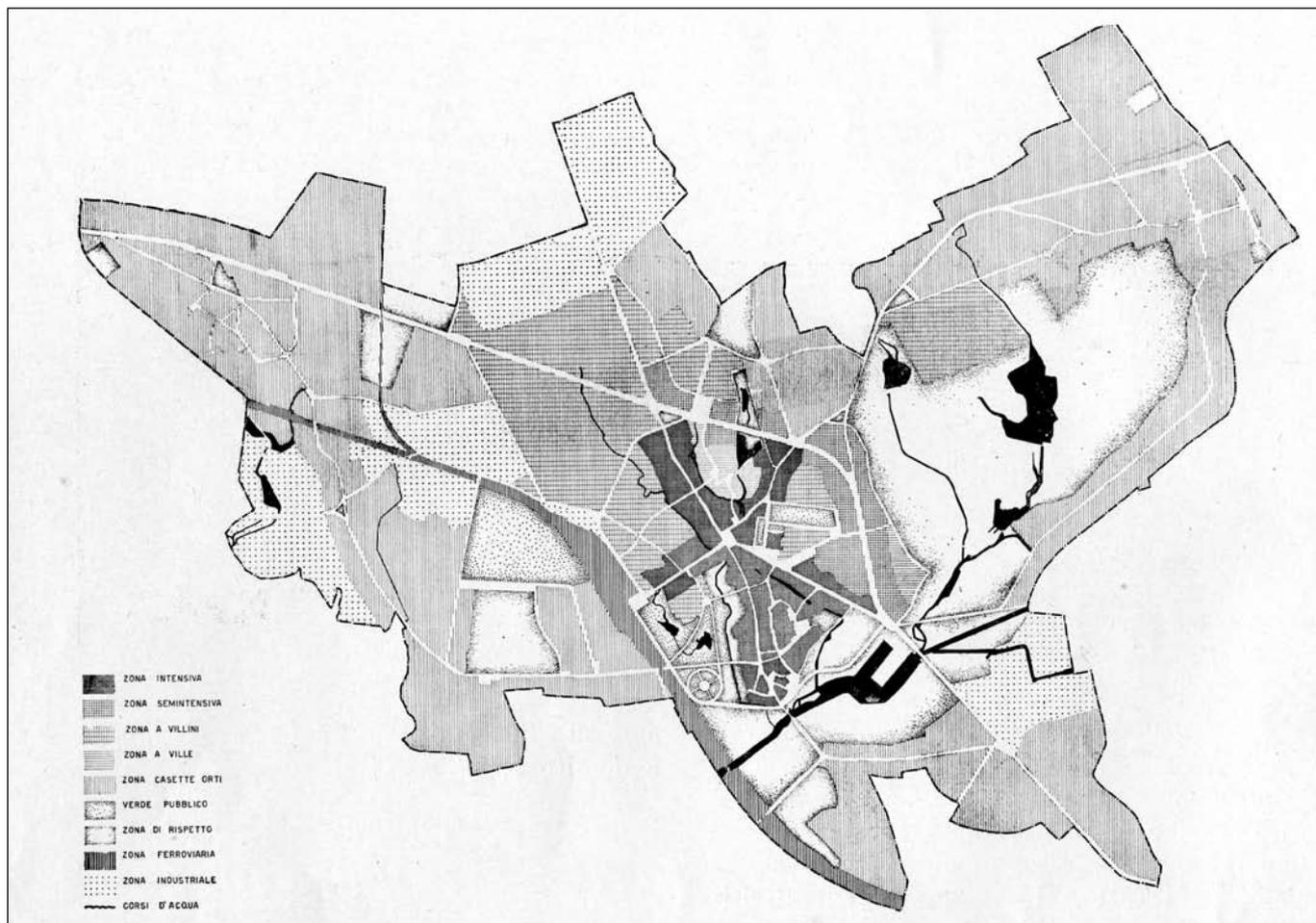
La piazza dei Grani veniva individuata per l'erezione di un grande edificio pubblico che avrebbe ospitato la Federazione Fascista degli Agricoltori, la Cattedra Ambulante di Agricoltura, la Federazione dei Consorzi Agrari e il costituendo Consorzio di Bonifica. L'ex convento di piazza XX Settembre dove c'era la Pretura, sarebbe diventato il Palazzo della Giustizia, mentre si prevedeva la costruzione di un impianto fieristico presso lo stadio.

Come abbiamo notato l'asse rappresentativo in questa nuova città sarebbe stata la vecchia circonvallazione ottocentesca, mentre invece la proposta della traversa urbana moderna veniva sviluppata dai milanesi con un senso molto diverso da quella vista nel progetto vincitore: «*tale strada crediamo coincida di massima con quella in corso di studio direttamente da parte del Comune*». La strada era una sorta di *greenway* di prati e giardini che sostanzialmente divideva in due parti la città: «*la dove le due reti stradali [quella di lottizzazione e quella nazionale] si uniscono zone verdi protettive separano i fabbricati dalle strade di traffico consentendo in essi un soggiorno piacevole ed igienico*». La città dei servizi e degli spazi rappresentativi non sarebbe stata

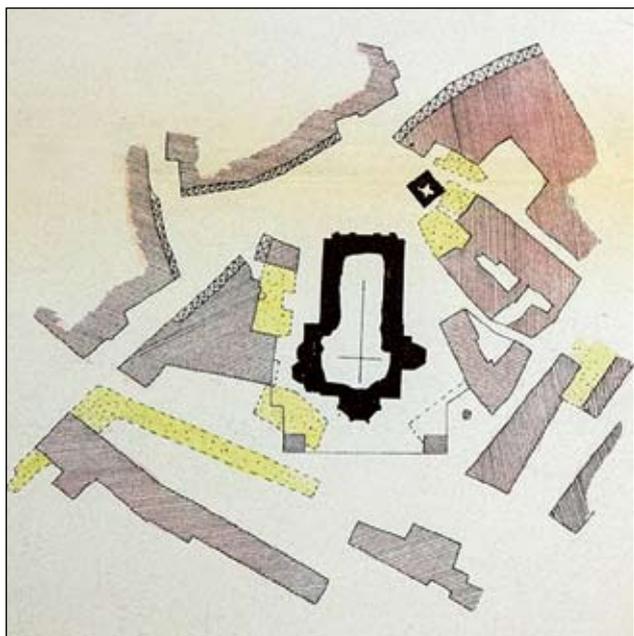


Veduta del centro storico vista dal rilevato della ferrovia 1937.

2. Città: passato, presente, futuro



Schema della zonizzazione del piano.



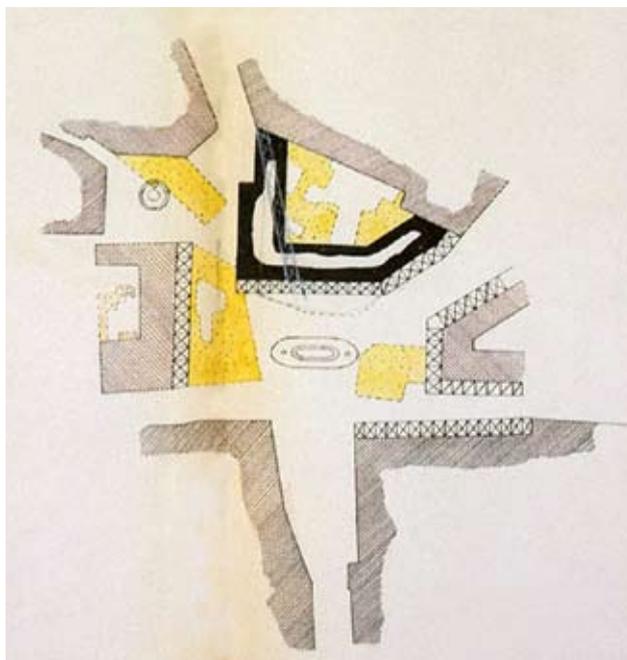
La proposta di diradamento dell'edificato nell'area del duomo mirava a isolare l'edificio religioso e il campanile.

distribuita lungo la strada nuova, come prevedevano Filippone e Della Rocca, ma all'interno degli spazi della città storica. La traversa sarebbe stata solo una infrastruttura di attraversamento con un numero ridotto di connessioni con la rete esistente ricordando un po' la circonvallazione milanese della proposta concorsuale di Portaluppi del 1926. Una strada immersa nel verde e alternativa alle strade urbane. Il dettaglio del progetto per il settore superiore del centro storico mostra chiaramente come la nuova statale fosse stata pensata per uno scorrimento veloce e inserita all'interno di ampie aree di verde privato. Il grande incrocio per Torre-Cordenons era altrettanto vuoto mentre in corrispondenza dell'incrocio con via Trieste e Trento veniva proposto un piccolo giardino pubblico. Verso il ponte sul Noncello la strada avrebbe incrociato la circonvallazione che a sud est, lungo il fiume avrebbe permesso di chiudere l'anello circolatorio urbano grossomodo in corrispondenza dell'attuale Rivieraasca.

A monte della statale si sarebbero costruiti due grandi

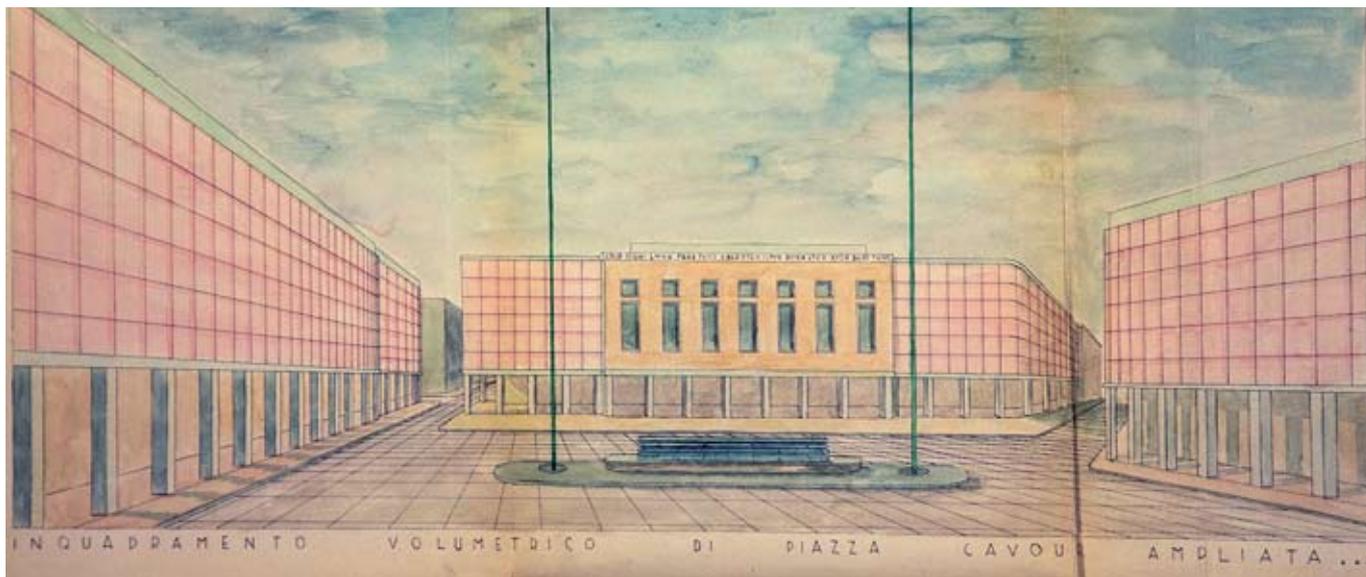
2. Città: passato, presente, futuro

quartieri popolari, mentre un terzo insediamento nuovo sarebbe sorto nei pressi del nuovo raccordo viario di via Oberdan, prendendo l'orientamento di via Damiani. Il carattere semintensivo dei nuovi quartieri prescriveva edifici a schiera e in linea che non superassero i tre piani di altezza. La risposta alla dispersione era quella di costruire dei quartieri satellite alla città storica, dotati di propri servizi al fine di implementare il carattere di policentricità che una moderna città industriale doveva avere. I progettisti facevano notare «i danni dello sviluppo a macchia d'olio; si è quindi scartato senz'altro il concetto di saturamento di



fasce concentriche successive». In pratica venivano espressi valori di sviluppo molto diversi dalla maglia stradale del piano Albertini per l'ampliamento di Milano abbracciando le idee di Cesare Chiodi²¹. «Così intorno ai centri dei quartieri, non disturbati da correnti di traffico e dove pulserà la vita dei quartieri stessi, sorgeranno gli edifici e i servizi pubblici necessari alla loro autonomia, la chiesa la scuola, l'Opera Nazionale Dopolavoro, le Opere Assistenziali, la Maternità e Infanzia, il mercato rionale, i campi sportivi e di gioco». Ogni quartiere sarebbe nato unitariamente e immediatamente dotato delle residenze che i privati dovevano realizzare, sulla base del disegno di un piano condiviso dal Comune, e con i servizi di base per la vita dei nuovi insediati.

Il quartiere su via Oberdan era separato dal centro storico e dalla consolidata edificazione del corso e di via Mazzini da un'ampia fascia di verde privato. Se si esclude il collegamento con via Damiani la nuova borgata si appoggiava quasi esclusivamente a via Oberdan rinunciando alla previsione di qualsiasi collegamento con corso Garibaldi. Gli edifici erano delle palazzine che appoggiavano il loro lato minore alla strada di urbanizzazione, mentre i giardini venivano posti lungo la strada principale ed esterna per dotare di verde pubblico anche i quartieri di via Selvatico e Ferriera. Non a caso i progettisti dichiaravano come «rifuggano dal prevedere lotti di case addossate e a cortili chiusi, e che il termine 'costruzione intensiva' si riferisce unicamente al numero di piani delle case di nuova costruzione che si intendono però sempre



Disegno per la riforma di piazza Cavour.

2. Città: passato, presente, futuro



Schizzo con la proposta di demolizioni attorno all'abside del duomo.



Sistemazione degli spazi posti tra la fabbrica Tomadini e il duomo.

prospicienti cortili aperti con uno o più lati verso strada». Si elogiavano così gli edifici alti isolati sul lotto che da circa dieci anni erano oggetto delle principali sperimentazioni urbanistiche europee. Nel disegno dei quartieri proposti da Morone e colleghi l'influenza dei tentativi italiani e non solo, che venivano pubblicati sulle principali riviste si facevano sentire aprendo un problema disciplinare che i politici locali non erano preparati ad affrontare. Il 'quartiere della stazione' sarebbe stato l'unico ad avere un carattere signorile con case a schiera dimensionate per ospitare circa 750 nuovi abitanti.

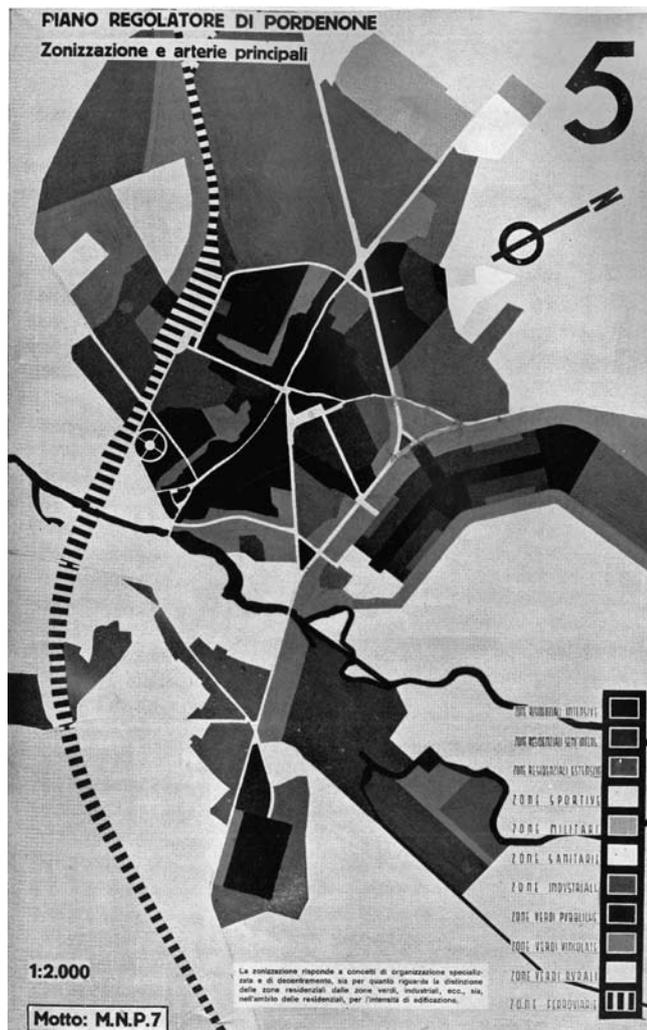
Nel punto in cui la nuova traversa interna si sarebbe staccata da Largo San Giovanni il gruppo di milanesi collocò un nuovo quartiere centrato sull'asse della nuova strada della Casa del Balilla di Scocimarro. Di fronte all'edificio dell'ONB si sarebbe creata una piccola piazza rettangolare mentre le lunghe schiere di edifici plurifamiliari si sarebbero disposte ad arco di circonferenza rispetto a quello che era un esempio della nuova monumentalità fascista. Lungo la strada nuova, invece, sarebbe stato costruito un grande parco pubblico al quale avrebbero potuto far riferimento le espansioni di Via Montereale e Molinari. Gli assi del costruito esaltavano la simmetrica monumentalità della Casa del Balilla, mentre invece il parco avrebbe rotto le simmetrie in occasione delle olle di sorgiva assumendo l'aspetto di un parco romantico. Se nel 1934 gli abitanti erano 23.536 i progettisti milanesi prevedevano «*un possibile incremento della città fino ad avere, sempre alla fine del venticinquennio*

considerato, una popolazione oscillante di 30 ai 35.000 abitanti».

Il quartiere più grande dell'espansione urbana era quello che il gruppo di lavoro prevedeva distribuito lungo l'asse dell'incrocio della traversa interna con la strada che conduceva a Torre e a Cordenons. In quest'area di espansione i progettisti prevedevano anche la costruzione di un nuovo grande complesso scolastico. Alle spalle delle Gabelli, invece, veniva previsto un grande lotto per la costruzione di una serie di istituti superiori tra i quali il liceo, le magistrali e l'istituto per l'avviamento al lavoro. Nei pressi di piazza XX Settembre si sarebbe così costituito in moderno 'centro studi'.

Il quartiere di San Valentino diversificava le tipologie edilizie e le altezze degli edifici prevedendo un grande spazio di circolazione e di verde al centro del nuovo borgo operaio contornato da edifici ad alta densità posti su filo stradale. All'interno del lotto si rintracciano, invece, edifici in linea collegati alla strada solo in occasione delle testate, mentre verso la campagna e le strade statali e provinciali i volumi si riducevano fino a presentare un tessuto di ville isolate su lotto. Ai due estremi del quartiere erano poste ulteriori aree di verde pubblico e di attrezzature sportive. All'altezza del borgo costruito da poco dai Mutilati di Guerra un grande parco pubblico avrebbe unito la nuova periferia di Pordenone a Torre. Al centro della composizione invece un sistema di spazi pubblici trasversali ai grandi boulevard interni avrebbe tagliato in due la composizione alternando

2. Città: passato, presente, futuro



Schema della zonizzazione.

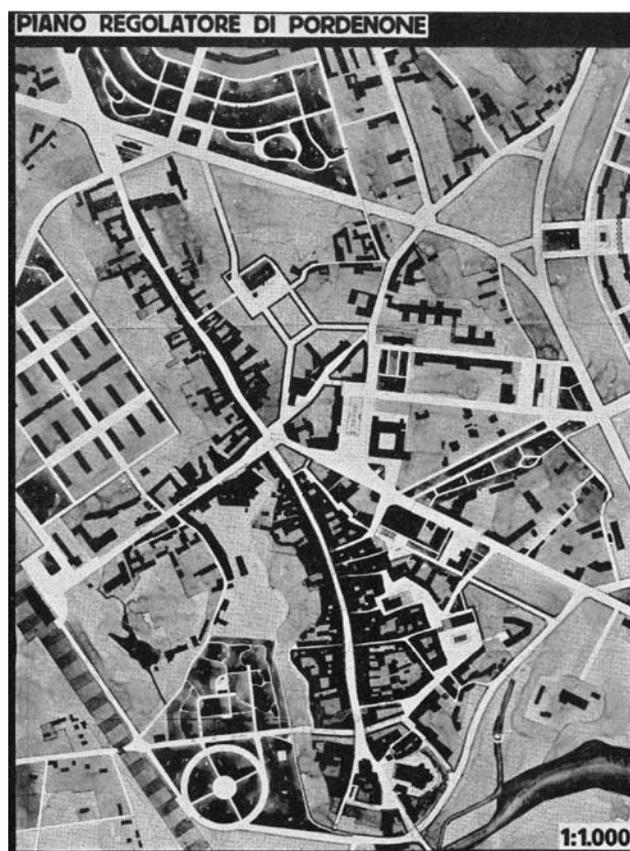
edifici rappresentativi (la chiesa, la piazza con i negozi rionali, il mercato) ai giardini.

Il quarto grande quartiere operaio era previsto sulla riva sinistra del Noncello, a Borgomeduna.

Il quartiere sarebbe sorto poco discosto da via Udine producendo un tessuto ordinato e razionale con un grande spazio verde lineare al centro, una piazza trasversale che avrebbe ospitato la chiesa di Borgo Meduna e un edificio pubblico che avrebbe accolto l'Opera Maternità, il Dopolavoro e una serie di negozi al dettaglio. Alle spalle dei grandi blocchi di case popolari venne prevista anche una zona urbanizzata con piccoli lotti per case uni e bifamiliari addossate alle cortine edilizie edificate lungo via Prasecco. Tutta l'espansione di uno dei borghi più dinamici della città, dopo la costruzione del cotonificio, veniva costretta all'interno di un disegno molto rigido.

Rispetto al centro storico e alla dispersione insediativa

esistente il piano non dava molte indicazioni riconoscendo di fatto l'edilizia esistente e i suoi ambiti. Si prevedeva una radicale densificazione lungo via Martelli e un grande doppio viale lungo via Cossetti. A fianco del giardino circolare appena costruito nell'area del vecchio foro boario, ne sarebbe stato costruito un altro romantico e informale che si sarebbe saldato con il giardino di villa Querini. Una grande piazza alberata sarebbe stata costruita nei pressi del lato meridionale della chiesa di San Giorgio. Per tutta la grande area compresa tra la ferrovia e viale Grigoletti si prevedeva il completamento del quartiere con il progressivo riempimento dei lotti liberi con i villini della borghesia urbana, mentre lungo viale Montereale non venivano previste nuove aree di espansione lasciando caserme e ospedale in periferia. Le condizioni abitative del Comune venivano descritte come del tutto insoddisfacenti, al punto di sollevare il problema di un radicale risanamento della città industriale: *«Lo stato delle abitazioni è da considerarsi invece decisamente cattivo: circa il 30% non risponde alle norme edilizie ed igieniche più elementari, di esse più della*



Le trasformazioni del centro previste

2. Città: passato, presente, futuro

metà dovrebbero essere senz'altro dichiarate inabitabili». Molte delle case costruite negli anni precedenti per ospitare forza lavoro immigrata e ora disoccupata erano dei veri tuguri densamente abitati. Costruiti in grande economia e gestiti con un sistema di subaffitti che a volte garantiva una sola stanza a una famiglia di operai. Il piano dei professionisti milanesi affrontò anche il tema dell'area vasta che faceva capo alla città e che veniva osservata nella coerenza di sistema antico di produzione proto industriale e nella definizione della mobilità che storicamente faceva capo a Pordenone, antico emporio portuale. La città veniva poi individuata come un polo di riferimento per un'area più vasta e assunta nella proposta di piano come il luogo adatto al riconoscimento di una nuova provincia. Con più di trent'anni di anticipo sulla storia amministrativa del Friuli Occidentale la proposta di Piano Regolatore assumeva come principio territoriale il fatto che Pordenone sarebbe diventata a breve un capoluogo provinciale sul quale avrebbero gravitato cinquantasette amministrazioni comunali²². Il gruppo dei progettisti milanesi caratterizzò la propria proposta soprattutto con la scelta di suggerire un paesaggio urbano composto da edifici liberi all'interno dei lotti, rinunciando alla proposta di costruire l'ampliamento della città per isolati intensivi costruiti a filo strada²³.

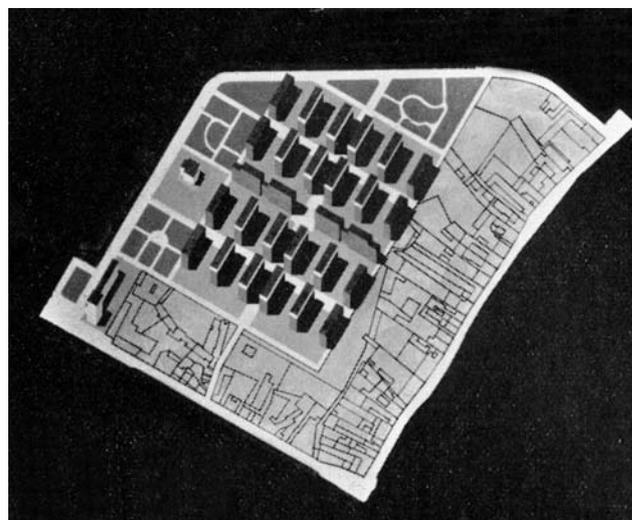
Solo in occasione di alcuni completamenti limitrofi al centro storico si sarebbe ammessa l'espansione con la costruzione di schiere su fronte stradale con una densità massima di 300 abitanti ad ettaro. I nuovi quartieri residenziali composti da edifici in linea su lotto libero avrebbero avuto una densità di 100-150 abitanti per ettaro. L'ampia dotazione di verde condominiale avrebbe ridotto la necessità di parchi che venivano proposti nel piano in luoghi concentrati e funzionali: *«l'ampliamento del parco attuale al di là di via dei Giardini; la creazione di un nuovo parco nella zona nord, fra la strada statale e quella per Rogoredo (sic!) in Piano; la sistemazione di una striscia adiacente al viale Cossetti; l'impianto a verde dei larghi assi dei nuovi quartieri. Altra vasta zona verde pubblica divide infine il quartiere di S. Valentino da una zona a costruzione estensiva e accoglie un nuovo edificio scolastico elementare*».

Rispetto ai principi della disciplina il gruppo milanese dichiarava di aver *«scartato senz'altro il concetto di saturamento di fasce concentriche successive*», e quindi anche la distanza da quello che era il piano elaborato

da Cesare Albertini nel '33 per Milano. La proposta dei milanesi prevedeva invece la costruzione di quartieri satellite *«completi nei servizi e conchiusi nella fisionomia, capaci di svolgere una attività autonoma e forniti degli edifici necessari allo scopo, isolati con fasce verdi dalle strade di traffico, dai quartieri industriali, da ogni fonte di molestia e di danno igienico, dal nucleo centrale e gli uni dagli altri*».

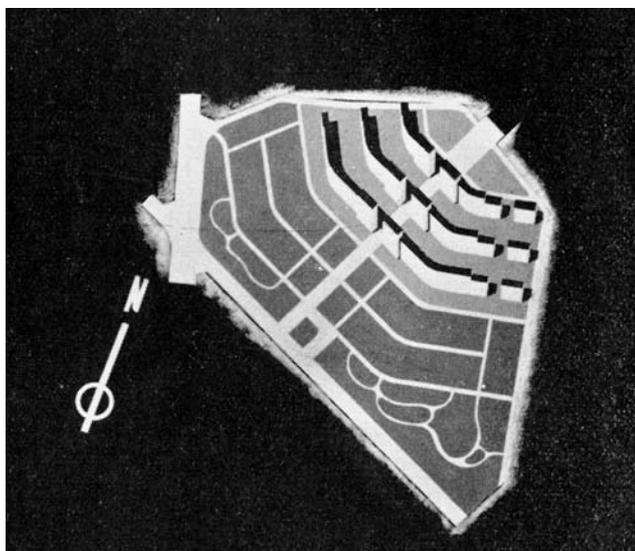
Nell'idea questa proposta di piano assomigliava molto a quella che Chiodi aveva fatto nel 1926 per la stessa Milano, cioè l'idea di un'espansione centrata su una corona di quartieri, anche se in questo caso non erano disposti radialmente, ma collocati leggermente al di sopra della fascia delle risorgive. Questa era l'idea che maggiormente differenziava questo progetto di ispirazione nordeuropea da quello di Filippone e Della Rocca. Tra i quartieri di espansione e la città storica sarebbero rimasti ampi brani di verde e campagna: *«talvolta formano parco semirurale e tal'altra hanno carattere rurale senz'altro (...) onde costituiscano veri i propri polmoni della città inseriti il più profondamente possibile nel nucleo urbano, collegati fra loro a costituire un sistema del verde e allacciati all'aperta campagna, per migliorare le condizioni igieniche attuali e tutelarle nel futuro*».

A differenza del piano di Filippone le strade principali non venivano individuate come direttrici di espansione, ma al contrario come elementi detrattori rispetto alla qualità dell'abitare. La separazione dei diversi flussi di traffico era descritta come un obiettivo.



Il quartiere di via Oberdan.

2. Città: passato, presente, futuro



Il quartiere del nuovo giardino.

Francesco Sbrojavacca

Il terzo progetto presentato aveva come slogan «modus et ordo – 3845» e fu presentato dall'ing. Francesco Sbrojavacca che aveva lo studio a Conegliano. Tra i tre progetti fu quello considerato meno confacente alle esigenze del Comune e, anche se non siamo riusciti a rintracciarne una copia, dal verbale di approvazione della commissione emerge chiaramente l'inadeguatezza dello stesso.

La commissione

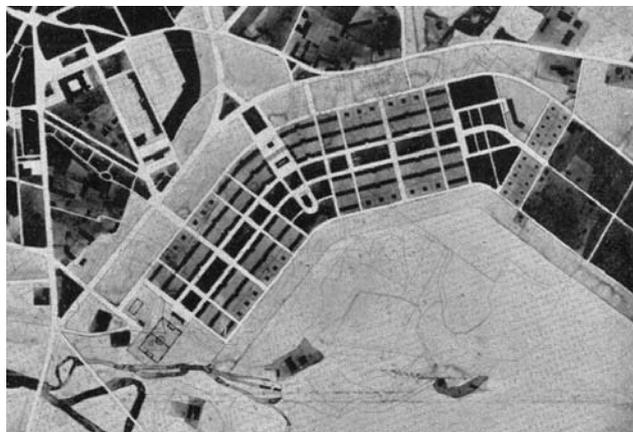
Fa riflettere il fatto che nessuno degli architetti o degli ingegneri iscritti al sindacato provinciale abbiano presentato una loro proposta. Persino le richieste di documentazione non presentano lettere pervenute dai professionisti della provincia di Udine nonostante la diffusa pubblicità che era stata fatta del bando. Galvani

si era persino premurato di inviare una personale copia del bando direttamente a Cesare Scoccimarro, ma l'architetto non risponderà all'invito con una proposta progettuale²⁴.

Non è facile capire perché i friulani e i triestini siano rimasti sordi alle richieste di collaborazione. Per certo Scoccimarro e Midena erano molto impegnati con la progettazione di dettaglio e la contabilità delle Case del Balilla e il contemporaneo bando per la colonia alpina dell'ONB e quella marina del PNF di certo non aiutarono. Soprattutto l'ambiente udinese non fu coinvolto nel processo del bando dando allo stesso forse un respiro meno provinciale e un'occasione di vero confronto disciplinare.

La formazione della commissione giudicatrice fu un'opera di delicato equilibrio tra l'interesse generale del PNF, che a livello nazionale richiedeva un'alta qualità degli interessi e della cultura in gioco, e la salvaguardia dell'idea che la società pordenonese aveva dello sviluppo della città. A garantire questa visione locale in commissione c'erano il podestà Galvani che fungeva da presidente e l'ing. Luigi Querini, mentre in rappresentanza delle organizzazioni del partito furono eletti l'udinese ing. Eugenio Mariutti su designazione della prefettura, l'ing. Alberto Magrini di Venezia, come rappresentante del sindacato fascista degli ingegneri e architetti e l'ing. Vincenzo Civico di Roma come rappresentante della Federazione Fascista dei proprietari di fabbricati. Si trattava di una commissione composta solo da ingegneri e priva di altre professionalità²⁵.

La commissione fu convocata il 18 aprile del 1936, alla vigilia della visita del gerarca Renato Ricci in



Il quartiere su via Dante e Torre.

2. Città: passato, presente, futuro

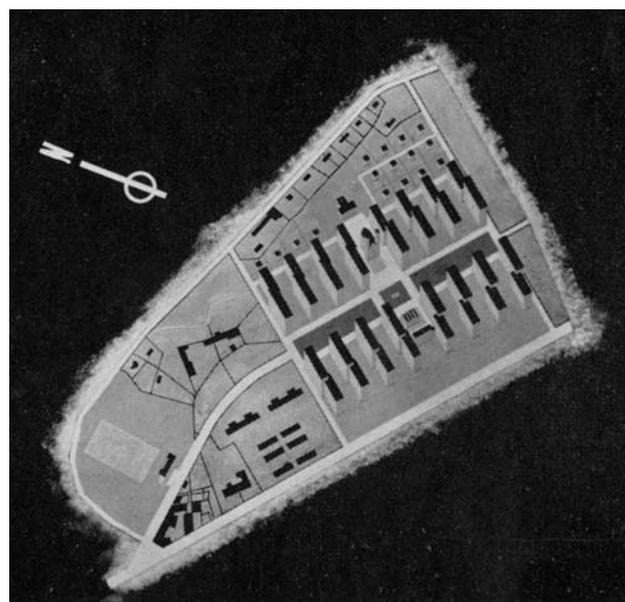
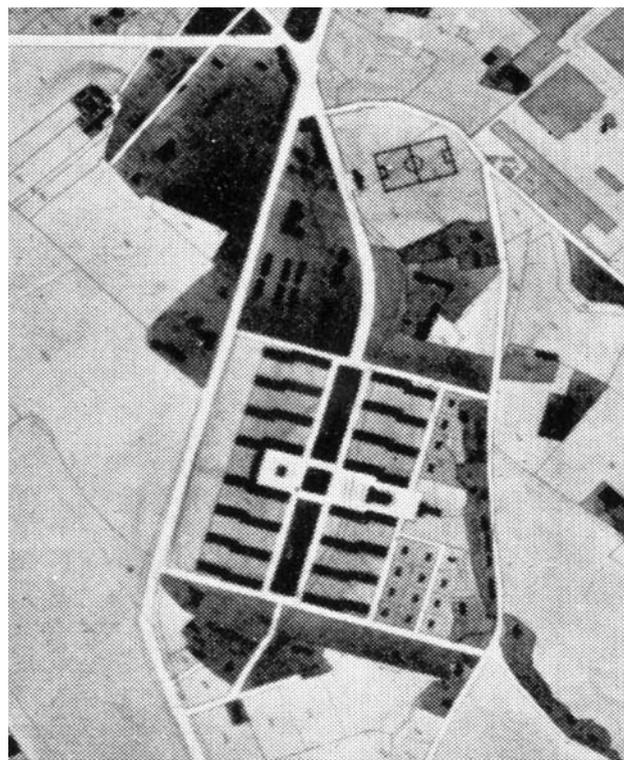
Friuli e a Pordenone, quasi fosse parte delle iniziative che volevano dimostrare una spiccata efficienza del fascio locale.

La decisione della commissione fu anticipata da *«dei sopralluoghi eseguiti nelle zone cittadine e periferiche»*. I progetti presentati erano solo tre e le scarse adesioni nonostante la consistente pubblicità del concorso dimostravano una certa disattenzione delle grandi firme dell'urbanistica nazionale a un tema forse considerato 'minore'.

La lettura del documento con il quale la Commissione attribuì il premio è particolarmente utile per i nostri fini. Sappiamo che i progetti furono esposti nella grande sala consiliare e che dopo un sommario studio delle proposte la commissione uscì per un *«sopralluogo da eseguire nelle varie zone del Centro e della periferia di Pordenone per assumere la visione diretta della configurazione cittadina e dei vari problemi proposti dal bando di concorso e rilevare, sulla scorta degli elaborati, le soluzioni di massima prospettate dai concorrenti»*²⁶.

Il piano di Della Rocca e Filippone vinse per la sua semplicità e l'aderenza alle preoccupazioni economiche espresse nel bando. L'amministrazione comunale temeva l'ipotesi di una previsione di opere e di spesa alla quale non sarebbe riuscita a mettere mano. La disponibilità finanziaria del Comune poteva garantire solo la costruzione dell'indispensabile circonvallazione interna: *«questo progetto di massima è appunto assai aderente alle reali necessità della città e proporzionato, nella concezione generale, alle sue possibilità economiche»*. Di fatto la scelta di dove far passare la nuova circonvallazione era maturata in sede politica ed era stata espressa in modo esplicito da Querini e Galvani ai concorrenti: la *«soluzione, del resto, adottata anche dagli altri concorrenti perché suggerita dal Comune e che, nelle intenzioni di questo, dovrà avere la sua attuazione pratica con precedenza su tutti gli altri lavori»*²⁷.

Di fatto il progetto di Filippone prevedeva quell'anello di strade che negli anni '90 del secolo scorso sarebbe stato ribattezzato come il Ring: *«si riconosce lodevole il tracciato della tangenziale esterna a sud della statale sviluppata sul tratto via Oberdan – Viale Giardini – Via Codafora e sul tratto da costruire ex novo, dall'ingresso al pastificio Tomadini alla Statale»*. Veniva poi lamentata la mancanza di una tangenziale nord posta a monte della Casa del Balilla e sentita così necessaria da far divenire traversa interna l'asse di viale Dante e Marconi. Questo nuovo asse proposto con la larghezza



Il quartiere di Borgo Meduna.

di 18 metri sarebbe stato allargato a 23-24 metri in modo da consentire la separazione completa tra i due sensi di marcia.

La commissione lamentava poi la superficialità con la quale i progettisti avevano previsto l'allargamento di piazzetta Cavour prevedendo la demolizione dell'edificio della Banca di Pordenone e Palazzo Badini e la costruzione di un asse viario parallelo a Corso Vittorio Emanuele *«non necessaria ai fini del traffico, di*

2. Città: passato, presente, futuro

dubbia efficacia ai fini del risanamento e di problematica ricostruzione sulle nuove fronti». In realtà la nuova strada sarebbe passata in mezzo alle proprietà dello stabilimento di ceramiche dei Galvani e il Podestà, presidente della commissione, pensò bene di rendere esplicita la sua disapprovazione.

Il piano del gruppo milanese, invece, fu lodato per la «*tecnica urbanistica*» che esprimeva, ma allo stesso tempo criticato per l'idea ambiziosa che lo sorreggeva, «*eccessivamente subordinato al presupposto della elevazione di Pordenone a Capoluogo di Provincia*». Anche in questo caso veniva criticata la grande disinvoltura con la quale i progettisti avevano proceduto nelle demolizioni nei settori centrali della città. La pratica dello sventramento non sembrava giustificata in una cittadina che non soffriva gravi epidemie. Il carattere che piacque meno alla commissione furono, «*esagerati per estensione, freddi e non aderenti alle caratteristiche della Città, i nuovi quartieri di ampliamento*». Quell'indicazione di forte riorganizzazione attraverso la costruzione di

multipolarità non era stata compresa anche perché sembrava fosse stata «*trascurata in contrapposto la riorganizzazione degli attuali agglomerati periferici. Eccessiva creazione di spazi centrali per nuovi ipotetici uffici*». Il progetto dell'ing. Svrojavacca fu profondamente criticato per una declamata superficialità nel disegno della viabilità e dei quartieri. La partita del piano, durante tutta la fase dello studio dei progetti, si giocò in pochi giorni tutta all'interno del municipio, in un profondo disinteresse da parte della città. Persino gli esiti della commissione non assunsero un particolare risalto sulla stampa locale, segno che la definizione dell'assetto fisico della città entusiasmava la popolazione assai meno delle parate organizzate in occasione della visita dei gerarchi del partito.²⁸

La gestione del piano Filippone Della Rocca

La definizione dei vincitori del concorso non chiari i termini e i modi con i quali si sarebbe operato per arrivare alla stesura del piano.



Schema di organizzazione degli spazi posti lungo la traversa interna con la costruzione della nuova piazza con la Casa del Fascio e Piazzale Duca d'Aosta

2. Città: passato, presente, futuro

Il 25 aprile del 1936 Della Rocca e Filippone chiesero al Comune copia della relazione della commissione giudicatrice lasciando trasparire l'incertezza della situazione: *«siamo a sua completa disposizione per tutto ciò che ritenesse necessario in merito al Piano Regolatore stesso»*²⁹. Non a caso, il sindacato nazionale fascista degli ingegneri nel giugno del '36 sollecitò il Podestà a fare in modo che si tenesse *«nel dovuto conto i risultati del concorso, chiamando a collaborare con l'Ufficio Tecnico del Comune, per la redazione del progetto definitivo un rappresentante del Gruppo vincitore del concorso»*.

In quel frangente il Podestà Galvani ricevette anche l'invito di Gustavo Giovannoni a entrare a far parte del Comitato Generale del Primo Congresso Nazionale di Urbanistica, ma vi dovrà rinunciare³⁰. La mostra organizzata da Giovannoni per l'inizio del 1937 sarebbe stata divisa in tre sezioni, quella didattica, quella dei Piani Regolatori, alla quale avrebbe partecipato Pordenone, e quella degli impianti urbanistici (acquedotti, fognature, ecc).

Solo un anno dopo il verdetto della commissione si decise di affidare l'incarico ai vincitori per *«allestire il piano generale definitivo di massima, salvo in un secondo tempo di incaricare gli stessi professionisti, con la collaborazione dell'Ing. Querini di Pordenone, di compilare il primo piano esecutivo di stralcio per il nucleo di opere di indispensabile attuazione»*³¹. Iniziava così una lunga fase di apprestamento del piano e di approvazione del primo strumento urbanistico di Pordenone.

Il 28 maggio del 1938 il Podestà approvava il piano nella sua stesura definitiva. Questo era composto da 9 tavole di illustrazione e dettaglio e da una grande planimetria generale colorata. A questi elaborati era allegato il vigente regolamento di polizia edilizia e le norme tecniche per l'attuazione che erano composte da dieci articoli. Il giorno dopo i documenti venivano inviati in Prefettura a Udine per essere poi inoltrati al Ministero per l'approvazione. I tempi per l'esame degli elaborati furono interminabili. All'inizio del 1940 giungeva notizia che il Ministero della Educazione Nazionale aveva approvato il Piano Regolatore imponendo però delle obbligatorie modifiche che dovevano essere recepite al più presto. In modo particolare si prescriveva che *«venga esclusa la demolizione dell'antica Rocca, ora adibita a carcere giudiziario»*³². In modo non diverso non si doveva demolire, come invece avvenne, l'edificio porticato che isolava piazza della Motta e *«che ha elementi*

decorativi del Rinascimento». La riforma di piazzetta Cavour, poi, veniva subordinata a un successivo piano particolareggiato che sarebbe stato sottoposto al controllo della Soprintendenza.

Il Comune accettò di modificare gli elaborati e il piano fu approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 12 settembre del 1942, in pratica contestualmente all'approvazione della nuova legge urbanistica n. 1150. Questa concomitanza costrinse il Comune a predisporre nuove integrazioni che furono inoltrate a Roma in un periodo molto difficile per la nazione, l'aprile del 1943.

Era indispensabile adattare il progetto di piano alle norme introdotte dalla legge urbanistica n. 1150 del 1942 rispondendo alla necessità di estendere i Piani Regolatori a tutto il territorio comunale. Il piano di Della Rocca e Filippone si limitava al solo centro abitato e alle borgate limitrofe allo stesso, mentre trascurava del tutto il territorio dell'annesso Comune di Vallenoncello. Per questo motivo fu predisposto un elaborato planimetrico che comprendesse tutto il territorio agricolo e le frazioni meridionali limitandosi a descrivere che *«si vincola l'intero abitato della frazione di Valle Noncello nonché le più vicine aree di espansione, alla costruzione di casette con orto giardino, in aderenza al carattere che già possiede la frazione»*³³.

Il 'voluminoso incarto' si perse tra i meandri dei palazzi della burocrazia romana scossa dalle vicende belliche e l'evoluzione della crisi politica fece dimenticare lo strumento urbanistico che comunque veniva stabilmente consultato dall'ufficio tecnico e dalla commissione d'ornato.

Nel '45, dopo la fine della guerra, si pervenne nuovamente a sollecitare l'approvazione ministeriale del piano perché la commissione d'ornato si rifaceva allo stesso anche per l'approvazione dei progetti durante la fase delle prime ricostruzioni³⁴. A guidare gli uffici c'era il disegno di Della Rocca e il buon senso. Nel 1952 si valutò anche di usufruire del finanziamento statale per produrre un piano di ricostruzione che era assai veloce nella fase di approvazione ed era stato scelto come strumento da altri Comuni che avevano sofferto molto i bombardamenti della linea ferroviaria, come Latisana, ma l'ipotesi fu lasciata cadere.

Nel 1952 il Sindaco Garlato propose una generale revisione del piano istituendo una commissione che sembrava in netta continuità con la storia precedente

2. Città: passato, presente, futuro

al conflitto tanto che oltre al pittore Tiburzio Donadon e al geom. Omero Polon rintracciamo tra gli esperti anche l'ing. Luigi Querini sopravvissuto al crollo del PNF³⁵.

Nel 1954, a seguito di una ricerca ministeriale, il Comune cercò di descrivere la dinamica della sua crescita e le problematiche alle quali avrebbe dovuto rispondere un nuovo e moderno Piano Urbanistico. Dal 1936 al 1954 la popolazione era passata da 22.174 abitanti a 30.680, contemporaneamente i vani abitabili erano passati da 13.200 a 18.400.

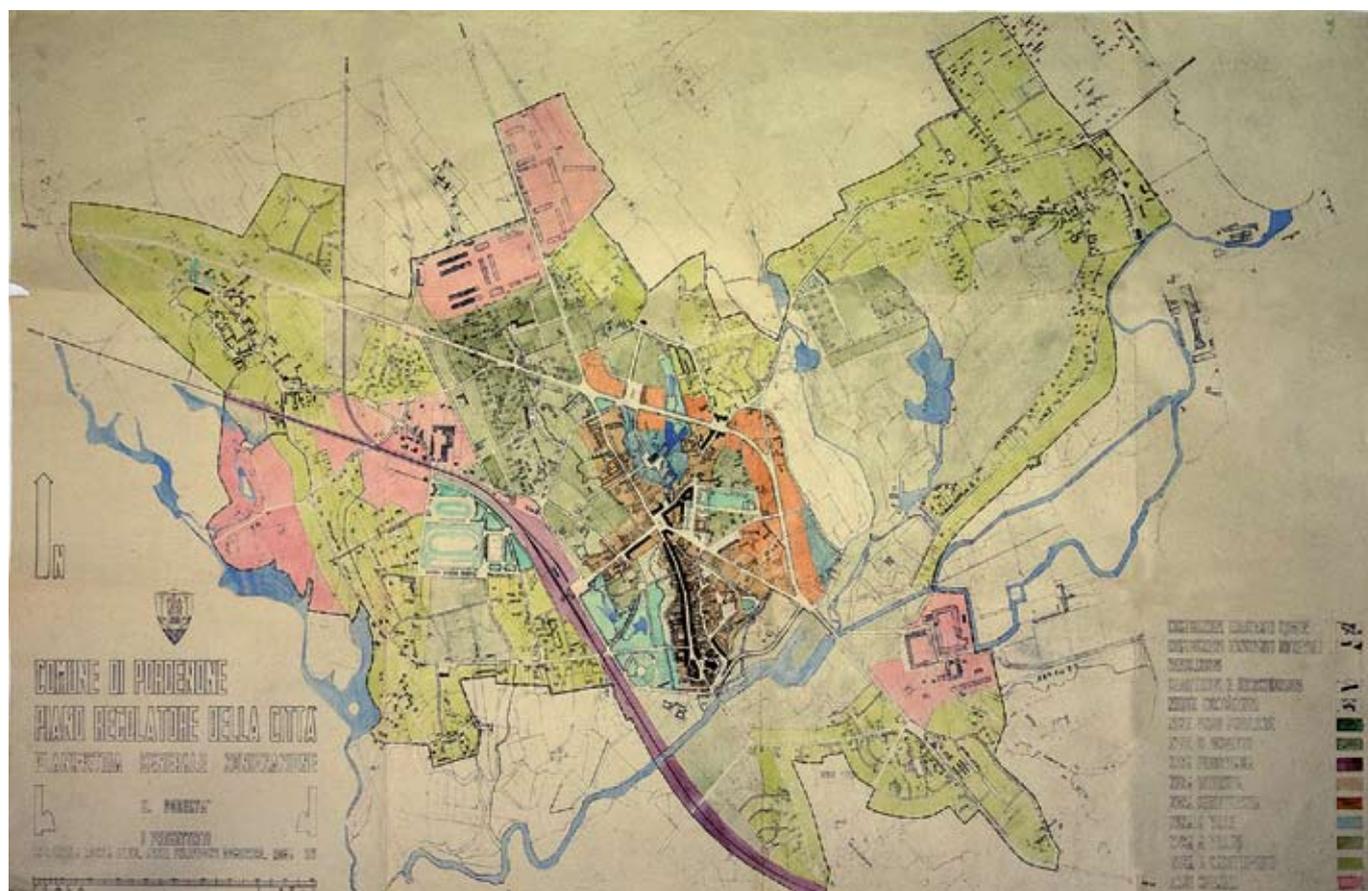
Si dimostrava così che la popolazione stava aumentando in modo più sensibile della disponibilità di nuovi alloggi. Contemporaneamente rimanevano da risolvere i problemi di un centro storico che veniva considerato denso, mentre nelle frazioni lungo il Noncello veniva esaltata la fragilità idraulica alla quale il precedente piano non aveva posto alcuna attenzione. Per contro le previsioni di Filippone e Della Rocca si ritenevano perfettamente corrette per quanto riguardava la pressione del traffico sulla circonvallazione appena costruita: «che all'epoca della

sua attuazione si trovava all'esterno dell'agglomerato, oggi, con l'espansione della città è diventato una via urbana»³⁶.

Già durante la fase di approvazione del piano si consideravano le scelte fatte in qualche modo già superate. La traversa interna assumeva sempre più un carattere urbano, mentre diventava sempre più chiara la necessità di una nuova circonvallazione che attraversasse le praterie della Comina³⁷.

L'approvazione definitiva del Piano Regolatore sarebbe arrivata solo alla fine del '55. In pratica la stagione del primo piano regolatore si chiudeva a ridosso della nascita del secondo. Il piano di Filippone e Della Rocca aveva comunque gestito lo spazio di tempo intercorso dall'adozione del 1938 segnando la forma dell'espansione urbana sui terreni edificabili previsti dallo strumento³⁸.

Nel 1957 Il Sindaco Gustavo Montini istituì una commissione che avrebbe dovuto verificare lo stato di attuazione del Piano Regolatore proponendo adeguate proposte di modifica «in relazione alle necessità urbanistiche che si sono venute a creare con l'imponente sviluppo edilizio pubblico e privato del dopoguerra»³⁹.



La carta del 1937 che disegnava il progetto per i settori principali di Pordenone b07.10.82.

2. Città: passato, presente, futuro

Il piano era stato approvato solo nel '55 e si dimostrava già del tutto inadeguato rispetto a una dinamica urbanistica del tutto nuova. Nella commissione non a caso rintracceremo alcuni dei principali protagonisti dello sviluppo edilizio pordenonese del secondo dopoguerra a cominciare dall'ingegnere Giuseppe Garlato che in quel momento come presidente della Commissione Parlamentare sui Lavori Pubblici avrebbe potuto garantire al piano un iter più veloce di quello precedente. Alla commissione partecipavano inoltre Ezio Cerutti consulente di fiducia dell'amministrazione e una serie di professionisti locali tra i quali spiccava il giovane architetto Giovanni Donadon⁴⁰.

NOTE

- 1 I pochi tentativi di discussione sulla necessità di costruire un piano urbanistico sono conservati in un fascicolo in Archivio Storico Comunale di Pordenone (da qui ASCPn), b.07.10.20. Una breve descrizione del dibattito può essere rintracciata in LUCIO CESARATTO, *Pordenone dall'annessione alla seconda guerra mondiale: storia urbana e urbanistica in una città industriale*, Tesi di Laurea, aa.1991-92, Relatore Giulio Ernesti, Istituto Universitario di Architettura di Venezia.
- 2 ASCPn, b.07.19.81, Relazione amministrativa finanziaria, maggio 1938.
- 3 *Bando di concorso per il progetto di massima del Piano Regolatore di ampliamento e di sistemazione igienica ed edilizia della città di Pordenone*, s.d., ma 1934. Il 20 febbraio del 1934 Napoleone Aprilis, commissario prefettizio in attesa che il prefetto nominasse un nuovo podestà, dichiarava aperto il concorso per il Piano Regolatore di Pordenone. ASCPn, b.07.19.81, f. Bando di Concorso. Delibera di approvazione, 20 febbraio 1934.
- 4 Id., Relazione a stampa del progetto Motto:MNP7, p.5
- 5 Uno dei documenti forniti ai concorrenti era un 'elenco delle vie ed edifici con caratteristiche ambientali, storiche od artistiche' teso a salvaguardare le due contrade principali.
- 6 *Il piano regolatore di ampliamento e sistemazione igienico sanitaria della città*, in «L'Avvenire d'Italia», 5 aprile 1934. Lo stesso giorno lo stesso articolo compariva anche su «Il Popolo del Friuli» e su «Il Gazzettino». La bozza del bando elaborata da Aprilis è ancora conservata in ASCPn, b.07.19.81, f. Bando di Concorso, 15 febbraio 1934 ed è sostanzialmente identica a quella pubblicata.
- 7 Un avviso fu pubblicato anche nell'edizione di gennaio di «Urbanistica», 1934, gennaio-febbraio, n.1, 40.
- 8 ASCPn, b.07.19.81, f. Relazione amministrativa finanziaria, maggio 1938.
- 9 Id, Relazione amministrativa finanziaria, maggio 1938.
- 10 Domenico Filippone, nato a Napoli nel 1903 si era laureato in architettura a Roma nel 1926. In quella stagione dell'urbanistica nazionale, oltre a quello di Pordenone, vinse i concorsi per i piani regolatori di Sassari, Bologna, Palermo, Ravenna e Savona. Oltre a diversi saggi e interventi in rivista di Filippone va ricordato il volume *Le zone verdi nella moderna urbanistica italiana*, Milano, Sperling & Kupfer, 1937.
- 11 Aldo della Rocca, si era laureato in ingegneria. Tra le sue iniziative sul fronte dell'urbanistica ricordiamo il PRG della città di Biella, quelli di Rieti, Savona, Lecco, Verbania, Palermo, Vicenza, Alessandria, Santeufemia Lamezia. Due suoi saggi sintetizzano i suoi interessi a cavallo dell'ultima guerra: A. DELLA ROCCA, *Lo sviluppo della città moderna: aspetti e tendenze*, Roma, Officina poligrafica Laziale, 1939: id., *Aspetti urbanistici ed edilizi della ricostruzione*, Roma, Tipografia Agostiniana, 1945.
- 12 ASCPn, b.07.19.81, Relazione al progetto del giugno 1935.
- 13 Sul Politecnico, Francesco Mariani, già nel novembre del '33, aveva proposto città rade con indici di copertura pari al 15-20% e zone industriali di piccola dimensione e disperse nella campagna.
- 14 ASCPn, b.07.19.81, Relazione amministrativa finanziaria, maggio 1938
- 15 L'argomento della difesa aerea era dibattuto in uno stato in cui la retorica della guerra e dell'assedio era all'ordine del giorno e anche le riviste si adeguavano a queste attenzioni: «la lontananza (relativa) delle residenze dalla vita pulsante della città è la prima difesa: la seconda è l'incremento del rapporto fra l'area scoperta e coperta; la terza è l'elevazione del fabbricato che ci garantisce contro i gas venefici». R. CAMPANINI, *La tecnica della difesa aerea nei riflessi urbanistici*, in «Urbanistica», 1935, n.6, 354, con nota bibliografica sull'argomento.
- 16 ASCPn, b.07.19.81, Relazione al progetto del 27 giugno 1935.
- 17 Alberto Morone (Milano 1907 - Milano 1975) si laurea in Ingegneria al Politecnico di Milano nel 1930. Sempre presso lo stesso istituto conseguirà la laurea in Architettura nel 1935. Partecipa al Gruppo Urbanistico Lombardo diretto da Cesare Chiodi.
- 18 ASCPn, b.07.19.81, Relazione a stampa del progetto Motto: MNP7, p.10.

2. Città: passato, presente, futuro

- 19 Ibidem.
- 20 Nella relazione che accompagna il piano leggiamo che «L'espansione dell'abitato ha dato il carattere di centro alla Piazza Cavour, malgrado l'eccessivo traffico che l'attraversa. Tale spostamento naturale verso nord era perfettamente giustificato dalle circostanze l'ulteriore sviluppo dell'abitato in quella direzione fanno sì che il compito di centro sia destinata Piazza XX Settembre, cui saranno sussidiarie le Piazze Cavour e Roma e, in genere, l'asse di Via Umberto, liberato dal traffico di transito».
- 21 Scrivevano nella relazione che accompagnava il progetto di piano: «Il piano prevede invece un ampliamento a quartieri definiti opportunamente disposti là dove le condizioni del terreno, la possibilità di buoni collegamenti o le tendenze naturali indicavano, tutti comodamente collegati col centro e il più possibile tra loro, completi nei servizi e conchiusi nella fisionomia, capaci di svolgere una attività autonoma e forniti degli edifici necessari allo scopo, isolati con fasce verdi dalle strade di traffico, dai quartieri industriali, da ogni fonte di molestia o di danno igienico, dal nucleo centrale e gli uni dagli altri». Seppure limitrofi al centro erano quartieri satellite simili a quelli che Chiodi aveva proposto per l'ampliamento di Milano nel 1927 o le proposte fatte dallo stesso per il piano regolatore di Verona. Per cogliere la vicinanza dei milanesi alla cultura urbanistica del maestro cfr C. CHIODI, *La città moderna. Tecnica Urbanistica*, Milano, Ulrico Hoepli, 1935. Vedi anche, tra la pubblicistica del periodo, la comunicazione di Giorgio Rigotti al Convegno lombardo per la casa popolare pubblicata con il titolo *I borghi operai*, in «Urbanistica», 1936, n.1, 3-10.
- 22 «Resti ben chiarito che tale proposta, che si ritiene fondata e utile, avrebbe una notevole influenza sul nuovo Capoluogo e che quindi il Piano Regolatore studiato tiene conto di tali esigenze; se però ragioni contingenti e diverse dovessero impedire o ritardare tale provvedimento le funzioni di Pordenone non sarebbero per questo nel futuro molto diverse e, salvo qualche edificio più specialmente rappresentativo, si dovrebbe prevedere uno sviluppo, anche alquanto più lento, all'incirca uguale». ASCPn, b.07.19.81, Relazione a stampa del progetto Motto: MNP7, p.9.
- 23 Idem, p.12.
- 24 Idem, f. Pubblicità del bando di concorso.
- 25 Civico era anche il curatore della rubrica *Notiziario Urbanistico* nella rivista «Urbanistica» e diede sempre brevi riscontri dell'attività del piano Regolatore di Pordenone: in «Urbanistica», 1935, n.6, 374; idem, 1936, n.3, 131. Vincenzo civico fu anche l'autore dell'articolo di stampa più esaustivo sull'esito del concorso pordenonese: *Urbanistica dei centri minori. Un esempio interessante: Pordenone*, in «Urbanistica», n.6, novembre-dicembre 1936, pp.321-331.
- 26 ASCPn, b.07.19.81, f. Originali verbale e relazione della commissione giudicatrice per il concorso del Piano Regolatore.
- 27 Ibidem.
- 28 *L'esito del concorso per il Piano Regolatore*, in «Il Popolo del Friuli», 24 aprile 1936; *L'esito del concorso per il Piano Regolatore* in «Il Gazzettino», 23 aprile 1936
- 29 Lettera di Della Rocca e Filippone ad Enrico Galvani, ASCPn, b.07.19.81, f. Comunicazione esito ai concorrenti, 25 aprile 1936.
- 30 Id., f. Diversi, Lettera di Galvani a Giovannoni, 28 novembre 1936,
- 31 Id., b.07.10.83, delibera del Podestà n.333 del 28 maggio 1938.
- 32 Con una lungimiranza rara il funzionario ministeriale invitava l'amministrazione a produrre «accurate ricerche e saggi, appositamente condotti, [che] mettano in chiaro il carattere delle strutture di questo edificio, anche allo scopo di fornire elementi per un eventuale restauro». Id., b.07.19.81, lettera del Podestà alla Prefettura del 14 febbraio 1940.
- 33 Id., f. Relazione amministrativa finanziaria, 23 febbraio 1943.
- 34 Recentemente un mio saggio e uno di ANNALISA. AVON compresi in *Prove di volo. Architetture per la città moderna (1948-1968)* GIOVANNI. DONADON, Pordenone, Giavedoni editore, 2013, hanno indagato i processi urbani successivi alla seconda guerra mondiale: A. AVON, *Costruire la città. Pordenone dal secondo dopoguerra alla fine degli anni Sessanta: piani, varianti e strategie*, pp.15-38 e M. BACCICHET, *Città e architettura a Pordenone tra il 1933 e il 1953*, pp.39-66.
- 35 Delibera di giunta del 23 giugno 1952.
- 36 ASCPn, b.07.19.81, Lettera del sindaco al prefetto del 24 giugno 1954.
- 37 ASCPn, b.07.19.83, Delibera del Podestà n.333 del 28 maggio 1938. L'amministrazione, presentando il piano all'approvazione ministeriale nel 1938 rivelava che «sono già in atto trattative – che si prevede andranno a buon fine – con l'Azienda Statale della Strada per ottenere il suo concorso nelle spese di esecuzione delle opere stradali e di sistemazione della rete viaria trasversale periferica per i congiungimenti con la Strada Statale Pontebbana la cui attuale traversa interna è assolutamente insufficiente al disimpegno del traffico».
- 38 Il piano entrò in vigore il 30 dicembre del 1955. Vedi «Il Gazzettino», 1 dicembre 1955.
- 39 ASCPn, b.07.19.81, Delibera 4 aprile 1957.
- 40 In realtà Donadon sarà espulso dalla commissione per aver espresso opinioni poco lusinghiere nei confronti dell'ufficio tecnico comunale in un articolo sul *Messaggero Veneto*. Delibera di giunta del 29 agosto 1957.