

Con questo volume degli “Annali di Storia dell’Urbanistica e del Paesaggio” dedicato a “Urbanistica per la Villeggiatura e per il Turismo nel Novecento” si è voluto affrontare un aspetto particolare di un tema più generale – quello della “Città balneare”, dei “Lungomari”, dell’ “Architettura e dei Paesaggi della Villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento” ... - che gode ormai di una buona Letteratura, ma che forse meritava qualche approfondimento in più riguardo al rapporto tra Urbanistica/Villeggiatura e Turismo. L’intento è stato quello di impostare, e di analizzare attraverso una serie di casi di studio, quesiti relativi a quel rapporto: se cioè la Disciplina urbanistica al suo nascere e nel suo svilupparsi nel corso del Novecento, si sia posta problemi di ordine turistico o se, invece, quella sensibilità sia nata molto più tardi; se si sia mai pensato di elaborare modelli specifici per i Centri turistici, a seconda se quei Centri fossero balneari, montani o termali; se nei casi specifici l’aspetto urbanistico, oltre a quello architettonico, sia stato messo ‘in agenda’ tanto da diventare un assunto con il quale i Progettisti si sono poi concretamente confrontati. Dalla raccolta di questi saggi emerge con chiarezza come, pur nella diversità delle soluzioni e degli approcci ai vari temi – dalle singole Progettazioni urbane, ai brani di città specializzate, ai Centri turistici, alle colonie, agli isolati urbani, alle tipologie specialistiche con valenza urbanistica come i Lungomari – effettivamente l’Urbanistica, e non solo l’Architettura, abbia vissuto un rapporto di interrelazione stretta e continua con i problemi delle “Stazioni turistiche”, sia dal punto di vista generale (teorizzazioni, riflessioni, etc), sia particolare.

URBANISTICA PER LA VILLEGGIATURA
E PER IL TURISMO NEL NOVECENTO

3 - 2 015

ASUP
ANNALI DI STORIA DELL'URBANISTICA
E DEL PAESAGGIO



ASUP

ANNALI DI STORIA DELL'URBANISTICA
E DEL PAESAGGIO

progetto scientifico e cura di Ferruccio Canali

URBANISTICA PER LA VILLEGGIATURA
E PER IL TURISMO NEL NOVECENTO

URBAN PLANNING FOR HOLIDAY TIME
AND FOR TOURISM IN THE XXth CENTURY

ENNERE
EDIZIONI FIRENZE

€ 65,00



ISSN 2284-4066



9 788898 019335



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

DIDA
DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA

3 - 2015

A—S—U—P

ANNALI DI STORIA DELL'URBANISTICA
E DEL PAESAGGIO

ANNALS OF HISTORY OF URBAN AND
LANDSCAPE PLANNING

Gli "Annali di Storia dell'Urbanistica e del Paesaggio" - Serie scientifica nata presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Firenze, fondata e coordinata da Ferruccio Canali - si propongono di analizzare, in ogni numero annuale, una diversa tematica specifica che, nel corso della Storia degli insediamenti urbani, del territorio e del paesaggio, sia venuta a caratterizzare profondamente la vita delle svariate Comunità, specie nel rapporto di esse con lo spazio progettato dalla Disciplina urbanistica (su richiesta della Politica, della Scienza urbana ...) e a seconda dei molteplici effetti mostratisi nel tempo. La Serie, nei volumi già usciti e accomunati da questo medesimo intento, ha affrontato temi rintracciabili in epoche e in contesti diversi; e ciò perché gli Studiosi accreditati che partecipano alle iniziative scientifiche della Serie e che ne compongono i Comitati Scientifici (sia quello Italiano, che quello Internazionale) fanno riferimento a Istituzioni soprattutto di ambito universitario, a livello europeo e mondiale. Gli studi che vengono editi sono rivolti prevalentemente ad un pubblico di Ricercatori e a biblioteche specializzate nella raccolta di contributi connessi alle trasformazioni urbane, territoriali e paesaggistiche - oltre che architettoniche, ingegneristiche, agrarie, infrastrutturali, conservative ... - ma, certamente, anche Intendenti, Amministratori e Funzionari, oltre che Cultori di Storia regionale, potranno trovarvi risposte a molti interrogativi che riguardano aspetti generali e fattori locali nella storia delle città e degli ambienti antropizzati.

The "Annali di Storia dell'Urbanistica e del Paesaggio/ Annals of History of Urban and Landscape Planning" - scientific Series at the Department of Architecture of the University of Florence, founded and coordinated by Ferruccio Canali - want to analyze, in each annual volume, a different specific issue that, in the course of history of urban settlements, land and landscape, has come to characterize the life of the various human Communities, particularly in the relationship of them with the space designed by the urban planning discipline (at the request of the policy, of the urban Science ...) and for the multiple effects in time. The series, in the volumes already out and united by the same purpose, has traced themes addressed at various times and in different contexts; and this because accredited Scholars participating in the scientific initiatives of the series and part of the Scientific Committees (both the Italian, that the International) refer to institutions especially at University level, at European and global level. The studies that are published are aimed primarily to Scholars and specialized libraries in the collection of contributions related to urban, territorial and landscape - as well as architectural, engineering, agricultural, infrastructural, conservative ... - transformation but, certainly, even Directors and Officials, as well as Students of regional history, will be able to find answers to many questions concerning general aspects and local factors in the history of cities and human spaces.

VOLUMI DELLA COLLANA USCITI

1. *Modelli di città, di «borghi di fondazione italiani» in Italia, nel Mediterraneo e in Oltremare*, a cura di F.Canali, 1, 2013 (ma 2015)
ISBN: 978-88-89999-85-1
2. *Urban and Land Markers/ Fulcri urbani e Fulcri territoriali tra Architettura e Paesaggio*, a cura di F.Canali, 2, 2014 (ma 2015)
ISBN: 978-88-89999-52-3
3. *Urbanistica per la Villeggiatura e per il Turismo nel Novecento*, a cura di F. Canali, 3, 2015 (ma 2016)
ISBN: 978-88-98019-33-5



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

DIDA
DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA

A S U P

ANNALI DI STORIA DELL'URBANISTICA E DEL PAESAGGIO

**URBANISTICA PER LA VILLEGGIATURA
E PER IL TURISMO NEL NOVECENTO**

**URBAN PLANNING FOR HOLIDAY TIME
AND FOR TOURISM IN THE XXth CENTURY**

progetto scientifico e cura di Ferruccio Canali

ANNO 2015 (ma 2016)

NUMERO 3



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

DIDA
DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA

«ASUP-Annali di Storia dell'Urbanistica e del Paesaggio»

Collana editoriale fondata e diretta da Ferruccio Canali

Volume finanziato con i Fondi di Ateneo dell'Università degli Studi di Firenze ex 60% (assegnazioni annuali a "Ferruccio Canali") e con il contributo dei singoli Autori.

COMITATO SCIENTIFICO ITALIANO

Ferruccio Canali (Università di Firenze), Giovanna D'Amia (Politecnico di Milano), Annalisa Dameri (Politecnico di Torino), Giovanna de Lorenzi (Università di Firenze), Virgilio Carmine Galati (Università di Firenze), Giulio Giovannoni (Università di Firenze), Simone Misiani (Università di Teramo), Valentina Orioli (Università di Bologna), Enrica Petrucci (Università di Camerino), Massimiliano Savorra (Università del Molise), Simona Talenti (Università di Salerno), Ulisse Tramonti (Università di Firenze), Stefano Zagnoni (Università di Udine)

COMITATO SCIENTIFICO INTERNAZIONALE

Valter Balducci (École Supérieure d'Architecture de Normandie, Rouen – Francia), Vittoria Capresi (Università Tecnica, Baladilab, Vienna – Austria), Romeo Carabelli (Università di Tours – Francia), Teresa Sofia Faria Cunha Ferreira (Facoltà di Architettura di Porto - Portogallo), Marco Gargiulo (Università di Bergen – Norvegia), Roberto Goycoolea Prado (Università Alcalá di Madrid - Spagna), Adriano Marinazzo (Muscarelle Museum of Art – VA, USA), Sara Nuñez (Università di Salamanca-Spagna), Olimpia Niglio (Università di Kyoto-Giappone), Silvia Ross (University College di Cork - Irlanda), David Rifkind (International University of Miami- FL, USA), Karin Templin (School of Architecture and Landscape, Kingston University, Londra-Gran Bretagna), Armand Vokshi (Politecnico di Tirana, Albania)

Proprietà letteraria e artistica: divieto di riproduzione e di traduzioni. La Direzione della Collana Editoriale, i Membri dei Comitati Scientifici e l'Editore non si assumono responsabilità per le opinioni espresse dagli Autori, né per la corresponsione di eventuali Diritti di Riproduzione gravanti sulle singole immagini pubblicate (i costi di tali eventuali Diritti d'Autore ricadranno infatti unicamente sull'Autore/i del saggio/i liberando sia l'Università di Firenze, sia la Direzione della Collana, sia l'Editore di ogni eventuale obbligo al proposito); tale liberatoria resta comunque valida unicamente per l'edizione del contributo scientifico cui tali immagini sono connesse. È la Redazione che si prende cura della correzione delle bozze, per cui i testi consegnati dagli Autori vengono considerati definitivi; l'eventuale revisione delle bozze dovrà limitarsi alla sola revisione di eventuali errori di composizione (correzioni ulteriori sul testo composto non verranno eseguite). L'invio di contributi per la pubblicazione non implica né l'edizione degli stessi (per ogni contributo una "Valutazione di accettazione" verrà espresso dalla Direzione o dal Curatore/i che possono consigliare o ritenere indispensabili integrazioni o puntualizzazioni sia scientifiche sia bibliografiche sia redazionali da parte degli Autori, tanto da poter eventualmente esprimere anche parere negativo alla pubblicazione del materiale inviato); né una loro edizione immediata (i tempi verranno infatti stabiliti di volta in volta sulla base delle priorità o delle esigenze editoriali indicate dalla Direzione o dal Curatore/i, in relazione alla preparazione di numeri monografici). I materiali grafici e fotografici inviati, oltre che i testi, verranno comunque soggetti, sia come dimensione di pubblicazione sia come numero, al progetto editoriale approntato. Non si restituiscono i dattiloscritti, né le immagini, né i disegni pubblicati o non; il materiale inviato viaggia a rischio del mittente. La pubblicazione di foto, disegni e scritti da parte degli Autori implica la loro totale rinuncia alla corresponsione di ogni compenso di Diritto d'Autore o di rimborso spese sia da parte dell'Università, sia da parte della Direzione, sia da parte dell'Editore, trattandosi di pubblicazione scientifica e senza fini di lucro. Al momento dell'edizione le presenti condizioni si considerano accettate, anche tacitamente, da parte degli Autori a partire dalla consegna dei testi per la stampa (che da parte degli Autori è quella di inoltro alla Direzione o al Curatore/i). Trattandosi di pubblicazione che si vale almeno parzialmente dei fondi dell'Università di Firenze, «ASUP» sottostà allo "Statuto" di Ateneo, approvato il 25 luglio 2011, che ha fatto propri i principi del movimento scientifico "Open Access" per «l'accesso pieno e aperto della letteratura scientifica promuovendo la diffusione libera in rete, nei circuiti della Comunità scientifica internazionale, dei risultati delle ricerche prodotte in Ateneo» (art.8: Ricerca scientifica, comma 2): tutte le pubblicazioni che utilizzano i fondi di Ateneo, in quanto fondi pubblici, devono dunque essere accessibili gratuitamente secondo le regole di Open Access».

REFEREE – PEER REVIEW

I contributi scientifici inviati vengono valutati, per conto dei Comitati Scientifici e del Curatore, ai fini della procedura di peer review, da un Lettore interno, membro della Redazione, e da un secondo Lettore, individuato come Esperto (adottando la procedura di "clear peer review", con indicazione, in ogni saggio, dell'identità dei due Lettori). Una ulteriore lettura viene poi svolta da un Lettore anonimo per la procedura di "blind peer review".

«ASUP-Annali di Storia dell'Urbanistica e del Paesaggio»

n. 3 – 2015 (ma 2016)

Urbanistica per la Villeggiatura e per il Turismo nel Novecento

Progetto scientifico e cura di Ferruccio Canali

IDEAZIONE E CURA SCIENTIFICA: Ferruccio Canali

PROGETTO E CURA GRAFICA: SBAF – FIRENZE (Ferruccio Canali e Virgilio Carmine Galati)

REVISIONE EDITORIALE: Maria Natalina Briigliadori

DISEGNO DI COPERTINA: Virgilio Carmine Galati

COPERTINA: Ferruccio Canali e Virgilio Carmine Galati

ISSN 2284-4066

ISBN 978-88-98019-33-5

Finito di stampare in Dicembre 2016

Copyright 2016 by EMMEBI EDIZIONI FIRENZE

Proprietà letteraria riservata

EDITORIALE E INTRODUZIONE

- 5 *Ferruccio Canali*

SAGGI**URBANISTICA PER LA VILLEGGIATURA E PER IL TURISMO NEL NOVECENTO
URBAN PLANNING FOR HOLIDAY TIME AND FOR TOURISM IN THE XXth CENTURY**

- 9 PARTE PRIMA

CONTESTI – CONTEXTS

- 10 *Ferruccio Canali*

DALLE PAGINE DELLA RIVISTA «URBANISTICA»: GUSTAVO GIOVANNONI E I ‘SUOI’ PER
L’URBANISTICA DELLA VILLEGGIATURA E DEL TURISMO

- 52 *Simona Talenti*

TRA DUE LITORALI: OSPIZI MARINI E CITTÀ TRA TERAPIA
E VILLEGGIATURA DA VIAREGGIO ALLA RIVIERA ROMAGNOLA

- 63 *Ferruccio Canali*

“URBANISTICA TURISTICA” NELLA POLONIA DEL “SOCIALISMO REALE”: WLADISLAW
CZARNECKI E L’“URBANISTICA TURISTICA” DALLE PAGINE DEL “PLANOWANIE MIAST I
OSIEDLI” (VOL. VI: “REGION MIASTA”, 1964-1966)

- 75 *Massimiliano Savorra*

IDEOLOGIE, EMOZIONI E SPETTACOLO.
IL “TEMPO LIBERO” ALLA TRIENNALE DI MILANO DEL 1964

- 86 *Ferruccio Canali*

LO ‘SPAZIO COMUNICATO’: SEGNALETICA E VALORIZZAZIONE TURISTICA DI PAESAGGI,
CITTÀ E MONUMENTI NELL’ ITALIA DEL NOVECENTO

- 121 PARTE SECONDA

LITORALI MEDITERRANEI – MEDITERRANEAN COASTS

- 122 *Ferruccio Canali*

TRENT’ANNI DI LUNGOMARI E PINETE DI TOSCANA, DAL FASCISMO ALLA PRIMA ETÀ
REPUBBLICANA. VIAREGGIO, LIDO DI CAMAIORE, FORTE DEI MARMI, MARINA DI PISA E
TIRRENA (1932-1965)

- 202 *Fabiana Susini*

TIRRENA IMMAGINATA, TIRRENA COSTRUITA

- 212 *Enrica Maggiani*

PORTO VENERE (LA SPEZIA) TRA IMMAGINE URBANA, VOCAZIONE TURISTICA E TUTELA
DEL PAESAGGIO. LA VICENDA DELLA LOCANDA SAN PIETRO

- 224 *Ferruccio Canali*

«SANREMO CON POCO ONORE RISCHIA DI SOSTENERE
IL CONFRONTO CON LE RIVALI FRANCESI»: GIUSEPPE POGGI E LE QUESTIONI CITTADINE
IN VISTA DEL PIANO REGOLATORE DI MARCELLO PIACENTINI (1931-1933)

- 246 *Giuseppe Damone*

PAESAGGI, NATURA E COLONIE DI VILLEGGIATURA NELLA BASILICATA FASCISTA

- 252 *Francesco Di Lorenzo, Carla Pancaldi, Enrica Petrucci*

SAN BENEDETTO DEL TRONTO: DA “PICCOLO CENTRO... A DELIZIOSA SPIAGGIA”

- 270 *Ferruccio Canali*

IL LUNGOMARE E LE PALME DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

- 286** *Diana Barillari*
URBANISTICA TRA UTOPIA E REALTÀ NELLA “CITTÀ A SPIRALE”: LIGNANO PINETA (UDINE) DA MARCELLO D’OLIVO A LUIGI PICCINATO
- 304** *Virgilio C. Galati*
TURISMO E VILLAGGI TURISTICI NELLA PUGLIA BALNEARE DEL SECONDO DOPOGUERRA (1956-1993)
- 342** *Ferruccio Canali*
IL “LITORALE JUGOSLAVO. GUIDA E ATLANTE” (1966): LA COSTRUZIONE DEI GRANDI COMPLESSI ALBERGHIERI
- 361** PARTE TERZA
VILLEGGIATURA/VILLEGGIATURE TRA TURISMO E BENESSERE HOLIDAY/HOLIDAYS BETWEEN TOURISM AND WELLNESS
- 362** *Annalisa Dameri, Federica Stella, Maura Verra*
“VIVO IN MEZZO ALL’ACQUA A TUTTE LE TEMPERATURE”: CURE TERMALI E STABILIMENTI IN PIEMONTE
- 373** *Ulisse Tramonti*
LA STORIA TERMALE DI CASTROCARO PRESSO FORLÌ. DALLA “GUERRA DEI POZZI” AL “COMPENDIO DEMANIALE” (1830-1941)
- 387** *Ines Tolic*
LA RIVISTA «SICILIA» E L’INVENZIONE DI UN’IMMAGINE MODERNA DELLA REGIONE FRA GLI ANNI CINQUANTA E SESSANTA DEL NOVECENTO
- 400** *Danila Jacazzi e Lamia Hadda*
IL TURISMO ARCHEOLOGICO A POMPEI: VISITATORI ILLUSTRI TRA OTTOCENTO E NOVECENTO
- 411** *Annarita Teodosio*
LA COSTRUZIONE DI UNA CITTÀ TURISTICA: IL ‘CASO SALERNO’
- 421** *Ilaria Agostini*
AGRITURISMO. PAESAGGI AGRARI E ARCHITETTURA RURALE: INDIRIZZI PER LA RESTITUZIONE CONTEMPORANEA IN TOSCANA
- 430** *Olimpia Niglio*
DA VIAGGIO CULTURALE A MOVIMENTO TURISTICO: IL CASO DI CARTAGENA DE INDIAS IN COLOMBIA TRA VILLEGGIATURA ELITARIA E MONUMENTI PATRIMONIO DELL’UMANITÀ

RECENSIONI E SEGNALAZIONI

- 442** *Costantino Ceccanti*
Odeporica e Paesaggi demo-etno-antropologici – e geografici – lontani. Il contributo di Lamberto Loria e la nascita dei Musei Etnologici italiani. Lamberto Loria (1855-1913), «Lares», anno LXXX, 1, gennaio-aprile, 2014 (Firenze, Leo S. Olschki editore)
- 445** *Olimpia Niglio*
Italiani oltreoceano. Italia-Argentina. Andata e Ritorno. Due secoli di migrazioni intellettuali, relazioni architettoniche e trasformazioni urbane, Atti del Convegno Internazionale (Milano, 12 e 13 maggio 2015), a cura di Giovanna D’Amia, Santarcangelo di Romagna (RN), Maggioli Editore, 2015
- 445** *Ferruccio Canali, Virgilio Galati, Bina Anna Godino*
Il complesso turistico “Laghi di Sibari” di Gino Valle a Cassano Jonico (Cosenza): un ‘pezzo di Triveneto’ in Calabria dalla fama alla difficile infrastrutturazione

**«SANREMO CON POCO ONORE RISCHIA DI SOSTENERE
IL CONFRONTO CON LE RIVALI FRANCESI»: GIUSEPPE POGGI
E LE QUESTIONI CITTADINE IN VISTA DEL PIANO REGOLATORE
DI MARCELLO PIACENTINI (1931-1933)**

**Note dall'archivio di "Roberto Papini"
e il contributo a Sanremo di Giuseppe Poggi,
«allievo di Marcello Piacentini» e protetto di Gustavo Giovannoni**

Ferruccio Canali

ABSTRACT Dopo il Piano regolatore approntato dall'architetto fiorentino Giuseppe Poggi nel 1875 per Sanremo e «in gran parte attuato», nei primi anni Trenta del Novecento si affacciava sulla scena della città ligure – uno dei centri di villeggiatura allora più frequentati ma in cerca di una nuova 'dimensione turistica' - Giuseppe Poggi junior, architetto anch'egli e pronipote del primo. Laureato a Roma con Marcello Piacentini e protetto da Gustavo Giovannoni, che lo presentava ufficialmente nell'ambiente culturale sanremese come allievo della "Scuola di Architettura" romana, Poggi a partire dalla propria Tesi di Laurea elaborava una serie di progetti per Sanremo sia per Centri Balneari, sia per un più esteso nuovo Piano regolatore che veniva ad anticipare quello del suo Maestro, Piacentini, presentato nel 1933. Nelle sue proposte, rese note attraverso la stampa locale e attraverso una importante Mostra d'Arte, Poggi mostrava di adottare sia i principi 'puntuali' della concezione urbanistica piacentiniana, sia quelli del Diradamento giovannoniano in una sintesi che sembrava fare da prodromo – attraverso Roberto Papini al quale quei materiali venivano inviati – alle soluzioni di Piacentini stesso (pur rimaste inattuare) specie in riferimento all'annoso problema dello spostamento della ferrovia, sia di quello del tracciamento di nuove Passeggiate a mare.

After the Municipali Master Plan prepared by the Florentine architect Giuseppe Poggi in 1875 in Sanremo and "largely implemented", in the early Thirties of the Twentieth century faced the scene of the Ligurian city - one of the most popular holiday Cities then, but looking for a new 'tourist dimension' - Giuseppe Poggi junior, who was also an architect and great-grandson of the first. Poggi - graduated in Rome with Marcello Piacentini and protected by Gustavo Giovannoni, who officially presented him in the cultural scene of Sanremo as a student of the "Architecture" Roman School - from his Thesis elaborated a number of projects for both Sanremo Bathing Centers and for a more extensive new Master Plan that was to anticipate what his Professor, Piacentini, presented in 1933. In his proposals, made known through the local press and through an Art Exhibition, Poggi showed to adopt both the principles of Piacentini's urban conception, both of Thinning (Diradamento) by Giovannoni in a synthesis that seemed to be prodrome - through Roberto Papini, at which such materials were being sent - to the same Piacentini's Master Plan solutions (though remained unimplemented) especially in reference both to the old problem of the railways lines, both to new Promenades.

Sanremo - fino all'Unità d'Italia un modesto borgo agricolo – nei decenni successivi vide un deciso decollo economico grazie all'improvviso e rapido sviluppo del turismo per all'arrivo dei

primi Inglesi¹ legati alla 'colonizzazione turistica' della Riviera del Ponente ligure. Uno sviluppo continuo che in poco più di sei decenni (dal 1861 al 1936) vide la cittadina e la sua «Riviera dei

PEER REVIEW: VIRGILIO C. GALATI e OLIMPIA NIGLIO PER CLEAR PEER REVIEW; LETTORE ANONIMO PER BLIND PEER REVIEW.

Il presente saggio si struttura nei seguenti paragrafi: 1. *Giuseppe Poggi allievo di Marcello Piacentini ma protetto da Gustavo Giovannoni e l'esposizione a Sanremo della sua Tesi di Laurea: un "Villaggio per Forestieri" (1931)*. 2. *In preparazione del Piano regolatore del 1933 di Marcello Piacentini: Giuseppe Poggi allievo di Piacentini e le proposte "per una Stazione estiva balneare" a Sanremo (1931-1933)*. 3. *Roberto Papini e le informazioni da Sanremo dell'architetto Giuseppe Poggi. Aspetti funzionali, «diradamento» giovannoniano e valori paesaggistici nello spostamento della ferrovia dalla linea di costa per le nuove Passeggiate a mare*

1 La fortuna internazionale di Sanremo (o San Remo) e della sua "Riviera dei fiori" fu anche collegata al successo londinese - a metà Ottocento - del romanzo di un esule italiano, Giovanni Ruffini, dal titolo "Doctor Antonio" (Londra, 1855); opera che, ambientata a Bordighera, narrando della guarigione miracolosa di una fanciulla, era stata un potente veicolo di promozione turistica della Riviera. Nel 1878 soggiornavano a Sanremo (la stazione turistica era ancora adibita al soggiorno invernale e non estivo) 167 inglesi, 171 tedeschi e un numero minore di sudditi di altri Paesi. Nel 1901 i turisti furono 21.410 con una permanenza media giornaliera, nel periodo invernale e cioè di alta stagione, di 4153 persone. Tra il 1880 e i primi del Novecento anni erano stati aperti 25 nuovi alberghi e costruite circa 200 ville private. Furono comunque gli anni tra il 1920 e il 1930 quelli in cui il numero delle presenze inglesi nel Ponente ligure raggiunse il suo massimo: tra il 1924 e il 1925 gli Inglesi residenti nella vicina Alassio erano 3000, su una popolazione di poco più di 5000 abitanti e avevano un loro giornale «Alassio News», con molti abbonati in Inghilterra.

Fiori» triplicare il numero dei propri abitanti², quadruplicare la propria superficie urbanizzata per trasformarsi in una moderna ed elegante stazione turistica, con il formarsi di moderne strutture ricreative a partire dalla costruzione, negli anni Sessanta, di un nuovo teatro³. Frattanto andava fortemente espandendosi anche una ulteriore voce nell'economia cittadina, quella della "Floricoltura"⁴

Dal 1874 l'imperatrice di Russia Maria Alexandrovna (1824-1880), aveva deciso di impegnare una somma utile a regalare alla città una partita di palme che potessero adornare il corso di Ponente (nel 1875 la Municipalità decideva di intitolare la passeggiata all'illustre ospite); si avviava così la costruzione e l'arredo della Passeggiata poi divenuta famosa. Ma soprattutto il 1875 era l'anno in cui

«un architetto di Firenze, Giuseppe Poggi [senior] che è citato da S.E. Piacentini, titolare di "Urbanistica" della Scuola di Architettura di Roma, quale "Precursore degli Urbanisti italiani", tracciò per incarico del Comune di Sanremo un Piano regolatore in gran parte attuato (pur con diverse varianti nei tracciati)»⁵.

Erano i decenni dell'espansione dell'antico borgo specie a Ponente dove, a ridosso della collina del Berigo, ai margini di via Roccastrone (già Roverizio di Roccastrone), veniva avviata una importante lottizzazione da parte del conte Stefano Roverizio di Roccastrone che, dopo 1870, si impegnava nella costruzione dei primi

villini (sua madre, Adelaide Bianchi, era stata promotrice del turismo residenziale d'élite a San Remo).

Le residenze nobili, destinate alla Villeggiatura estiva si moltiplicavano, e anche l'ingegner Giovanni Marsaglia faceva realizzare nel 1882 la costruzione della sua aulica residenza in forma di castello, dopo essersi occupato della realizzazione delle gallerie della Ferrovia "Ligure Ponentina", che da Genova giungeva anche a Sanremo (ferrovia che toccava Sanremo nel 1872 e proseguiva poi fino a Ventimiglia nel 1874). Marsaglia si era anche occupato di Piani urbanistici e soprattutto della risoluzione del problema dell'approvvigionamento idrico della città, poi risolto con un monumentale acquedotto (del 1883). Il parco della sua villa si trovava alla sommità del settore del centro storico meglio noto come "La Pigna"; il terremoto del 1887 costringeva la Municipalità ad ordinare la demolizione di ampi settori urbanistici del quartiere, in parte pericolanti. Dopo il 1890 la parte sommitale di questo insediamento, al di sopra del ricostruito oratorio di San Costanzo, veniva riordinato attraverso la costruzione di una serie di alti terrapieni, destinati a parco pubblico in rapporto con l'antico centro. Frattanto la città si era espansa sia a Ponente, sia sulla collina a Nord, ma soprattutto si aveva puntato al riordino della zona sul mare dove erano stati impiantati i nuovi viali del Passeggio e soprattutto il Lungomare delle Palme (dell'Imperatrice).

Un altro importante intervento riguardava il collegamento tra la nuova via Vittorio Emanuele

2 Ai "Censimenti ufficiali" della popolazione si registravano: nel 1861, 12.464 residenti; nel 1871, con un incremento del +3.4%, 12.890 residenti; nel 1881, con un deciso aumento di +45.5%, la popolazione del Comune passava a 18.750 residenti; ancora un buon incremento nel 1901, +19.6%, con 22.440 abitanti; e, un aumento analogo, +20.4% nel 1911. La Prima Guerra Mondiale segnava una decisa inversione di tendenza e Sanremo registrava per la prima volta una decrescita, -3.4% nel 1921, con 26.093 residenti; tendenza che si ribaltava nuovamente nel 1931, con +13.4 con 29.583 abitanti; e nel 1936 con +11.6% e 33.003 residenti. Fonte: ISTAT, *Censimento della popolazione italiana*, in <http://www.tuttitalia.it> consultato nel maggio 2016. In 65 anni la popolazione era quasi triplicata (dai 12.464 residenti del 1861 ai 33.003 del 1936).

3 M. SCATTAREGGIA, *Sanremo 1815-1915. Trasformazioni territoriali e sviluppo urbanistico nell'Italia liberale. Il caso di un centro turistico*, Milano, 1986; M. BARTOLETTI e N. PAZZINI PAGLIERI, *San Remo*, Genova, 1995; L. UGHETTO e A. ZENCOVICH, *Leonardo Massabò e l'Ottocento nella Riviera Occidentale*, Genova, 1990.

4 La Storia della Floricoltura a Sanremo viene fatta iniziare nel 1856, quando lo scrittore parigino Alphonse Karr, che, esule, nel 1851 aveva trovato rifugio nella Nizza ancora italiana, avviò la sua attività di commercio di fiori via treno, spedendo a Parigi ceste di violette, narcisi e ranuncoli. Nel 1868 veniva aperto sull'attuale Corso Matteotti un negozietto di profumi: lo gestiva Giovan Battista Aicardi, distillatore creatore della famosa "essenza di violetta di San Remo". Fino al 1870 erano presenti sul territorio le coltivazioni di violetta, specie nella piana di Taggia, e quelle delle piante aromatiche e della lavanda in connessione all'industria profumiera francese. La prima vera ditta di esportazione di fiori recisi (la "Bessi-Julien") era del 1874 e già nel 1880 spediva un centinaio di ceste di rose al giorno. A partire dal 1910 la Floricoltura fu esercitata su basi scientifiche con l'istituzione della "Stazione Sperimentale di Floricoltura"; il Mercato dei Fiori ebbe sede stabile in città a partire dal 1914. Cfr. B. FILIPPI, *Le radici dei fiori. Gli uomini e la storia della Floricoltura del Ponente Ligure*, Vigevano, 1998; L. VIACAVA e G. ROBERTO, *Floricoltura in Liguria. Dagli inizi ad Euroflora*, Genova, 1982; M. QUAINI, *Per la storia del paesaggio agrario in Liguria: note di geografia storica delle strutture agrarie della Liguria moderna*, Savona, 1973.

5 G. POGGI (junior), *Per una Stazione estiva balneare. Parte V, Sezione II*, «L'Eco della Riviera», 19 ottobre 1932. Anche a livello giornalistico si ricordava a Sanremo che «Giuseppe Poggi [senior], precursore dell'Urbanismo italiano che tracciò il Piano regolatore di Firenze ... tracciò anche fra l'altro, nel 1875, un Piano regolatore per la città di San Remo in gran parte attuato»: *Intervista con l'architetto Giuseppe Poggi [junior]*, «L'Eco della Riviera» (Sanremo), 14-15 ottobre 1931, p.5. I due articoli, come tutti quelli dell'«Eco della Riviera» citati nel presente studio, sono stati inviati da Giuseppe Poggi a Roberto Papini nel 1932 e sono oggi conservati a Firenze, Biblioteca di Scienze Tecniche, Dipartimento di Architettura, Fondo "Roberto Papini", "Edilizia a San Remo", 1930, cart.445, 724 (d'ora in poi, Firenze, UniFi, BST, BFA, FRP, cart.445, 724).

(ora corso Matteotti) ed il passeggio sul mare, verso il forte di Santa Tecla, coprendo il corso del torrente San Romolo, così da unire il centro storico al porto ed alla linea di costa: l'importante collegamento, poi corso Umberto I, era stato già previsto nel Piano urbanistico di Innocenzo Bonfante, nel 1858, ma il progetto poté venir realizzato solo attorno al 1880, sulla base delle previsioni di Giuseppe Poggi: dopo di allora, e sul nuovo Corso cominciarono ad affacciarsi imponenti palazzi dell'alta borghesia cittadina⁶, anche se le soluzioni di testata rimanevano incompiute.

Il 26 luglio 1891 assumeva la carica di Sindaco l'ex garibaldino Alessandro Escoffier, che si fece promotore di una serie di rilevanti opere pubbliche. Tra queste vi furono l'allargamento del tratto di strada fra piazza Colombo e la chiesa di Santa Maria degli Angeli, la piantagione di magnolie lungo la via Roma, la costruzione dei due ultimi tronchi della strada per Verezzo, la ristrutturazione del monastero delle Turchine, l'ingrandimento della piazza Nota, la costruzione del collettore principale della fognatura cittadina presso il torrente San Romolo, l'ampliamento della bocca d'opera al Teatro Principe Amedeo, il completamento del marciapiede fino all'imbocco della strada per Ceriana, la realizzazione di nuove fontane pubbliche e il restauro dei principali monumenti cittadini danneggiati dal terremoto del 1887; durante l'Amministrazione Escoffier vennero anche intavolate trattative con le Autorità provinciali per l'apertura di Corso Mazzini, a Levante nella zona orientale della città. Si cercava insomma di estendere Sanremo verso Oriente (Levante), riequilibrando la decisa propensione verso l'espansione a Ponente (Occidente), in direzione della Francia, e dell'eterna competitor turistica, la Costa Azzurra.

Dal 1896 nel corso dell'Amministrazione del nuovo sindaco Mombello furono deliberati ulteriori lavori, quali l'allargamento della via Arenella, poi eseguito sotto l'amministrazione Balestreri; fu deciso il taglio di via Palma, poi portato a termine negli anni successivi; venne

impiantato il giardino pubblico nella parte alta della città (giardino ex regina Elena); e si ebbe l'avviamento di trattative con il Ministero della Guerra per il trasloco della caserma da piazza Colombo a San Martino. L'Amministrazione, socialista, approvò inoltre in prima lettura un nuovo Piano regolatore per la città (dopo il "Piano Poggi"), che venne poi maggiormente ampliato dalla successiva amministrazione Gismondi; un nuovo "Regolamento edilizio", anch'esso poi modificato dalla Giunta Gismondi, e il progetto per il macello pubblico da costruirsi alla foce del torrente Armea; fu realizzato il rettilineo di corso Mazzini, modificando il progetto originario concordato con la Provincia. Durante l'Amministrazione Mombello, nei primi anni Novanta dell'Ottocento, venne anche stipulato il contratto per la costruzione di un Casinò in città (il complesso sarebbe dovuto sorgere nell'area occupata dai giardini Maria Vittoria).

Il 12 settembre 1898 venne eletto sindaco l'avvocato sanremese Vincenzo Manuel Gismondi: durante il suo mandato l'Amministrazione riuscì ad ottenere un mutuo di 200.000 lire, che impiegò in parte per costruire il nuovo macello pubblico e per opere di abbellimento, oltre che per portare a compimento le opere avviate dal suo predecessore. Durante la successiva amministrazione Balestreri furono compiuti diversi lavori pubblici e adottati importanti provvedimenti, tra i quali il completamento della strada Arenella, di corso Cavallotti, e di quella delle Banchette; l'ampliamento e sistemazione di via Vittorio Emanuele II all'imboccatura di Ponente, dove venne aperta una traversa, chiamata via Giuseppe Verdi, che immetteva nel piazzale della stazione ferroviaria; si ebbe la costruzione di una condotta di acqua potabile nella frazione di Verezzo, la realizzazione del marciapiede di via Berigo, l'edificazione dell'Osservatorio Meteorologico; l'apertura al pubblico della Biblioteca Comunale cui faceva da corrispettivo una vitale Cultura cittadina⁷.

Ma soprattutto nel 1900 venne approvato il nuovo Piano regolatore edilizio, detto

6 M.T. VERDA SCAJOLA, *Sanremo e la Riviera tra l'accademico e il Liberty*, «La Casana» (Genova), 37, 4, 1995, pp.46-51; F. BUCCAFURRI, *Sanremo città invisibile: il tipo nell'edilizia residenziale ed alberghiera tra '800 e '900*, Firenze, 2002; *Sanremo tra due secoli (Ottocento e Novecento)*, a cura di E. Duretto Conti, Genova, 1986 (in part.: E. DURETTO CONTI, *L'invenzione di Sanremo, città di riviera*, pp.15-24; IDEM, *Il linguaggio urbano di Sanremo*, pp.151-152; A. CORRADI, *Lo sviluppo urbanistico della città nell'Ottocento*, pp.153-163; M. MIGLIORINI, *L'architettura a Sanremo tra Eclettismo e Liberty*, pp.173-192; M.T. VERDA SCAJOLA, *L'ospitalità tra due secoli: il Grad Hotel e la villa*, pp.81-103); *Immagini di San Remo nel mondo*, a cura di E. Kanceff, San Remo, 1998.

7 E. PAPONI, *Fotografia pittorica in Liguria: tracce di fotografi inglesi a Genova e nella Riviera di Ponente all'inizio del Novecento*, in *Genova e l'Europa atlantica*, a cura di P. Boccardo e C. Di Fabio, Cinisello Balsamo, 2006, pp.299-313; Clarence Bicknell: *la vita e le opere. Vita artistica e culturale nella Riviera di Ponente e nella Costa Azzurra tra Ottocento e Novecento*, Atti del Convegno (Bordighera, 30 ottobre - 1 novembre 1998), a cura di D. Gandolfi, Bordighera, 2003; A. MANIGLIO CALCAGNO, *La Cultura inglese del Paesaggio e nei giardini della Riviera ligure*, in *Il Giardino italiano dell'Ottocento nelle immagini, nella Letteratura, nelle memorie*, a cura di A. Tagliolini, Milano, 1990, pp.57-69; IDEM, *La Cultura inglese del Giardino nel Paesaggio della Riviera ligure di Ponente*, «Rivista ingauna e intemeliana» (Bordighera), 44, 1989, pp.22-25; E. STORELLI, EZIA, *A San Remo i due volti della bellezza*, «Viaggio in Italia», 13, 1986, pp.13-16; R. BOSSAGLIA, *La Riviera Ligure: un modello di grafica liberty*, Genova, 1985.

“*Lamborizio*” dal nome dell’ingegnere che lo apprestò, poi ratificato con Decreto Reale del 14 agosto 1904. Il Piano regolatore, che avrebbe regolato le vicende urbanistiche sanremesi nei decenni successivi in forza di successive proroghe ministeriali, rappresentò il primo tentativo di pianificare l’intera area urbana inclusa tra i torrenti Foce e San Martino, con l’esclusione della città vecchia. Il Piano prevedeva, nella zona compresa tra la Marina e la Pigna, l’ampliamento di piazza del Mercato, l’apertura di via Massabò, il prolungamento di via Feraldi e la costruzione dell’attuale via Martiri della Libertà. Il programma edilizio contemplava inoltre l’attraversamento di tutta quest’area con una grande strada longitudinale che avrebbe dovuto collegare la zona detta “Francia” all’area “Berigo”. C’era poi la razionalizzazione della rete viaria nell’area Berigo e Foce tramite la sistemazione delle strade Roverizio, Asquasciati, Marsaglia e Nuvoloni, nuove strade aperte da privati, la Berigo-Foce; quindi il prolungamento della passeggiata a mare Federico Guglielmo sia verso Levante che verso Ponente; la realizzazione di una piazza d’armi nella zona del forte di Santa Tecla; il prolungamento di via Vittorio Emanuele fino alla progettata via Fiume; l’allungamento di via principe Amedeo, di via Roma, dell’attuale Corso Orazio Raimondo, di via Manzoni e di via Crispi; la sistemazione di piazza Colombo, corso Carlo Alberto e piazza Sardi; e l’allargamento delle vie Umberto I e Vittorio Emanuele tramite il taglio della casa Capoduro all’altezza di via Verdi. Nella zona litoranea di Ponente, nel Piano veniva programmato poi il prolungamento e l’allargamento della strada del giardino dell’Imperatrice e dell’omonimo Corso, che avrebbero dovuto congiungersi nei pressi del torrente San Bernardo, mentre sempre nell’area di Ponente veniva progettato il prolungamento e l’allargamento di corso Cavallotti e di via Roma, che avrebbero dovuto collegarsi all’altezza del torrente Montolivi, oltre alla costruzione di otto traverse di raccordo tra queste grandi strade longitudinali.

Si trattava, dunque, di una previsione su larga scala che trasformava profondamente la natura dell’antico borgo “Pigna” in una città a tutti gli effetti; una previsione di lunga durata realizzata solo in piccola parte nel periodo antecedente alla Prima Guerra Mondiale, quando vennero aperte alcune delle indicate traverse di raccordo e furono sistemati i corsi Mazzini e Cavallotti a Levante, e Imperatrice, Matuzia e Hugo a Ponente. Nella zona centrale venne invece costruita la via Volturmo, fu prolungata via Roma e vennero sistemati piazza Sardi, corso Carlo

Alberto e via Vittorio Emanuele, che non si poté però prolungare. Non vennero invece realizzati i progetti architettonici più importanti previsti dal Piano nell’area compresa tra piazza Colombo e le vie Manzoni e Crispi e non furono nemmeno costruite la grande arteria Berigo-Francia e la via Martiri della Libertà; venne però prolungata la via Feraldi, si costruì la via Massabò e fu ampliata la piazza del Mercato. Inoltre veniva costruito un muro di sostegno a difesa delle acque a ridosso della passeggiata Federico Guglielmo in seguito a una rovinosa frana occorsa nel 1911 e veniva ulteriormente ingrandita la stazione ferroviaria e fornito l’aspetto definitivo al Corso.

Certo è che, nel giro di cinquant’anni Sanremo aveva completamente mutato il proprio volto, la propria vocazione e, dunque, la propria rilevanza nazionale e internazionale, passando da una povera economia marinara a quella di un centro turistico di primaria importanza; e a un nodo della produzione floro-vivaistica.

Simbolo di quel rinnovamento era la costruzione, ai primi del Novecento, del lussuoso e imponente Casinò, simbolo del turismo mondano della “*Belle époque*”, ma ancora luogo di ritrovo per feste e manifestazioni. La città si dotava di strutture di intrattenimento qualificate per l’esigente *élite* che la frequentava: oltre al Casinò, il campo golf, la funivia Sanremo-Monte Bignone, all’epoca la «più lunga del mondo», l’ippodromo, lo stadio ... Figura centrale di quella trasformazione fu l’ingegner Pietro Agosti (1873-1930) che realizzò o contribuì alla realizzazione di alcuni tra i più prestigiosi edifici della città: la Chiesa Russa, Villa Spinola (poi hotel King), il Palazzo Bellevue, il “Castello Devachan”, l’hotel Parigi, l’hotel Savoy, la vecchia stazione ferroviaria, la fontana di Villa Ormond e numerose altre ville nel Corso degli Inglesi⁸.

Tra il 1927 e il 1930 Agosti divenne poi Podestà di Sanremo (dal 26 maggio 1927), un’attività che lo assorbì molto (e che poi si concluse per lui tragicamente – con il suicidio - a causa delle molte accuse delle quale venne fatto oggetto).

Certo è che, ai primi degli anni Trenta, il clima ‘eroico dell’impianto del nuovo centro’ era passato: si doveva pensare ora ad una località d’avanguardia sempre più alla moda e quindi, già a partire dalla fine degli anni Venti, Agosti intraprese una serie di opere di ammodernamento poi continuata dai suoi successori. Del resto, la Prima Guerra Mondiale aveva posto fine all’arrivo in città dei nobili, per cui si rese necessario, nel corso del quindicennio successivo, aprirsi verso un *target* più numeroso, quello dei ricchi borghesi italiani; un cambiamento di clientela che portò a un vigoroso incremento dell’edilizia alberghiera

(poi disciplinata in «alberghi, pensioni e le locande» intesi ai sensi del R.D.L. 18 gennaio 1937 n. 975) e a un vero e proprio *boom* delle entrate del Casinò⁹.

Per lanciare ulteriormente la vocazione turistica della città, il Governo aveva proposto di definire la Riviera di Sanremo come “La costa fiorita”, ma il podestà Agosti volle invece la ben più fortunata formula di “Riviera di Ponente”. Ma soprattutto, con un lungo lavoro di tessitura diplomatica, che portò Agosti a richiedere l'intervento di Mussolini, con Regio Decreto del 22 dicembre 1927 fu istituito il “Casinò di Sanremo”, in cui si poté praticare legalmente il gioco di azzardo¹⁰. È probabile che già Agosti, in vista delle nuove prospettive di sviluppo, avesse dato avvio ad una serie di contatti e consulti con Marcello Piacentini e con il suo *entourage* per presiedere a quella trasformazione urbanistica di Sanremo per rispondere alle nuove esigenze. Dalla documentazione finora nota non risulta chiara se fu lo stesso Agosti a commissionare all'Architetto romano il progetto per un nuovo Piano regolatore che rispondesse alle sopraggiunte esigenze della città, come parrebbe del tutto plausibile visto poi, fino al 1933, Sanremo venne amministrativamente retta da una serie di Commissari prefettizi (l'«Autorità tutoria»). Certo è che quell'incarico a Piacentini veniva ufficializzato nel 1933, come annunciava Vincenzo Civico su «Urbanistica» («il Piano regolatore è stato affidato all'arch. Piacentini»¹¹) dopo che il nuovo podestà, Giovanni Guidi, aveva appena preso le redini dell'Amministrazione¹²; anche gli elaborati grafici preparati dall'Architetto portano la data sempre di quell'anno («1933»), ma i rapporti con l'Amministrazione municipale dovevano sicuramente risalire a qualche tempo prima.

Il progetto di Piacentini aveva come propria

premesse lo spostamento della linea ferroviaria, oltre ad una serie di agevolazioni governative per permettere un rapido riassetto urbanistico. Tra gli assunti principali delle previsioni vi era l'attraversamento pedonale della Città da Nord a Sud ottenuto attraverso una serie di demolizioni; quell'attraversamento veniva quindi intersecato da due strade pedonali lungo l'attuale corso Imperatrice, tanto che il disegno della città piacentiniana prevedeva lo sventramento di una parte dell'antico quartiere Pigna con l'obiettivo di una sua valorizzazione mediante due scalinate di collegamento con la chiesa della Madonna della Costa. Si lasciavano in centro solamente manufatti con funzioni commerciali e amministrative, indicando in un nuovo palazzo da costruire in piazza Colombo la sede dell'Amministrazione comunale; si doveva attuare una serie di abbattimenti lungo le varie strade per esaltare gli edifici più importanti, veri e propri ‘perni’ e fondali delle visuali urbanistiche; si ipotizzava un imbarcadero da realizzare davanti al Casinò debitamente ampliato per consentire l'accesso diretto dal mare, con strade e sistemazione del lungomare; si prevedeva infine una nuova sede per il mercato annonario e la ristrutturazione del mercato dei fiori.

Pressoché in concomitanza della consegna da parte di Piacentini delle Tavole del Piano all'Amministrazione, ‘prende servizio’ come Podestà di Sanremo Giovanni Guidi. Discendente di un'antica Casata sanremese, laureato in Giurisprudenza e già Deputato alla Camera in rappresentanza del circondario di Sanremo, Guidi si distinse negli anni per la propria intensa attività volta a modernizzare il volto della città, mentre il suo appoggio espresso alla Soprintendenza per i Monumenti della Liguria tendeva a valorizzare il Patrimonio storico cittadino¹³.

I problemi erano numerosi e tutti ruotavano,

9 F. SCALABRINI, *Sanremo Sanremo. I Favolosi anni '30*, San Remo, 1989.

10 Il Casinò veniva gestito da una Società concessionaria incaricata dal Municipio. Il 14 aprile 1934, l'Assemblea generale della “Società Anonima Casinò Municipale” decise di cambiare la propria denominazione sociale in quella di “SAIT-Società Anonima Iniziative Turistiche”, sotto la direzione del cavalier De Santis, nominato per l'occasione anche Grand'Ufficiale, defunto però poco dopo. Per un certo tempo la Casa da Gioco sanremese venne gestita dalla moglie del defunto concessionario Maria Strambini, unica erede delle azioni della SAIT già appartenute al marito, la quale, però, ai primi del 1935, cedette tutto il suo pacchetto azionario al cavaliere di Gran Croce Angelo Belloni, che assunse la direzione del Casinò in qualità di Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Società concessionaria.

11 VINCENZO CIVICO, *La situazione urbanistica delle principali città italiane nell'attesa della nuova Legge*, «Urbanistica», 5, settembre-ottobre, 1933, p.172, “Sanremo”.

12 Giovanni Guidi assunse la carica di Podestà il 7 ottobre 1933 e rimase in carica fino al dicembre 1939, quando si ebbe l'insediamento del commissario prefettizio Camillo Bruno.

13 Tra il 1933 e il 1939 la Soprintendenza per i Monumenti della Liguria procedeva a Sanremo ad una sistematica campagna di apposizione di vincoli di Tutela monumentale. *Nel 1933*: in località Coldiroldi, Oratorio di Sant'Anna; località Coldiroldi, Parrocchia di San Sebastiano; chiesa di San Siro e canonica. *Nel 1934*: Villa Zirlo; villa Devachan; Torre Mozzata forse dei Massa; stemma della famiglia Palmari; sovrapporta in bivio del Pretorio; località Foce, Terme romane; porta con Arco; mura di cinta in via rivolta San Sebastiano; architrave in via Ricoboni; architrave in via Palmari; architrave di via Palmari; architrave di piazza Capitolo; archivolto delle Porta Montà Ciapela; archivolto delle porte Candlieri; archi tra via Luca Spinola e via Ricobono; portale in via Ferruccio; portale di via del Pretorio; portale di via Porta Santa Maria; loggia con due arcate in via Santo Stefano; colonna tra via Prudenza e via Ricoboni; bastione dei Castiglioli in corso degli Inglesi; bifora in via della Prudenza; bassorilievo della Casa Cassini; porta della Palma; porta di San Giuseppe; porta del Roglio; porta Santo Stefano;

in primis, sull'organizzazione dell'accoglienza balneare della Riviera. In riferimento a pochi mesi prima dell'insediamento di Guidi, dalle pagine di «Urbanistica» Vincenzo Civico rendeva noto il

«Concorso per stabilimenti balneari e spiagge artificiali. Il Commissario Prefettizio per la temporanea amministrazione del Comune di Sanremo ha aperto un pubblico Concorso nazionale per lo studio di un progetto di stabilimenti balneari e spiagge artificiali in Sanremo, per la loro costruzione e il loro esercizio. Le Ditte aspiranti dovranno presentare, insieme ai documenti prescritti, il progetto tecnico compilato da Ingegneri o Architetti italiani, iscritti alla rispettiva organizzazione sindacale entro il 15 ottobre 1933. L'importo complessivo delle opere stabili non dovrà essere superiore a lire 6.000.000. Previo pagamento di lire 200 all'Esattore Tesoriere del Comune verranno rilasciati il Bando contenenti le Norme del Concorso, un estratto del Piano regolatore edilizio e fotografie della località»¹⁴.

Era ormai chiaro come il trend fosse quello di un deciso attivismo nell'ambito della modernizzazione di Sanremo dopo la 'stagione Agosti' visto che tra le località più visitate in Italia secondo le stime dell'E.N.I.T. (Ente Nazionale Industria Turistica), proprio la Città ligure risultava al primo posto come numero di visitatori. E non si trattava più certo né di nobili, né di Turismo d'élite:

«tra le Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo, le più frequentate nel 1933 erano: Sanremo con 1.170.247 giornate di presenza, Viareggio con 1.093.717 giornate, Rimini con 1.046.315, Merano con 984.579, Riccione con 885.977, Montecatini con 617.579, Allassio con 539.191, Salsomaggiore con 524.823, Lido di Venezia con 339.805,

Bolzano con 323.633, Cortina d'Ampezzo con 308.297, Abbazia con 301.163 giornate»¹⁵.

Solo un Piano regolatore generale poteva organizzare le nuove prospettive di sviluppo, ma a Sanremo sembrava ormai impossibile mettere d'accordo tutte le consorterie in campo. Le questioni del Piano regolatore si mostrarono subito ardue anche per Guidi, che non era in grado di affrontarne le spese (si pensi solo al problema dello spostamento della ferrovia dal tracciato esistente presso il mare ad uno a monte, per liberare nuove aree balneari; un problema che si dibatteva da sessant'anni). Il Piano di Picentini venne così sostanzialmente congelato, ma il Podestà decideva comunque di applicarne alcune indicazioni, come gli sventramenti di corso Imperatrice e via Nino Bixio, la creazione della spianata accanto a Santa Tecla che, nelle intenzioni dell'Architetto romano rappresentava la partenza del cannocchiale panoramico collegato allo sventramento della Pigna per arrivare fino al santuario della Madonna della Costa. Nel contempo, negli anni Trenta si ebbe a Sanremo la massima espansione economica: la città continuò ad incrementare le proprie strutture ricettive da un lato, e l'economia basata sulla Floricoltura dall'altro.

Tra le numerose opere pubbliche completate o realizzate dalla Giunta Guidi vanno ricordate la sistemazione definitiva del campo ippico del Solaro, del campo di tiro al piccione di Pian di Poma, il completamento delle vie Manzoni e Asquasciati, la costruzione di scuole periferiche e di frazione, la realizzazione di grandi serbatoi per l'acqua potabile, l'ampliamento di corso Imperatrice con la totale o parziale demolizione di edifici, come il Tea Room Alexandra e un'ala lunga quattro metri del Palazzo Riviera, l'allargamento di via Nino Bixio, la costruzione di via Malta (poi via Fiume), la sistemazione dei giardini sud del Parco Ormond, la costruzione

porta del palazzo presso il palazzo del Comune; casa Manara; edificio comprendete il palazzo del capitolo; Palazzo Roverizio; oratorio della Concezione; oratorio di San Germano; chiesa di Nostra Signora dei Dolori e oratorio di San Sebastiano; chiesa di Santa Margherita; chiesa di San Nicola; chiesetta di Nostra Signora della Misericordia; chiesa di San Romolo; cappella di Nostra Signora del Soccorso; torrione dell'Antiporta; chiesa dei Cappuccini; chiesa di Santo Stefano; Palazzo Nota ora del Comune; chiesa di San Giuseppe; casa dei marchesi Gentile; oratorio di San Costanzo; villa Nobel; torrione della Ciappella; ex Fortezza di Santa Tecla; villa delle Magnolie già Dufour; villa Lercari; santuario del Sacro Cuore; ex chiesa delle Salesiane; in località Coldiroldi, Biblioteca e Pinacoteca Rambaldi. Nel 1935: ruderi del castello detto dei "Pernici". Nel 1936: casa Varese Barla già Drago. Nel 1937: le Mura medioevali vicino alla porta San Giuseppe; ponte detto di San Francesco; chiesa di Santa Maria degli Angeli; località Bussana, forte del XVII secolo; località Bussana, rudere romano; chiesa di Nostra Signora della Costa. Cfr. SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO DELLA LIGURIA, *Elenco degli immobili sottoposti alle disposizioni di Tutela del D. Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004, Parte Seconda*, a cura di S.Montinari, in <http://www.geometrarocca.it> consultato nel maggio 2016.

14 VINCENZO CIVICO, *Notiziario urbanistico. Sanremo*, «Urbanistica», 3, maggio-giugno, 1933, p.108. L'annuncio del Concorso veniva pubblicato anche su «Architettura» di Roma, dello stesso 1933. Poggi si aggiudicò il concorso per la costruzione dello stabilimento balneare "Imperatrice" e ne ebbe quindi l'incarico del progetto esecutivo e della Direzione dei Lavori. Il progetto iniziale prevedeva imponenti opere in mare e in terraferma, la costruzione di strade, la realizzazione di una penisola con ristorante, un casinò con piscina coperta ed altri centri di particolare attrattiva (con una previsione simile a quella che Poggi aveva avanzato nella sua Tesi di Laurea per un "Centro per Forestieri"), ma la realizzazione fu poi di assai minor profilo.

15 M. BERTARELLI, *Turismo in Enciclopedia Italiana*, Roma, 1937, ad vocem.

del Belvedere della Madonna della Guardia, la sistemazione dell'area attorno al Forte di Santa Tecla, con relativo abbattimento di case fatiscenti, catapecchie e garages, la ripavimentazione di via Vittorio Emanuele e di corso Imperatrice, la costruzione delle strade di Bonmoschetto e di San Giovanni, e delle carrozzabili San Giacomo - San Bartolomeo e Magnan - Villetta, che dovevano congiungersi rispettivamente a Coldirodi e alla frazione di Bussana. Altre importanti iniziative assunte dal podestà Guidi furono l'avvio dei lavori per il nuovo cimitero di Valle Armea, la costruzione del nuovo Palazzo delle Poste, l'edificio delle scuole elementari di Via Volta, capace di ospitare ben 1600 alunni, la destinazione dell'ex Pastificio Bianchi a nuova Casa Littoria, poi occupata da una caserma della GIL, un reparto dei Vigili del Fuoco, uno della MVSN e altri uffici del PNF. E poi, per agevolare la vita turistica, l'introduzione di un moderno servizio urbano di filobus in sostituzione dei tranvai, la realizzazione di scogliere e pennelli nel tratto di mare antistante corso Imperatrice, la costruzione dello stabilimento balneare Morgana, la copertura del torrente San Romolo nel tratto via Roma - corso Carlo Alberto, che avrebbe consentito, oltretutto di dotare la città di una nuova strada (l'attuale via Helsinore), anche di collegare il corso Marina alla centrale via Roma¹⁶. Visto che la questione del Piano regolatore non si riusciva a riaprire, dopo la *debacle* delle proposte di Piacentini, nel 1934 con la Legge n.333 del 4 dicembre 1934 – ripresa anche dalle pagine di «Urbanistica» - si attuava una proroga

delle vecchie previsioni di inizio secolo («è stato prorogato al 1937 il termine per l'attuazione del Piano regolatore di Sanremo»¹⁷), così che «“si converte il Regio Decreto Legge del 28 settembre 1934 n.1672 che proroga al 5 settembre 1937 il termine per l'attuazione del Piano regolatore e di ampliamento della città di Sa Remo”».

Il 28 ottobre del 1936, veniva poi inaugurata, alla presenza del sottosegretario alle Comunicazioni Giovanni Host Venturi, la funivia Sanremo-Monte Bignone, che avrebbe poi iniziato un regolare servizio sull'intero percorso il 1° luglio 1937.

Tra i professionisti più attivi in città si distingueva l'architetto Giuseppe Poggi¹⁸, che era giunto da Roma a Sanremo dal 1930 e aveva iniziato ad occuparsi attivamente delle questioni urbanistiche cittadine. Si era venuta a creare una situazione della quale ci sfuggono al momento le precise dinamiche interpersonali, ma certo è che Poggi aveva eseguito, in occasione della sua Tesi di Laurea discussa a Roma con Piacentini, una serie di studi urbanistici su Sanremo, che poi aveva continuato ed arricchito non sappiamo quanto in relazione con il Piano per la città messo a punto dal suo Professore. Sicuramente i temi e molte sensibilità erano le stesse, ma il naufragio del Piano piacentiniano sembrava segnare anche il calo della fortuna sanremese di Poggi, che nel 1937 si dedicava maggiormente alla filiale dello Studio che aveva aperto a Roma.

Dello stesso anno era la realizzazione, a Sanremo, di una serie di lavori nell'area portuale riferiti all'allargamento del piazzale situato nella

16 L. CAPPONI, *Note sull'architettura fascista a Sanremo*, «Bollettino della comunità di Villaregia» (Riva Ligure), 9/10, 1998-1999, pp. 87-95. Sul versante culturale e artistico: D.LAURIA, *I "Premi Sanremo" d'Arte e Letteratura (1935 - 1940)*, Ravenna, 2015. Negli anni Trenta anche la Cultura conobbe un momento favorevole: si rappresentavano usualmente nel Teatro cittadino le opere di Mascagni e i grandi drammi di Pirandello, mentre erano di scena anche le provocazioni futuriste di Filippo Tommaso Marinetti, giudice anche del "Premio Letterario Sanremo".

17 VINCENZO CIVICO, *Notiziario urbanistico. Sanremo*, «Urbanistica», 1, gennaio-febbraio, 1935, p.64.

18 Giuseppe Poggi (junior) apparteneva ad una nobile famiglia fiorentina: suo nonno era Enrico Poggi, Magistrato, Senatore del Regno e Ministro di Giustizia; e suo secondo zio, cioè fratello del nonno Enrico, era l'omonimo Giuseppe Poggi senior, Architetto ed Urbanista, Progettista del Piano di ampliamento di Firenze dopo l'Unità d'Italia (ma l'Architetto aveva disegnato anche un Piano regolatore per Sanremo nel 1875 del qual però non si trova documentazione nell'attuale "Fondo archivistico Giuseppe Poggi" conservato presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Firenze: F. CANALI e V.G. GALATI, *L'archivio privato professionale dei disegni di Giuseppe Poggi: "Indice compendario" storiografico-interpretativo in Firenze, Primitivismo e Italianità. Problemi dello "Stile nazionale" tra Italia e Oltremare [1861-1961]*, da Giuseppe Poggi e Cesare Spighi alla Mostra di F.L. Wright, a cura di F.Canali e V.C.Galati, «Bollettino della Società di Studi Fiorentini», 20, 2011 [ma 2012], pp.40-88). Giuseppe junior era nato a Scarperia, in provincia di Firenze il 15 luglio 1903, la famiglia si era poi trasferita nel 1913 a Sanremo dove il giovan frequentò il Collegio di don Orione; si trasferì poi a studiare Architettura a Roma, ospite della zia Virginia Tango (Agar), ormai affermata Scrittrice e femminista impegnata (nel 1911 Virginia aveva insegnato nell'"Istituto Internazionale Monti" di Alassio, Disegno e Lettere e, appena inaugurata la rivista di Alassio, «Al Mare», vi pubblicava una serie di poesie; tra il 1912 al 1914 Virginia editava un racconto e raccolte di poesie nella rivista di cultura letteraria di Mario Novaro, «La Riviera Ligure»). La madre di Giuseppe, Antonietta Tango, era sorella di Virginia e aveva sposato il pretore e avvocato Carlo Ambrogio Poggi. Carlo Ambrogio era fratello dell'ingegnere Leone (che aveva un figlio Ferdinando, cugino di Giuseppe junior, Ingegnere anch'egli e laureato a Roma nel 1924 e che si sarebbe poi impegnato con Gherardo Bosio nella costruzione della nuova Tirana italiana). Giuseppe junior a Roma si laureò in Architettura con Marcello Piacentini. Tornato a Sanremo dalla famiglia nel 1930, vi aprì il proprio Studio professionale cominciando a partecipare al dibattito sull'Urbanistica cittadina; nel 1935 Poggi vinse il concorso per la costruzione dello stabilimento balneare "Imperatrice" (bandito nel 1933); nel 1937 decise però di tornare nuovamente a Roma dove iniziò a collaborare con lo Studio dell'architetto Luigi Moretti (seguirono poi numerosi incarichi a Cassino, Bologna, dove si spese nel 1995). Cfr. G.PETRUCCI, *Giuseppe Poggi e la ricostruzione di Cassino del Dopoguerra*, «Studi Cassinati», 18, 2000 in <http://www.cassinio2000.com> consultato nel maggio 2016 (ma molte notizie biografiche su Poggi non sembrano esatte, come la Laurea a Firenze invece che a Roma).

zona Nord del porto, alla esecuzione di una solida arginatura del torrente San Francesco e al prolungamento della banchina d'onore antistante la Capitaneria di Porto, che allora era denominata la «banchina dei panfili» (lavori che peraltro Poggi aveva fortemente auspicato fin dal 1932). Nell'autunno 1938, alla presenza di re Vittorio Emanuele III, veniva inaugurato il nuovo Ospedale Civile di via Borea, la cui costruzione era già stata prevista dal podestà Agosti¹⁹.

Risultava però sempre più difficile procedere caso per caso, per cui, nei primi mesi del 1939, il podestà Guidi conferiva all'Ingegnere capo del Comune, Giuseppe Guidicini, l'incarico di redigere un nuovo Piano regolatore, mentre venivano anche avviati lavori di sventramento di alcune zone per costruire gallerie di attraversamento, che sarebbero state utilizzate come sicuri rifugi antiaerei. Dopo il tentativo di Piacentini del 1933, era dal 1904 che Sanremo non aveva un Piano che disciplinasse la sua espansione. Ma anche nel caso dei "Piano Guidicini" tutto si sarebbe risolto con un nulla di fatto e con la Legge n.2794 del 28 febbraio 1939 veniva così convertito "il Regio Decreto Legge del 5 gennaio 1939 n.200 che prorogava al 5 settembre 1940 il termine per l'attuazione del Piano regolatore e di ampliamento della città di Sanremo". Una semplice dilazione, che però la Guerra avrebbe reso 'definitiva' almeno fino alle operazioni belliche.

La città aveva nuovamente bisogno di 'reinventarsi' dopo il declino anche del Turismo alto borghese legato al Casinò; ma tutto veniva ormai rinviato a dopo la Seconda Guerra Mondiale (quando i periodi di soggiorno si trasformavano ormai definitivamente dal soggiorno invernale a quello estivo).

1. Giuseppe Poggi allievo di Marcello Piacenti ma protetto da Gustavo Giovannoni e l'esposizione a Sanremo della sua Tesi di Laurea: un "Villaggio per Forestieri" (1931)

A rendere noti i rapporti tra Marcello Piacentini, Gustavo Giovannoni e Giuseppe Poggi e a delineare, sulla base di quella relazione, come erano state sviluppate le proposte per il nuovo Piano regolatore di Sanremo, ci pensava nel 1931

la stampa locale e, in particolare, «L'Eco della Riviera». Nell'ottobre in un'intervista a Poggi, si sottolineava come

«il giovane architetto è quasi sanremese poiché appartiene a una nobile famiglia da 18 anni stabilita in San Remo: un giovane che torna da Roma ora, dove nella scuola che in Italia è la principale e il prototipo delle scuole del genere, ha conseguito la Laurea in Architettura ... Poggi è inoltre particolarmente versato nell'Urbanismo, la più moderna e fiorente delle arti (che già conta in Italia dei valorosi architetti specializzati) alla quale egli attende anche per una tradizione di famiglia, essendo nipote di quel Giuseppe Poggi, precursore dell'Urbanismo italiano che tracciò il Piano regolatore di Firenze ... e che tracciò fra l'altro, nel 1875, un Piano regolatore per la città di San Remo in gran parte attuato. Per di più noi sapevano che due anni fa il Poggi, avendo per professore di Urbanistica l'Accademico d'Italia S.E. Marcello Piacentini architetto, condusse a termine alcuni interessanti e seri studi per un futuro Piano regolatore di San Remo e che il suo lavoro di Laurea (che probabilmente avremo modo di ammirare sebbene rappresentato in modo troppo parziale per la mancanza di spazio alla "Mostra di Villa Ormond") è consistito nello sviluppo di una piccola parte di tale Piano regolatore ... Si tratta del progetto di un importante "Centro di Divertimento" e di giuochi nella regione "Tre Moli", immaginata sede di una serie di piccole costruzioni per il soggiorno dei Forestieri, costituenti una specie di villaggio»²⁰.

Importante il fatto che

«su questo progetto ebbe di esprimere un molto lusinghiero giudizio lo stesso Direttore della Scuola di Roma, l'illustre architetto Gustavo Giovannoni, che nel campo architettonico e urbanistico ricopre a Roma altissime cariche».

In verità, notava l'intervistatore deluso,

«Poggi comincia col negarci recisamente di aver avuto o avere intenzione di esporre le otto tavole

19 A.GANDOLFO, *Sanremo: 80° anniversario dell'insediamento di Giovanni Guidi*, «Sanremonews», 3 marzo 2013. Di gran parte di quelle opere è stato fornito anche un giudizio estremamente negativo: «il Regime fascista, seguendo la sua linea economica di rastrellare con alte tasse il plusvalore e spenderlo in opere pubbliche, edificò a Sanremo molti interventi importanti: Il Campo Sportivo in stile greco-littorio (gretto perché la costruzione non fu arretrata dalla Via Aurelia neppure di un metro); il Palazzo delle Poste, di un Piacentini ormai ripiegato sulla magniloquenza dello Stato, ma non senza un buon trattamento dei volumi; la Funivia, opera di buon valore ingegneristico per l'epoca, anche se non era "la più lunga del mondo", ma solo quella con la tratta senza pali più lunga del mondo; l'ampliamento del porto; il grande Campo di Golf; la scuola elementare, con una pessima architettura per un ambiente frequentato da bambini; la bella fontana razionalista allo sbocco al mare di Corso Mombello, demolita nell'aprile 1945 perché dotata di un eccessivo numero di "M" evocanti il nome del dittatore; il mercato dei Fiori, in Piazza Colombo» in I.AMORETTI, *Sanremo. Dal Dopoguerra verso il Terzo Millennio: oltre mezzo secolo di Urbanistica a Sanremo*, «A&B. Atti e Bollettino di informazione degli Ordini degli Ingegneri della Liguria», 3, marzo, 2016, supplemento "Block Notes", 7.

20 *Intervista con l'architetto Giuseppe Poggi*, «Eco della Riviera» (Sanremo), 14-15 ottobre 1931, p.5.

del suo studio per il Piano regolatore»; ma di lì a pochi mesi, l'Architetto esponeva, invece, il proprio progetto di Laurea per quel "Centro di Divertimento da realizzarsi a Sanremo", alla locale "Mostra d'Arte". Quella sua partecipazione, come Architetto tra Pittori, era stata un *unicum* che doveva aver richiesto numerose importanti pressioni. Il giornalista sanremese Francesco Rolando, che recensiva quella partecipazione, non mancava di sottolinearlo:

«soltanto un Architetto ha risposto all'appello implicitamente contenuto nella decisione dell'illustrissimo Commissario prefettizio di ammettere anche progetti architettonici purché riguardanti temi di speciale interesse cittadino: parlo del giovane architetto Giuseppe Poggi. Egli ci presenta alcune tavole di un suo progetto di "Circolo per Forestieri" – importante centro di intrattenimento e di giuochi" sovrastante i "Tre Pennelli" in San Martino – [discusso come sua Tesi di Laurea presso l'Università di Roma]»²¹.

Però, in definitiva,

«la partecipazione di un architetto alla Mostra è un fatto molto significativo che torna ad onore del benemerito ideatore della Mostra stessa, il quale deve certo aver considerato quanta utilità vi sia nel promuovere l'interessamento della cittadinanza per l'Arte architettonica. Il vantaggio di una maggiore bellezza delle opere architettoniche che si potrà ottenere con lo stimolare la emulazione tra gli Ingegneri e Architetti mediante mostre di progetti architettonici, avrà certo maggiore importanza per la città – mi si permetta l'eresia! – che non il miglioramento delle opere di Pittura e di Scultura prodotte da Artisti locali. Perché un quadro brutto o una statua deforme si possono relegare in soffitta, ma un'opera architettonica antiestetica rimane e concorrere nel compromettere la bellezza e l'interesse turistico dell'intera città».

Interessante il fatto che

«Poggi viene – si può dire – inviato dalla Scuola [di Roma] tanto che in una lettera di presentazione al sig. Commissario Prefettizio, il direttore S.E. Giovannoni definiva il progetto di Poggi come veramente degno di rappresentare la giovane Scuola architettonica italiana».

Non restava molto da aggiungere nel merito:

«dirò solo che il progetto sfrutta sapientemente le risorse paesaggistiche della località, valorizzando tutta la zona. L'edificio principale, invece di essere costituito da un blocco unico – cosa che tra l'altro potrebbe essere anche pericolosa data la cedevolezza del terreno – seguendo il concetto moderno delle costruzioni a padiglione, consta di tre nuclei fondamentali, collegati fra loro da porticati e giardini. Il nucleo centrale contiene ambienti di rappresentanza, quello a destra il "Circolo privato" e l'altro a sinistra i locali per le sedi dei vari club: degli scacchi, del tennis, del biliardo, ecc. Avanti all'edificio principale, una sistemazione a giardino con anfiteatro per vari sport e terrazze sul mare, incorpora quasi il mare nel progetto stesso. Un opportuno movimento della pianta permette alla rotonda che contiene la sala da ballo e il ristorante di prospettare in pieno verso la direzione da cui si gode il più bel panorama di Sanremo. E tutta la facciata Sud è trasformabile, in caso di feste sul mare e di regate, in una immensa tribuna per 7000 spettatori. Il costo totale dell'opera escluso il prezzo delle aree, è valutato a circa 10 milioni».

Una cifra davvero enorme! Ma

«è da mettere in particolare rilievo il carattere della architettura dei vari prospetti: architettura priva di tutti quei lenocinii di forma, tanto cari a certi professionisti di vecchio stampo. Niente decorazione ottenuta con stucchi a stampino o con pitture mirabolanti, ma schietto organismo architettonico».

Ma non mancava anche la 'volata finale' tirata a Poggi, se pur condotta in maniera indiretta: «è innegabile che nelle città in cui da tempo lavorano i nuovi architetti [usciti dalla nuova Scuola di Roma] si nota un miglioramento notevole nell'estetica delle costruzioni».

Di quelle tavole del progetto per il nuovo "Centro" una copia veniva inviata da Poggi, oltre ad altri materiali, anche a Roberto Papini a Firenze²². Forse Poggi aspettava i buoni uffici del Critico fiorentino verso i notabili che egli conosceva per qualche incarico. O forse, visti i rapporti assai stretti di Papini con il suo professore Piacentini, attendeva una ulteriore 'entrata di merito',

21 FRANCESCO ROLANDO, *Visitando la Mostra d'Arte. L'architetto Giuseppe Poggi*, «L'Eco della Riviera», 5 dicembre 1931.

22 Poggi inviava a Papini una cartella contenente fotografie dei disegni del suo progetto: dott. arch. Giuseppe Poggi, *Progetto di un villaggio per Forestieri in località "I Pennelli", I^a Mostra degli Artisti Sanremesi, 1931-1932*. Le tavole riprodotte erano: "Il Circolo veduto dalla strada panoramica"; "Collocazione del Villaggio rispetto a un nuovo Piano regolatore e collocazione del Villaggio rispetto all'anello dei parchi"; "Il Villaggio, planimetria generale"; "Particolare della planimetria con sezione [ambientale]"; "Il Circolo: particolare del prospetto Ovest"; "Pianta del piano terreno"; "Pianta del secondo piano"; "Pianta del secondo attico"; "Pianta del sotterraneo"; "Pianta del primo attico"; "Pianta del terzo piano"; "Particolare del prospetto Ovest"; "Una sezione"; "Particolare del prospetto Est"; "Particolare del prospetto primo"; "Uno dei due stabilimenti balneari pubblici vicino allo stabilimento privato del Circolo, villa La Brise". In Firenze, UniFi, BST, BFA, FRP, cart.445, 724, "Sanremo".

dopo la lettera di presentazione di Giovannoni (quella dello stesso Piacentini – visto che nell'aria doveva aleggiare l'incarico al Professore per il nuovo Piano regolatore – poteva suonare davvero inopportuna). Che si trattasse di un preciso gioco delle parti? L'impressione è che Poggi, nel 1932 non sapesse nulla dell'incarico diretto a Piacentini, tanto che auspicava «secondo il desiderio dell'Ente Autonomo, che si bandisca il Concorso per il Piano regolatore»²³.

Del resto, gli studi dello stesso Poggi al proposito erano ormai numerosi e, a partire soprattutto dai singoli centri/stabilimenti balneari cittadini, l'Architetto intendeva poi procedere ad un riequilibrio delle intere dinamiche urbane. Un'idea, questa, tipicamente piacentiniana nella convinzione che la città potesse essere riqualificata soprattutto attraverso la progettazione architettonica e urbanistica di fulcri di preminenza (quali erano a Sanremo gli stabilimenti balneari).

Infatti, oltre al "Circolo per forestieri" sovrastante i "Tre Pennelli" in San Martino, nel Levante, Poggi ricordava una propria analoga proposta per la zona di Ponente, a Marina di Capo Pino (presso Capo Nero):

«costruire uno stabilimento anche se di carattere provvisorio presso capo Pino allo scopo di sperimentare l'attitudine della circostante località ancora vergine per il soggiorno estivo balneare mi pare un'impresa fattibile e opportuna, tanto più che non potrà molto tardare la costruzione di qualcuna delle strade progettate da vari stimatissimi professionisti per valorizzare la zona ... ciò provocherà la costruzione di numerose ville, seguendo una norma urbanistica la quale prescrive "che l'attrezzatura delle zone nelle quali si prevede uno sviluppo edilizio debba venir progettata prima ancora che tale sviluppo si manifesti". In alcuni miei studi che han veduto luce ufficialmente qualche anno fa immaginavo per questa zona una schema embrionale di "Città giardino" con un Luna-Park in località adiacente la casa Arnaud ed uno stabilimento balneare presso capo Pino, ottenendo il collegamento alla attuale città, a Coldirodi e al mare, mediante una rete di strade, due delle quali, la "Corso degli Inglesi-Coldirodi" e la "Monte Corvi-Villa Solaro" seguivano un tracciato simile a quello progettato da altri professionisti molto noti»²⁴.

2. *In preparazione del Piano regolatore del 1933 di Marcello Piacentini: Giuseppe Poggi allievo di Piacentini e le proposte "per una Stazione estiva balneare" a Sanremo (1931-1933)*

Il Giornalista dell'«L'Eco della Riviera», nell'intervista rilasciata da Giuseppe Poggi nell'ottobre del 1931, rimaneva un po' deluso dal mistero con cui l'Architetto aveva voluto circondare le proprie proposte urbanistiche per Sanremo e notava come

«avendo per professore di Urbanistica l'Accademico d'Italia S.E. Marcello Piacentini architetto, Poggi condusse a termine alcuni interessanti e seri studi per un futuro Piano regolatore di San Remo (che probabilmente avremo modo di ammirare sebbene rappresentato in modo troppo parziale per la mancanza di spazio alla "Mostra di Villa Ormond")».

Si trattava di una vana speranza perché

«Poggi comincia col negarci recisamente di aver avuto o avere intenzione di esporre le otto tavole del suo studio per il Piano regolatore sia alla Mostra di villa Ormond che ad altre Mostre, e riguardo a questioni urbanistiche non riusciamo a strappargli altro che osservazioni generiche, quali è possibile trovare in qualunque trattato di materia»²⁵.

In verità, il Giornalista considerava «generici», quei principi ispiratori che potevano davvero essere considerati disciplinariamente usuali, ma che erano in grado, in verità, di cambiare decisamente le prospettive urbanistiche di Sanremo e del suo avvenire edilizio, poiché

«permettere la costruzione di palazzi che tolgano lo sfondo a una strada o che nascondano il mare alla città, è uno sbaglio». E ancora, «costruire prima gli edifici pubblici e poi tracciare il Piano regolatore piuttosto che usare il procedimento inverso, è uno sbaglio». E quindi, «è uno sbaglio permettere la costruzione irregolare in zone centrali libere invece di predisporre per esse, magari attraverso dei Concorsi nazionali, una sistemazione edilizia che sia la migliore possibile».

Però, notava il Giornalista più soddisfatto

23 *Il problema della ferrovia a monte*, Relazione dell'arch. Giuseppe Poggi da Sanremo a Roberto Papini, del 15 maggio 1932, in Firenze, UniFi, BST, BFA, FRP, cart.445, 724.

24 G. POGGI, *Per una Stazione estiva balneare. Parte III*, «L'Eco della Riviera», 5 ottobre 1932.

25 *Intervista con l'architetto Giuseppe Poggi*, «Eco della Riviera» (Sanremo), 14-15 ottobre 1931, p.5.

«quando ha parlato dell'abbellimento architettonico della città, Poggi è stato veramente interessante»:

«per lui un Piano regolatore è come lo scheletro di una persona. Se uno scheletro ha delle gravi imperfezioni certo la persona non sarà bella, ma ... anche se lo scheletro è perfetto (cosa che rende facile il formarsi di quella che noi chiamiamo "bellezza") tante sono le incognite che dipendono dai tessuti e dalla pelle di cui è ricoperto, che può dar luogo lo stesso a una persona invece che bella, bruttissima. È questo un fatto che capita normalmente anche nelle nostre città più importanti, nelle quali il Piano regolatore, che di solito è abbastanza perfetto e offre ottime possibilità per la bellezza cittadina, non essendo coadiuvato da una cura scrupolosa dell'abbellimento architettonico, fatto da persone competenti e con criteri pratici, dà luogo ad assieme architettonici tutt'altro che belli».

Non poteva esserci divulgazione più perfetta della concezione urbanistica di Piacentini, di quel 'Disegno della città' che si opponeva ai sistemi funzionalisti della Zonizzazione che sulla carta erano «abbastanza perfetti», ma trascuravano proprio la cura dell'Architettura e della Bellezza reale.

Roberto Papini sulla base delle letture incrociate degli articoli che Poggi gli aveva inviato, desumeva una serie di indicatori per la situazione sanremese:

«spartizione canone Casinò; San Remo-Ospedaletti comune unico; rapidità di azioni; mezzi finanziari; Sanremo balneare; sistemazione del porto; Piano regolatore; problema ferroviario; agevolazione fiscale per nuove costruzioni»²⁶.

La reticenza, che Poggi aveva avuto con il Giornalista dell'«Eco» nel 1931, veniva superata dall'Architetto a partire dal settembre del 1932, allorché, con una serie di quattro lunghi articoli veniva affrontato il problema del progetto "Per una Stazione estiva balneare"; che significava, "progettare la città per punti salienti" fino alla creazione di un Piano regolatore vero e proprio. Poggi infatti indicava come ci fossero a Sanremo delle zone

«suscettibili di acquistare una maggiore importanza in seguito al Piano regionale» e, quindi, di aver individuato «vari indici da me raccolti a traverso uno studio per il Piano

regionale»²⁷, laddove con "Piano regionale" egli intendeva il "Piano regolatore" comunale poiché a Sanremo i rioni/aree venivano denominati appunto «regioni» (e il "Piano regionale" sommatoria del 'Piano delle regioni' era l'intero "Piano comunale").

Poggi affrontava dunque sistematicamente le possibilità offerte da tutta l'estensione rivierasca del Golfo sanremese, individuando il "Fondo marino: di roccia; pietre; sabbia; alghe" e le relative strutture dell'"Attrezzatura balneare: normale; eccezionale».

In particolare, specificava l'Architetto,

«per giungere a uno schema di attrezzatura balneare veramente razionale è indispensabile uno studio particolareggiato delle "linee naturali", dovendo ad esse corrispondere tale schema per essere perfetto. Sono il risultato di un mio studio le mie "notizie riguardanti la diversa attitudine che hanno per l'attrezzatura balneare i singoli punti della costa" ... come possibile schema naturale di attrezzatura balneare ... Ma desidererei che altri trattasse distesamente il tema delle opere marine da costruirsi per provocare il sedimento sabbioso e della scelta delle località in cui queste opere darebbero un maggiore rendimento ... Ho inteso offrire alla Cittadinanza il mezzo di rendersi esatto conto delle reali "possibilità" di ogni singola zona»²⁸.

Il primo punto saliente era quello del "Confronto tra la regione di Ponente e quella di Levante":

«considerata una retta che passi per la Madonna della Costa e per il Porto, chiamerò "Regione di Ponente" quella a Ponente di questa retta e "Regione di Levante" quella a Levante ... La regione di Ponente ha generalmente un pendio più dolce di quella di Levante; è generalmente più esposta ai venti di Levante di quanto la regione di Levante sia esposta a quelli di Ponente; gode in genere di un "panorama di Sanremo" meno bello di quello che in generale può godersi dalla regione di Levante; gode di una vista dei monti molto più interessante di quella che può godersi da Levante; come profondità del fondo marino differisce pochissimo dalla regione di Levante; come natura del fondo marino è inferiore rispetto alla regione di Levante nei riguardi della possibilità della formazione di spiaggia arenosa, poiché vi si nota una certa predominanza di sassi e alghe, mentre a Levante predomina la sabbia»²⁹.

26 Roberto Papini, Appunto manoscritto in Firenze, UniFi, BST, BFA, FRP, cart.445, 724, "Sanremo".

27 G.POGGI, *Per una Stazione estiva balneare. Parte IV*, «L'Eco della Riviera», 5 ottobre 1932.

28 G.POGGI, *Per una Stazione estiva balneare. Parte III*, «L'Eco della Riviera», 5 ottobre 1932.

29 G.POGGI, *Per una Stazione estiva balneare. Parte IV*, «L'Eco della Riviera», 5 ottobre 1932.

Poggi veniva ad inserirsi all'intero di un dibattito assai vivo tra gli Albergatori della zona di Ponente e di quella della regione di Levante, affinché venissero concesse agevolazioni nell'una o nell'altra parte. Anche Roberto Papini ne veniva informato:

«le divergenze di vedute esistenti tra gli interessati nella zona di Ponente di San Remo e quelli interessati nella zona di Levante sono notorie e datano da lunghi anni. San Remo ... non sa far tacere le sue rivalità interne e ritarda quindi, a danno di tutti i contendenti, il raggiungimento di quella meta di sicuro interesse che le compete ... Ma è un assurdo voler soffocare l'espansione della città verso Levante quando è invece evidente come anche l'iniziativa privata si sia man mano andata intensificandosi proprio verso quella parte. Essa è meglio ubicata, la più ridente e quella presentante i più spiccati caratteri per rispondere alle moderne necessità di costruzione di una Città che deve essenzialmente poggiare la sua maggiore attrattiva sulle bellezze naturali di cui può disporre. La maggioranza numerica degli abitanti nella regione di Ponente, e quindi il cumulo più vistoso di interessi relativi, non è ragione sufficiente perché con sistematica insistenza vengano posti in ultima linea gli interessi della regione Levantina ... Gli scriventi, chiamati comunemente "I Levantini di San Remo", intendono ancora una volta far sentire le loro voci di vibrata protesta ... Oggi il Levante di San Remo che indiscutibilmente ha i maggiori titoli naturali di preferenza, sia dal lato artistico, sia da quello balneo-climatico, sarebbe valorizzato come era nel lungimirante e intelligente intendimento di coloro che con l'acquisto dell'ex ville Ormond, la costruzione dei giardini pubblici e quella del campo polisportivo, hanno dimostrato quale importanza abbia il Levante in cui, tra l'altro, è sito il più bell'Hotel (il Bellevue) di tutta San Remo ed esiste un'attrezzatura alberghiera di primissimo ordine. Corso Trento Trieste, il più moderno Corso delle Città e che dovrebbe valorizzare la zona Levantina così superbamente ricca di bellezze naturali, è rimasto sconosciuto al Turista perché non segnalato da alcuna forma di propaganda ... Per contro si è giunti a vietare il suo transito alle automobili e a tutti i mezzi di comunicazione ... Invece la ex villa Ormond con il suo bellissimo parco è attrattiva di prim'ordine; ma né la Villa, né la magnifica Passeggiata di corso Trento-Trieste sono valorizzate»³⁰.

Ancora una volta, come un Leitmotiv che tornava nelle polemiche sanremesi, il problema era quello

della valorizzazione delle Passeggiate:

«la manutenzione del corso Felice Cavallotti [nel Levante] non riceve certamente tutte le cure del corso Imperatrice, benché il primo, col corso Imperatrice, formi l'unica principale arteria della città. Esso presenta un'illuminazione insufficiente ... e la pavimentazione del fondo stradale andrebbe riformata ... e sistemato a Passeggiata, dato che gli alti e magnifici platani ne inquadrano l'ornamento ... anche se dalle ringhiere è lasciato uno spettacolo di abbandono e disordine ... I concerti poi, trasportati nella magnifica terrazza antistante la villa Ormond, assumerebbero tutt'altra attrattiva ... Dovrebbe poi essere coraggiosamente affrontato il problema dell'abolizione della linea tranviaria da sostituirsi con linee automobilistiche ... ma si era anche chiesto insistentemente una provvisoria sistemazione della scogliera arenile atta a permettere agli albergatori di Levante di affrontare la stagione balneare».

Nodale però restava che

«venisse disposto senza ritardo per la creazione della spiaggia che, secondo i tecnici, non presenta grandi difficoltà. La località più adatta viene da tutti giudicata quella che si estende dal torrente San Francesco alla punta di San Martino perché l'attuale, limitata al torrente San Lazzaro, è andata formandosi per sistemazione naturale in questi ultimi anni».

Per Poggi la situazione non stava esattamente così e non vi era una 'preminenza' «oggettiva» della zona di Levante rispetto a quella di Ponente. Vi erano, piuttosto, 'facilitazioni' geo-morfologiche che facevano sì che la zona di Levante potesse essere oggetto di «un grandioso sviluppo», ma si trattava di una situazione comunque 'puntiforme' lungo tutto il Golfo:

«infatti osservando la parte compresa tra il mare e ... la curva di livello altimetrico di 20 metri, tre soltanto sono le zone pianeggianti costiere di notevole estensione: 1. La zona costiera pianeggiante centrale, che è sede dell'attuale nucleo principale della città; 2. La zona costiera pianeggiante di Ponente ... pur essendo signorilissima mi par destinata ad un notevole ma non eccezionale sviluppo edilizio, non solo perché conta il Camposanto, ma perché è separata dal nucleo principale della città da un tratto di costa ... che è tutt'altro che pianeggiante; 3. La zona costiera di Levante ... mi par invece

³⁰ Un nutrito gruppo di Albergatori sanremesi della zona di Levante inviava una nota al Commissario per il Turismo a Roma, il 12 luglio 1932 Firenze, UniFi, BST, BFA, FRP, cart.445, 724, "Sanremo".

destinata ad un grandioso sviluppo, sia per le bellezze naturali che per il molto più facile collegamento col nucleo principale della città. Deve anche notarsi che in essa sboccano strade importanti [dall'interno], suscettibili di acquistare una maggiore importanza in seguito al Piano regionale. Se nei riguardi dello sviluppo di tali zone costiere pianeggianti, la regione di Ponente ha molte meno possibilità che non la regione di Levante, il contrario deve dirsi per la zona di Ponente in prossimità di Capo Nero nei rispetti di quella di Levante in prossimità di Capo Verde. Quest'ultimo è un pendio piuttosto accentuato e solo in un bellissimo punto in località Pennelli è suscettibile di un eccezionale sviluppo; invece la regione prossima a Capo Nero, più estesa e di meno accentuata pendenza, sia per la vicinanza a Ospedaletti (che a Sanremo par destinata a unirsi), sia per vari indici da me raccolti a traverso uno studio per il Piano regionale, mi par destinata ad un eccezionale sviluppo»³¹.

Nella "Parte V" della sua disamina, Poggi divideva il Golfo di Sanremo in tratti omogenei ("Tratto 1-2; "Insenuatura 4-5" ...) in riferimento alla cartografia da lui prodotta e per ciascuno indicava caratteri geomorfologici specifici (pendio, pianura, spiaggia, profondità del mare ...), caratteristiche di insediamento, collegamenti, così da fornire una mappatura estremamente precisa da connettere alle singole possibilità di sviluppo³².

Restava, però, un punto di eccellenza ed era, nella costa di Ponente

«il tratto di costa rocciosa [che chiude il Golfo di San Remo] ... presso il costruendo Bosco del Littorio dove si gode un doppio panorama, l'incantevole vista di Sanremo a Levante e la non meno incantevole vista di Bordighera a Ponente. Per bellezza naturale, questo luogo è unico in tutto il Golfo di Sanremo (appartiene al Comune di Ospedaletti) e mi par destinato a qualche opera grandiosa per il soggiorno sul mare, che valorizzi la sua bellezza in nulla inferiore a quella dei più celebri luoghi della costa francese»³³.

Ma nella puntualità delle sue analisi e, soprattutto, delle sue previsioni, Poggi si poneva in contrasto con le 'corporazioni' sanremesi. Così, per evitare ogni coinvolgimento, giungeva la nota della

Direzione dell'«Eco»:

«continuiamo volentieri la pubblicazione degli articoli del giovane e studioso architetto Poggi, avvertendo, però, che le sue conclusioni non impegnano per nulla il nostro giornale. Sappiamo che la questione balneare sta molto a cuore all'Autorità Tutoria [in sostituzione del Podestà], che se ne occupa e preoccupa, e presto verrà risolta. Comunque gli studi dell'architetto Poggi possono essere utilissimi»³⁴.

3. *Roberto Papini e le informazioni da Sanremo dell'architetto Giuseppe Poggi. Aspetti funzionali, «diradamento» giovanoniano e valori paesaggistici nello spostamento della ferrovia dalla linea di costa per le nuove Passeggiate a mare*

Sempre nel 1931 Giuseppe Poggi rispondeva al critico fiorentino Roberto Papini che gli aveva «chiesto notizia su Sanremo»; ma Papini era anche assai vicino a Marcello Piacentini, per cui Poggi non solo poteva suggerire previsioni per il futuro Piano piacentiniano più aderenti alle necessità del centro ligure, ma forse sperava anche di poter vedersi affidato un ruolo nell'eventuale realizzazione, dopo che lui aveva elaborato otto Tavole per un Piano regolatore forse sperando di averne l'incarico da parte dell'Amministrazione comunale.

Papini era informato da Poggi fin dal 1932 delle questioni sanremesi e soprattutto di quelle relative al "Problema della ferrovia": la linea ferroviaria correva in quasi tutto in territorio comunale in aderenza alla costa avvicinandosi al porto, tanto da creare in alcuni punti una vera e propria cesura tra città (o espansioni balneari) e Marina. Fin dalla costruzione della linea si era auspicato che essa passasse a monte del centro abitato, ma la soluzione si era rivelata troppo costosa e dunque si era proceduto nell'altro senso, senza tener conto dei disagi arrecati alla Città. Una situazione vissuta da quasi tutte le località della riviera ligure³⁵, ma che a Sanremo veniva sentita come fortemente coercitiva nei confronti del possibile sviluppo balneare. Lo spostamento della ferrovia a monte, ancora nei primi anni Trenta, non a caso faceva da premessa alle previsioni del "Piano Piacentini". Anche Poggi aveva edito svariati articoli al proposito («uno pubblicato già

31 G. POGGI, *Per una Stazione estiva balneare. Parte IV*, «L'Eco della Riviera», 5 ottobre 1932.

32 G. POGGI, *Per una Stazione estiva balneare. Parte V*, «L'Eco della Riviera», Sezione I: 5 ottobre 1932.

33 G. POGGI, *Per una Stazione estiva balneare. Parte III*, «L'Eco della Riviera», 5 ottobre 1932.

34 Nota della Direzione a G. Poggi, *Per una Stazione estiva balneare*, «L'Eco della Riviera», 5 ottobre 1932.

35 Nella realizzazione dell'opera i Progettisti non prestarono molta attenzione alle esigenze dei territori che venivano attraversati anche perché la linea fu considerata di primaria importanza ai fini degli interessi militari e difensivi, prima dello Stato piemontese e poi di quelli del neonato Regno d'Italia. La scelta costruttiva - tenuto conto che allora la maggior parte dei trasporti, sia di viaggiatori che di merci, avveniva prevalentemente via mare - si orientò su un tracciato che correva praticamente al livello del mare, seguendo fedelmente la linea costiera e affiancando, dove possibile, la Via Aurelia unendo così oltre

il 12 maggio 1932 ... moltissime e interessanti considerazioni devo rimandare a un prossimo articolo»), ma inviava a Papini il dattiloscritto preparatorio di alcuni suoi scritti (diceva di non avere «più copie stampate a disposizione»). Gli interrogativi restavano complessi e riguardavano strettamente le previsioni dello sviluppo della città in merito ai problemi che già si erano delineati al momento della costruzione della ferrovia:

«a Sanremo il problema della ferrovia dura da sessant'anni ed è diventato 'leggendaro' ... Si potrebbe sostenere che oggi molti cittadini ne parlino più per 'atavismo' che per esatta conoscenza ... La "Ferrovia a monte" è una soluzione che la voce pubblica ha elevato a simbolo di "prosperità per San Remo"; tale soluzione, così come la concepisce il pubblico, può essere accettata solo come 'principio' perché del tutto generica (infiniti sono i possibili progetti di "Ferrovia a monte"). Proclamarsi "sicuri" che i nostri nipoti se non i nostri figli vedranno realizzata la "Ferrovia a monte" è un atto di fede molto encomiabile ma praticamente poco utile ... Una discussione 'autorevole e basata su dati concreti' (forniti dall'esame di vari progetti di sistemazione della ferrovia) sarebbe un piccolo ma effettivo passo in avanti nell'attuazione sia del trasporto a monte che di un progetto opposto, perché, chiarendo idee e distruggendo preconcetti, renderebbe riguardo al da farsi, coscientemente concordi e risoluti i cittadini»³⁶.

Poggi si era già pubblicamente espresso al proposito:

«rischiando la impopolarità, pur di far sorgere tale discussione (dopo aver avvertito che intendevo parlare indipendentemente dalla mia personale opinione) in un articolo del 16 marzo sull'"Eco della Riviera" ho elencato alcune 'obiezioni' che potrebbero essere mosse contro il trasporto della "Ferrovia a monte". L'ing. Mario Bartolini, sullo stesso giornale del 23 marzo, ha voluto cortesemente rispondermi, seguito subito dopo dall'arch. Gastaldi. Trattandosi (specie quest'ultimo) di Sanremesi autentici, il nome dei quali è per così dire legato alla Storia di San Remo, prima di rispondere ai loro articoli ho sentito la necessità di compiere scrupolose ricerche storiche intorno alle cose di San Remo; questa è la ragione del mio ritardo».

Entrando nel merito

«l'architetto Carlo Gastaldi dice che "i vecchi concessero il passaggio della ferrovia a mare per 300.000 lire", cosa che non risulta però dalle ricerche da me fatte. Da un giornale dell'epoca (che porta la firma anche dell'ing. Giovenale Gastaldi come socio fondatore), ricavo invece:

25 marzo 1865: fervendo le discussioni intorno al tracciato della ferrovia si esaminano tre casi: 1) Ferrovia a monte con due piccole gallerie, sboccante ai Cappuccini; 2) Passaggio al livello del Corso della Marina; 3) Ferrovia entro un viadotto continuo per tutta la lunghezza del Corso; 10 giugno 1865: si parla del 'viadotto continuo' (una terrazza sopra la ferrovia lunga poco più di 200 m) con 32 arcate delle quali 2 più ampie (una in corrispondenza della contrada Missionari, l'altra in corrispondenza dell'incrocio con via Gioberti). Si raccomanda però, se possibile, la Ferrovia a monte; 12 gennaio 1867: si nomina una Commissione che, sulla scorta di una persona tecnica, esamini varii quesiti riguardo alla ferrovia; 20 luglio 1865: il Sindaco, fatto presente al Consiglio quanto danno verrebbe alla nostra città se la ferrovia l'attraversasse in prossimità del mare, incaricava la Giunta di fare studi per un altro passaggio al di là della città, per appoggiare con essi le rimostranze da farsi al Governo; 30 settembre 1867: si rende noto che l'ing. Fergula ebbe incarico dal Governo di studiare un progetto comparativo della traversata di Saremo facendo passare la ferrovia alle spalle della città e che, in settimana, si inizieranno le relative operazioni; 16 maggio 1868: le pratiche per lo studio della Ferrovia a monte sono in mano all'ing. Siben il quale verrà in Sanremo; 22 agosto 1868: il consigliere Asquasciati chiede a che punto sia la pratica per ottenere dal Governo la ferrovia alle spalle dell'abitato. Nessuna comunicazione il Governo ha fatto il proposito (in quello stesso tempo c'erano delle controversie fra il Governo e la Società concessionaria dell'appalto della Linea); 13 novembre 1868: il consigliere Massabò dice che data l'affluenza dei forestieri non si deve aver timore di favorire lo sviluppo della città con opere di abbellimento. Dice doversi fare il massimo sforzo per allontanare il progetto della ferrovia dal mare; 21 novembre 1868: un lungo articolo contro la Ferrovia a monte, dice che essa, per giungere a monte, deve (nella parte che non è in gallerie) tagliare la città. Inoltre, essa toglie

quaranta piccoli centri, fino ad allora difficilmente raggiungibili via terra quando non raggiungibili esclusivamente via mare. Cfr. A. BETTI CARBONCINI, *Da Ventimiglia a Massa: La ferrovia ligure* in www.ferrovieinrete.com, consultato il 30 settembre 2013; UFFICIO CENTRALE DI STATISTICA DELLE FERROVIE DELLO STATO, *Prospetto cronologico dei tratti di ferrovia aperti all'esercizio dal 1839 al 31 dicembre 1926*, a cura di A. Tuzza, 1927, ora in www.trenidicarta.it, consultato il 6 febbraio 2014; A. BETTI CARBONCINI, *La ferrovia ligure*, «I Treni», 1992, pp. 126-127.

³⁶ *Il problema della ferrovia*, Relazione (tratta da un articolo del 12 maggio 1932) dell'arch. Giuseppe Poggi da Sanremo a Roberto Papini, del 3 maggio 1932, in Firenze, UniFi, BST, BFA, FRP, cart.445, 724.

al porto la Stazione per collocarla in un punto più interno, dove sarà di grande inciampo per l'abitato. D'altra parte, nel caso della Ferrovia a mare, sarà sempre possibile la costruzione di una strada carrozzabile sopra e sotto quella ferrata; *12 dicembre 1868*: il Sindaco legge la risposta dell'ing. Siben che era stato incaricato di far presente al Governo la necessità della ferrovia a monte. Siben dice che, sull'esempio di Genova, non è da crederci che sia poco vantaggio per la ferrovia essere vicina al porto e dice che "è impossibile che il Governo faccia la Ferrovia a monte perché occorre una spesa di 1.431.000 lire in più". Il Sindaco conclude allora che, dovendosi rinunciare alla ferrovia a monte, si debba ottenere (come fu già deliberato) la ferrovia a livello (e non in viadotti) ed una strada parallela ad essa (si accenna pure a un altro progetto di ferrovia a monte che importerebbe solo 970.000 lire in più). Il consigliere Messabò rinnova una sua proposta di mandare una deputazione a Firenze (allora Capitale del Regno) per ottenere il passaggio a monte. Malgrado la sua grande insistenza, egli non viene ascoltato; *19 giugno 1896*: il Sindaco legge una proposta di accomodamento fra la Città e il Ministero dei Lavori Pubblici: "1) la Ferrovia lascerà visuali quando è possibile; 2) due passaggi a livello (Convento e Gioberti) e comunicazione con la spiaggia presso il torrente San Romolo; 3) il Governo darà un sussidio di 100.000 lire per la Passeggiata parallela alla ferrovia (fra San Rocco e via Gioberti) e costruirà il relativo ponte; 4) la città cederà gratuitamente al Governo i terreni per la ferrovia e dipendenze, e il Governo di impegna a collegare mediante un binario la Stazione al Porto quando se ne vedrà la ragione; *21 agosto 1869*: l'ing. Siben comunica lo schema della Convenzione per la traversata della ferrovia. Il Consiglio lo approva esigendo però che si costruisca una cancellata ai bordi della ferrovia. *12 novembre 1869*: essendo uscita una Legge riguardante i porti di 3° Classe molto favorevole per la città, il Comune, dopo aver fatto una contro-proposta (che non viene ascoltata) per ottenere maggiori agevolazioni, essendo richiesto da parte della Città, un concorso finanziario sicuro (quale non poteva essere quello costituito da prestiti ancora in discussione) e d'altra parte urgendo approfittare della Legge (siccome si credeva che potesse questa essere sostituita presto con un'altra meno favorevole) decide di concorrere con le 100.000 lire che il Governo deve dare per la Passeggiata (questa si costruirà con fondi precedentemente stanziati) ... Questa deliberazione è approvata malgrado l'ostinato voto contrario del consigliere Asquasciati, il quale afferma che così facendo non si avrà né la Passeggiata, né il Porto; *11 dicembre 1869*: il Prefetto comunica le condizioni sotto cui il Commissario generale per le Strade

Ferrate è disposto a rendere libere le suddette 100.000 lire (pagabili al Municipio coi fondi della "Ferrovia Ligure" a compenso dei terreni occupati dalla ferrovia, della quota spettante al Governo nei riguardi delle costruzioni della strada parallela alla ferrovia e di accesso alla stazione; dell'eventuale danno che la ferrovia sta per causare alla città); il Comune deve impegnarsi a sistemare a proprie spese il tratto di strada di accesso al piazzale della Stazione e a eseguire entro un dato termine anche la strada parallela alla ferrovia; *27 giugno 1870*: si accettano le su elencate condizioni stabilendo un termine di 15 anni per la costruzione della strada parallela; *1 aprile 1872*: il Governo, essendo stato offerto il contributo di 100.000 lire per le migliorie del Porto, dichiara che presto comincerà i lavori; *13 gennaio 1872*: in seguito a una causa si viene alla seguente transazione: il Governo dà 16.000 lire per costruire un muro sul ripiano della ferrovia come sostegno al rialzo della Passeggiata con facoltà per il Comune di avvicinare la Passeggiata alla ferrovia più di quanto sarebbe permesso; *25 gennaio 1872*: inaugurazione della Ferrovia; *20 luglio 1873*: si dice da un giornale di Opposizione che la Ferrovia rimarrà sempre a monumento se non dell'insipienza almeno della cocciutaggine del Consiglio; *11 ottobre 1873*: l'avv. Raimondo si difende dagli attacchi del suddetto giornale, dicendo che l'amministrazione Corradi (della quale egli ha fatto parte) trovò la questione risolta dalla Amministrazione precedente nel senso che il passaggio a monte era impossibile e "in forza di quale Legge il Comune poteva opporsi al Governo?". D'altra parte i proprietari dei terreni li cedettero gratuitamente di spontanea volontà; *18 ottobre 1873*: in un'altra lettera lo stesso avvocato dice che "la linea a Nord portava il grave inconveniente di tagliare la Strada Nazionale alle due entrate della Città (sia al lato di Levante che di Ponente) così veniva impedire l'ingrandimento del paese oppure si sarebbe veduto col tempo la Ferrovia correre in mezzo all'abitato».

In una seconda "Relazione" (estratta da un ulteriore articolo) del 15 maggio 1932, Poggi puntualizzava a Papini una serie di «considerazioni» ovvero «temi» aggiuntivi:

«*I temi*. In occasione del passaggio della ferrovia, i vecchi Sanremesi, dimostrando una fiducia grandissima nel privilegiato avvenire della città, hanno saputo reagire alla deturpazione di essa, i tempi in cui non si avevano troppi riguardi per il paesaggio, contrastandoli con ragionamenti e non vane parole, mentre molti altri paesi della Liguria, forse perché abbagliati dalla novità, non hanno saputo opporsi a una deturpazione uguale o anche peggiore»³⁷.

Decisamente negativo il giudizio sulla «ferrovia a monte, nella soluzione che si prospettava allora» perché

«sarebbe stata presto e per lungo tempo assolutamente disastrosa (dico 'presto e per lungo tempo' perché così grave sarebbe stato l'inciampo del tratto di ferrovia che avrebbe attraversato la città e la Strada nazionale prima di raggiungere il monte che, dopo un certo tempo, ci si sarebbe trovati con l'acqua alla gola, costretti a trasportare la ferrovia ancora più a monte, e questa volta in modo radicale)».

Infatti

«già sessant'anni fa si prospettava con il "viadotto continuo", l'idea di soverchiare o dissimulare la ferrovia. Le 100.000 lire ... rispetto agli oneri erano ben poca misera ricompensa ... I Governo di Bettino Ricasoli a Firenze era allora oltretutto assai poco danaroso ... Dunque come costringere il Governo a spendere 1.500.000 di più per la ferrovia a monte? L'opposizione accanita di un Consigliere e di un giornale (specialmente quando la Ferrovia era già attuata) può essere attribuita alla limpida visione di qualche mente superiore, ma può se vogliamo (è una mia gratuita insinuazione) essere attribuita anche un poco a "spirito di parte" ... favorito dagli inevitabili danni della ferrovia [a mare] ... vista la constatazione di quei danni stessi».

L'invito di Poggi per la Contemporaneità era allora pressante, visto che il problema si riproponeva:

«i Sanremesi dell'anno X [1932] sapranno certamente ... trattare lo stesso problema che i vecchi trattarono. Di questo mi dà affidamento la risposta dell'ing. Bertolini (vedi l'"Eco" del 23 marzo 1932) nella quale sono contemplati tre casi che sono altrettanti temi da svolgere, che, senza intenzioni polemiche, qui mi permetto di illustrare: 1) nel caso che (essendo superata la questione della spesa e della "utilità relativa" di essa) si fosse prescelta la soluzione "generica" del trasporto a monte, certamente la soluzione di tutti i problemi edilizi della città turistica sarebbe resa più facile. Ma tale "soluzione generica" ha infiniti modi di essere realizzata. Se è possibile un tracciato della ferrovia a monte il quale, oltre a essere una vera risorsa per il paesaggio, risolve automaticamente molti problemi, è altrettanto possibile un tracciato il quale, oltre a costituire una bruttura per il Paesaggio, serve a complicare

molti problemi. Nell'uno e nell'altro caso, non è detto poi che la zona liberata dalla Ferrovia diventi automaticamente e senza spesa quel che deve essere per il decoro di Sanremo».

La soluzione doveva passare per forza attraverso la redazione di un nuovo Piano regolatore:

«Se non andrà fatto contemporaneamente un Piano regolatore contemplante delle belle soluzioni architettoniche, accompagnato da un "Regolamento edilizio" all'altezza della circostanza; e non si provvederà ad una paziente opera di "Bonifica estetica", per parlare soltanto nella parte artistica, la nostra Sanremo resterà pressappoco al livello attuale (anche dopo il trasporto della ferrovia) e con poco onore sosterrà il confronto con le rivali francesi. È poi pacifico che tutto ciò richiederà altre spese oltre quella per la ferrovia. Ad ogni modo, le pratiche per ottenere il trasporto della ferrovia non devono essere affidate ai nostri nipoti. Un'occasione propizia come l'annuncio del lontano, ma sicuro "raddoppio del binario" sulla intera linea Ventimiglia-Genova, rende di attualità l'esortazione del consigliere Massabò ("di mandare una deputazione [al Governo] per ottenere il passaggio a monte"). Inoltre (questo afferma un mio amico), si potrebbe studiare un prestito per l'attuazione del trasporto a monte, il quale prestito, per la fiducia che si ha di Sanremo, e se l'opera sarà progettata in modo da dare affidamento, non potrà non essere immediatamente aperto».

Ed era chiaro che l'invito ad una «paziente opera di "Bonifica estetica"» ma che passasse attraverso un «Piano regolatore contemplante delle belle soluzioni architettoniche» era 'traduzione' dei principi del "Disegno urbano" di Picentini. Come «*Il tema*» della sua riflessione, Poggi poneva il fatto che

«avendo fiducia nell'avvenire di Sanremo, ho contemplato per la città una espansione analoga a quella di Nizza (mi è parso ad esempio, che Ospedaletti fosse una parte di Sanremo). Per questo sostenevo che una soluzione non radicale come il trasporto della ferrovia nel solo tratto dal Camposanto al Polisportivo non dovesse essere presa in considerazione. Devo riconoscere però che una tale soluzione è suffragata dal fatto che, proprio qualche anno fa, è stata ultimata un'importante Galleria a doppio binario che da Ospedaletti giunge fino alla villa Elios. Ad ogni modo, non si potrà mantenerla nei termini da me annunciati perché, per andare 'a monte', la

37 *Il problema della ferrovia a monte*, Relazione dell'arch. Giuseppe Poggi da Sanremo a Roberto Papini, del 15 maggio 1932, in Firenze, UniFi, BST, BFA, FRP, cart.445, 724.

ferrovia deve attraversare la Strada nazionale 'a livello' (e tagliandola con un conveniente angolo di incidenza) o 'sotto di essa'. La prima ipotesi è da scartare senz'altro perché non si può pensare a un passaggio a livello che tagli la Strada nazionale; per la seconda, siccome è necessario un dislivello di circa 7 m tra la ferrovia e la Strada nazionale, bisognerà partire a Ponente dalla galleria presso la villa Elios (modificandone l'ultimo tratto) e a Levante andare ad attaccarsi alla galleria in regione "Tre Ponti" presso la villa Champ Fleuri. Questi (e non il Camposanto e il Polisportivo) sono gli estremi del minor percorso possibile per la ferrovia a monte».

Quindi il «III tema», che vedeva il rinforzo della linea a mare e l'apertura di una nuova Passeggiata di lungomare:

«Questo III Tema è già stato svolto dall'architetto Gastaldi. Devo però osservare che, per la banchina [di protezione] di cui parla, un'altezza media di 1,5 m non può bastare. Io credo che occorrerebbero almeno 3 m sopra il pelo dell'onde, poiché, a una distanza di 30 m dalla ferrovia, le onde potrebbero essere poco rispettose per gli abiti. Senza dubbio, veduta dalla passeggiata Imperatrice, questa nuova Passeggiata sarebbe un bel colpo d'occhio, però, riguardo alla vista che si godrebbe dalla Passeggiata stessa, è da osservare che, se c'è un punto della costa dotato di belle visuali, è proprio questo. Bisogna, per togliersi di sotto al muraglione dell'Imperatrice affinché il Paesaggio acquisti un certo interesse, allontanarsi assai più dalla costa (sotto questo riguardo è tutt'altro che sprezzabile l'idea espressami da una persona molto nota di un'isola fissa o galleggiante in tale località). Riguardo alla formazione della spiaggia prospiciente la nuova Passeggiata, in un punto in cui l'acqua comincia a essere relativamente profonda, non sono certo sufficienti dei piccoli pannelli frangi flutti. Occorrerebbe qualche pannello di lunghezza superiore ai 100 m ... Il Gastaldi ha parlato dei primi 400 m, ma lascia al buio tutta la restante Passeggiata ... visto che ci sono numerose ville che hanno accesso diretto alla spiaggia ... e che la punta San Martino è località, punto cardinale dell'abbellimento di San Remo ... Ma soprattutto come risolverebbe il Gastaldi, visto il passaggio della Ferrovia ... il problema di far comunicare la città con questa Passeggiata cioè con il mare? Egli ci parla di "sottopassaggi" ma dove li colloca e come?».

Il giudizio di Poggi restava sospeso, ma l'Architetto esponeva un principio fondamentale,

riferito al Piano regolatore:

«voglio mettere in guardia la cittadinanza verso il pericolo di tali soluzioni particolari studiate indipendentemente dal Piano regolatore: cattivo uso è quello dei Piani regolatori 'a pezzettini'. Quando si dovrà studiare il vero Piano regolatore, esso riuscirà disorganico se dovrà preoccuparsi di legare fra loro delle soluzioni particolari precedentemente realizzate. Invece la soluzione "generica" del problema della ferrovia a monte dovrebbe, se è possibile, essere trovata prima che, secondo il desiderio dell'Ente Autonomo, si bandisca il Concorso per il Piano regolatore. Un tempo i Piani regolatori si riducevano, si può dire, a una lottizzazione di aree fabbricabili e, quindi non aveva importanza il fatto che la ferrovia fosse a monte o a mare; ma oggi, la moderna "Arte urbanistica" (la quale ha operato dei veri miracoli quanto alla "rigenerazione delle città") giunge alla impostazione di un Piano regolatore attraverso una serie di ragionamenti e di deduzioni che traggono origine da dati di fatto e notizie raccolte. E risolve così tutti i problemi urbanistici in stretta dipendenza da tali notizie e dati di fatto. Per questo un Piano regolatore nel caso del trasporto a monte della ferrovia è diversissimo da un Piano regolatore nel caso che si conservi l'attuale tracciato della ferrovia»³⁸.

Secondo Poggi dunque (e l'indicazione era particolarmente utile per le successive previsioni di Piacentini, proprio perché un « Piano regolatore [deve essere messo a punto] attraverso una serie di ragionamenti e di deduzioni che traggono origine da dati di fatto e notizie raccolte»)

«in conclusione, dovrebbero essere esaminati vari progetti di ferrovia a monte al solo scopo di decidere quale sia in senso generale la migliore soluzione e quale pressappoco sarebbe la spesa. Subito dopo la pratica dovrebbe passare in mano di un gruppo di Finanziari e del Governo ed essere trattata risolutamente (in caso di esito sfavorevole, bisognerà togliersi dalla mente che quanto non si è potuto fare oggi potranno farlo i nostri nipoti). Dopodiché bandire il Concorso per il Piano regolatore».

Nell'ottobre del 1932, Poggi ritornava sul problema della ferrovia e puntualizzava che

«il problema della ferrovia a monte è così legato a quello dell'attrezzatura balneare e ad altri problemi ... E sono giunto alla conclusione che di fronte a un problema che si trascina da sessant'anni non è

38 *Il problema della ferrovia a monte*, Relazione dell'arch. Giuseppe Poggi da Sanremo a Roberto Papini, del 15 maggio 1932, in Firenze, UniFi, BST, BFA, FRP, cart.445, 724.

ammissibile, dato che il momento che i cittadini se la cavino con la nota affermazione che non si può oggi attuare il trasporto a monte e che esso va considerato come certamente attuabile nel futuro. È necessario che in questa città, che è oggi a uno svolto della sua storia, si decida per una immediata attuazione del trasporto a monte, se questo riscuoterà possibile, oppure si stabilisca di aggiornare tale trasporto per un periodo irrevocabile di almeno cinquant'anni. Solo dopo aver troncato in uno di questi due nodi la annosa questione, si potrà concepire razionalmente il Piano regolatore della città»³⁹.

Strettamente connesso al problema della ferrovia era anche quello delle Passeggiate perché

«una passeggiata a mare che dovrebbe essere creata lungo tutta la costa sul tracciato della ferrovia (o su altro tracciato se il trasporto della ferrovia a monte non potrà avvenire; nel qual secondo caso occorreranno due sottopassaggi) è in alcuni punti facilmente collegabile mediante due accessi carrozzabili, come [nell'area] da una parte ai Giardini Imperatrice, in prossimità della chiesa Saint Church e dall'altra Corso degli Inglesi e Strada del Solaro ... [Ma se il tratto di costa presso il corso Imperatrice] ha un bel panorama, un retroterra signorilissimo ... il tratto seguente, sottostante i binari della stazione ... ha la spiaggia sassosa nascosta sotto un alto strato di rifiuti, regno incontrastato dei topi e con una impressione di sporcizia ovunque (per la sua centralità, un tale tratto scredita l'attrezzatura balneare di Sanremo in generale)»⁴⁰.

Non era solo una questione di Passeggiate sul mare, ma anche di strade 'a pettine' come il corso Umberto I, che nell'area più centrale era chiuso

«per una vista delle colline da varie brutte costruzioni ... Nel 1875, un architetto di Firenze che è citato da S.E. Picentini, titolare di "Urbanistica" della Scuola di Architettura di Roma quale "Precursore degli Urbanisti italiani", tracciò per incarico del Comune di Sanremo

un Piano regolatore in gran parte attuato (con diverse varianti nei tracciati) al quale devesi appunto il corso Umberto. Credo di poter escludere che un tale architetto (del quale io mi vanto di essere pronipote) possa aver concepito un'arteria dell'importanza del corso Umberto senza conferirle con uno sbocco una importante funzione urbanistica ... per la sistemazione del tratto Imperatrice è prevista la sistemazione da darsi al porto e il conseguente allacciamento con il corso Trento e Trieste. Nell'ipotesi dell'immediato trasporto a monte della ferrovia, il tracciato della suddetta passeggiata non presenta difficoltà ... data la destinazione dell'attuale tracciato ferroviario a Passeggiata a Mare. Nell'ipotesi che si stabilisca di non effettuare il trasporto a monte, invece, il tracciato della Passeggiata è ancora possibile al di là della ferrovia, ma il collegamento di tale tracciato alla retrostante città è difficilissimo»⁴¹.

Sempre in corrispondenza del centro rimaneva aperto il problema del recupero del Porto:

«male attrezzato per i molteplici scopi a cui serve (porto degli yachts, aeroporto e porto mercantile con deposito franco e raffinerie olii, oltre a essere soggetto a interrarsi con relativa facilità). Solo una modesta parte del suo perimetro interno è atto all'attracco delle navi. Qualora, non essendo possibile trovare altra sede, si debba conservarne la destinazione a porto ... sarò necessario [compiere una serie di opere di adeguamento] ... Nell'area potrebbe consigliarsi la costruzione di una Passeggiata (eventualmente alberata con Pini marittimi) che percorra nella parte superiore tutto il molo di Ponente ... [Nei pressi è l'unica] l'unica spiaggia sabbiosa esistente in Sanremo. Per la sua estensione e profondità può essere con ragione invidiata dalle città della Costa Azzurra. È prossima al porto e centralissima e la nuova fognatura la libererà dallo sbocco delle acque luride ... C'è poi la possibilità con un diradamento edilizio di splendida vista dell'anfiteatro di colline che cinge Sanremo (vedesi anche il cucuzzolo della città vecchia)»⁴².

39 G.POGGI, *Per una Stazione estiva balneare. Parte V, Sezione I*, «L'Eco della Riviera», 5 ottobre 1932. Solo nel 2001 il binario unico del tratto costiero da Ospedaletti a San Lorenzo al mare è stato spostato all'interno; occasione anche per il raddoppio della linea tra Imperia e Bordighera, con la creazione delle nuove stazioni 'a monte' di Taggia-Arma e Sanremo (mentre le vecchie di San Lorenzo, Santo Stefano e Ospedaletti sono state dismesse). Cfr. M. BIANCHI e C. FERRARI, *San Remo sotto terra*, «I treni», 2001, pp. 18-23. A Sanremo, la vecchia stazione si trova presso il Lungomare delle Nazioni ed era stata inaugurata nel 1872. Dal 1913 al 1942 sul piazzale antistante la stazione era operativa come interscambio la linea tranviaria Ospedaletti-Sanremo-Taggia (A. PENNELLATORE, P. ANFOSSI, C. BOZZANO, E NIGRELLI e S. ALFANO, *Polvere di STEL, 70 anni di trasporto pubblico a Sanremo e dintorni*, Genova, 2007). La stazione ottocentesca era dotata di un fabbricato viaggiatori, di una struttura per i servizi igienici e di 3 banchine per i binari. La tipologia era quella ricorrente per quelle molte stazioni 'di passaggio' in Italia: lungo fabbricato con pensilina sovrastante (aderente al binario 1) e parte centrale del fabbricato elevata a 2 piani (con alloggio al secondo piano del capostazione).

40 G.POGGI, *Per una Stazione estiva balneare. Parte V, Sezione II*, «L'Eco della Riviera», 19 ottobre 1932.

41 G.POGGI, *Per una Stazione estiva balneare. Parte V, Sezione II*, «L'Eco della Riviera», 19 ottobre 1932.

42 G.POGGI, *Per una Stazione estiva balneare. Parte VI*, «L'Eco della Riviera», 25 gennaio 1933.

E, in questo caso, con l'idea del «Diradamento edilizio» - metodologia messa a punto da Gustavo Giovannoni - emergeva come non solo il magistero di Piacentini, ma anche quello giovannoniano facesse parte del bagaglio professionale di Poggi.

Ancora nel 1933 Poggi inviava nuove informazioni a Papini:

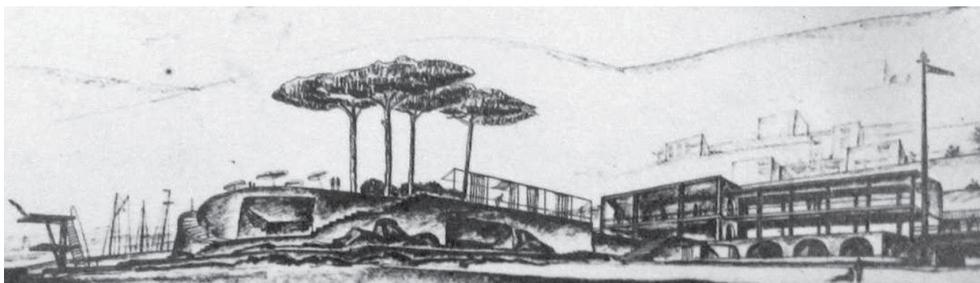
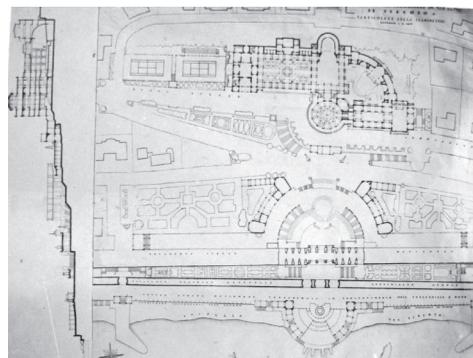
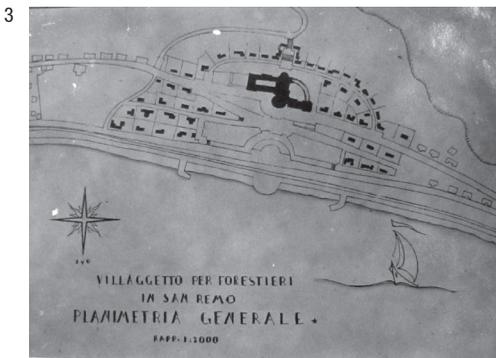
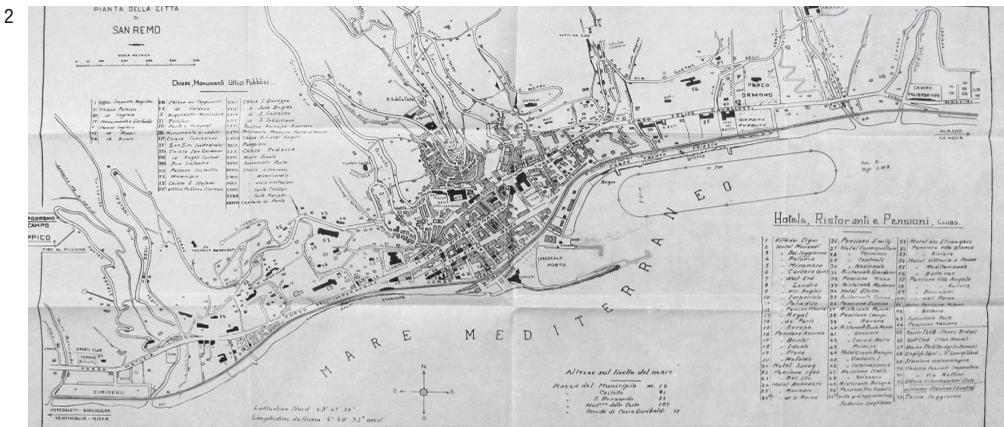
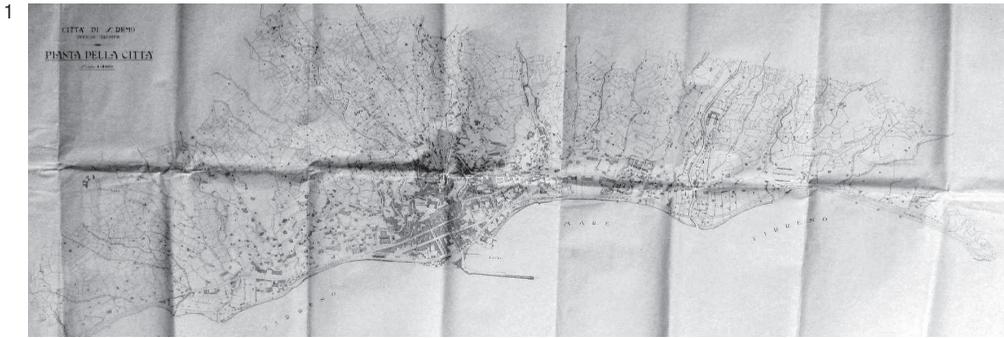
«ho ritenuto che assai più potrebbe interessarle una documentazione fotografica degli 'sconci di Sanremo' e il raccogliere questa sarebbe tutt'altro che completo ... Il succo intimo dei miei articoli ... che le invio ... si può condensare nelle proposizioni che seguono: 1. necessità di trasformare la compagine dell'attuale Commissione Edilizia di Sanremo, che è in balia di 'tendenze' che sono non solo responsabili, ma autrici materiali dei più gravi sconci ed urbanistici che Ella ha qui notato (senza questa trasformazione mancherà, nei riguardi della compilazione del nuovo Piano

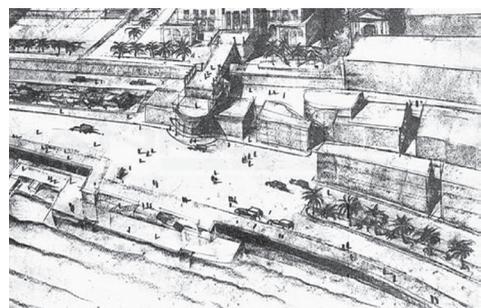
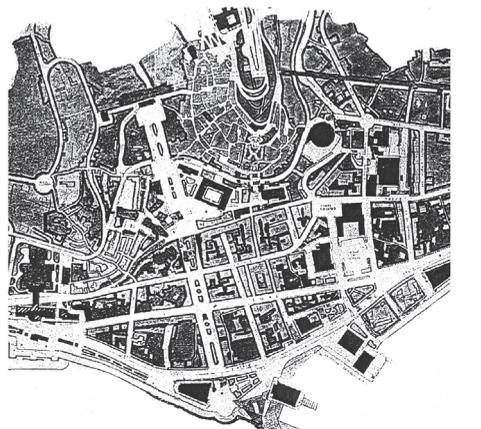
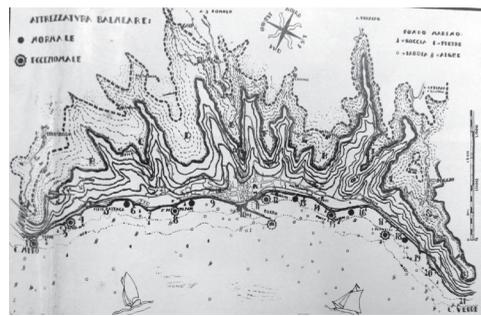
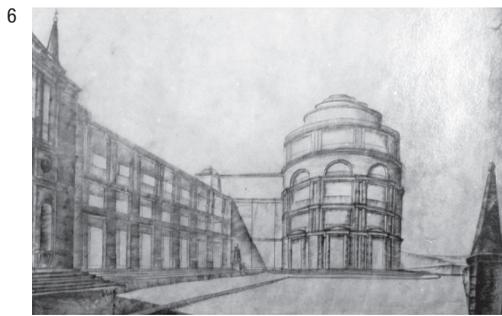
regolatore, quella azione fiancheggiatrice che sarebbe utilissima); 2. Necessità di sospendere, in attesa del nuovo Piano, la progettazione di quelle opere pubbliche che siano di carattere tale da non poter essere immaginate al di fuori del Piano regolatore, ad esempio le strade; 3. Necessità di provvedimenti di straordinari quali ad esempio: la dichiarazione provvisoria di "Zone di rispetto edile" durante l'intervallo di tempo che intercorre tra oggi e la data in cui andrà in vigore il nuovo Piano regolatore, per evitare che si continui a costruire secondo il Piano regolatore di trent'anni fa in quelle zone dove un tale fatto, per circostanze speciali, costituisce un grave sbaglio urbanistico»⁴³.

Poggi, evidentemente sperava nell'intervento di Papini, in relazione al nuovo Piano affidato a Piacentini; ma quell'intervento non sarebbe stato per nulla necessario.

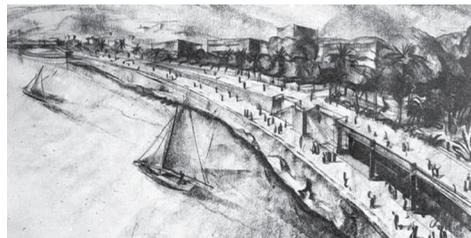
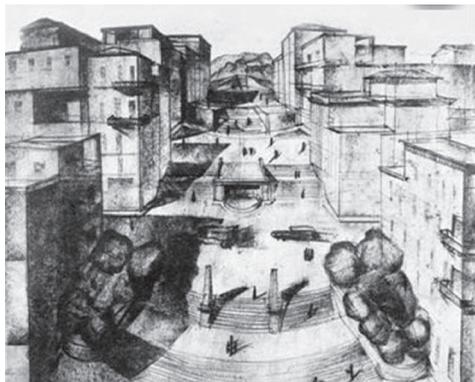
43 Missiva dell'arch. Giuseppe Poggi da Sanremo a Roberto Papini, del 21 gennaio 1933, in Firenze, UniFi, BST, BFA, FRP, cart.445, 724.





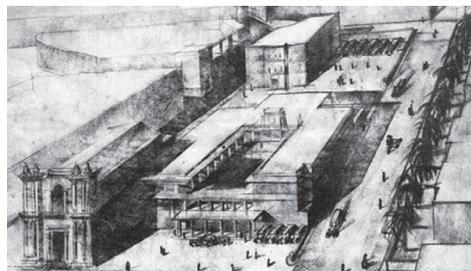
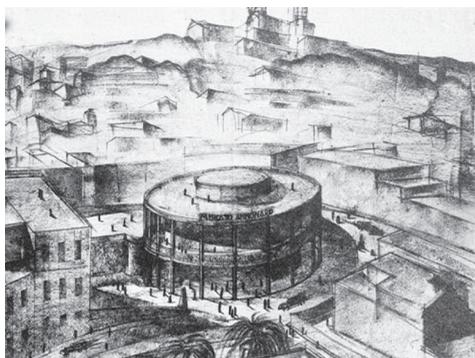


13

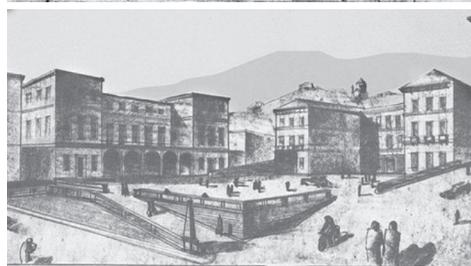


14

15



16



17

1. Ufficio Tecnico Comunale di Sanremo, Planimetria tecnica della città, copia eliografica
2. Sanremo, carta della città, primi anni Trenta, stampa
3. Giuseppe Poggi, progetto per un "Villaggio del Forestiero" a Sanremo, planimetria generale, primi anni Trenta, fotografia (in Firenze, UniFi, BST, BFA, FRP, cart.445, 724)
4. Giuseppe Poggi, progetto per un "Villaggio del Forestiero" a Sanremo, planimetria dell'edificio centrale, primi anni Trenta, fotografia (in Firenze, UniFi, BST, BFA, FRP, cart.445, 724)
5. Giuseppe Poggi, progetto per un "Villaggio del Forestiero" a Sanremo, stabilimento balneare "la Brise", veduta prospettica, primi anni Trenta, fotografia (in Firenze, UniFi, BST, BFA, FRP, cart.445, 724)
6. Giuseppe Poggi, progetto per un "Villaggio del Forestiero" a Sanremo, prospettiva del complesso centrale del "Circolo", primi anni Trenta, fotografia (in Firenze, UniFi, BST, BFA, FRP, cart.445, 724)
7. Giuseppe Poggi, studio delle condizioni e delle prospettive balneari del Litorale del Golfo di Sanremo, 1932 (da «L'Eco della Riviera», 22 settembre 1932)
8. Marcello Piacentini, Piano regolatore di Sanremo, progetto, planimetria generale, 1933, stampa (Archivio privato)
9. Sanremo, cartolina/fotografia della passeggiata di lungomare e dei Giardini Imperatrice, primi anni Trenta (in Firenze, UniFi, BST, BFA, FRP, cart.445, 724)
10. Marcello Piacentini, Piano regolatore di Sanremo, planimetria di progetto dell'area centrale, 1933, stampa (Archivio privato)
11. Marcello Piacentini, Piano regolatore di Sanremo, veduta prospettica del progetto dell'area litoranea di espansione, 1933, stampa (Archivio privato)
12. Marcello Piacentini, Piano regolatore di Sanremo, veduta prospettica del progetto dell'espansione del piazzale del Casinò, 1933, stampa (Archivio privato)
13. Marcello Piacentini, Piano regolatore di Sanremo, veduta prospettica del progetto della sistemazione della scalinata di collegamento tra il Lungomare e il quartiere "Pigna", 1933, stampa (Archivio privato)
14. Marcello Piacentini, Piano regolatore di Sanremo, veduta prospettica del progetto della sistemazione della Passeggiata bassa di Ponente, 1933, stampa (Archivio privato)
15. Marcello Piacentini, Piano regolatore di Sanremo, veduta prospettica del progetto per il nuovo Mercato annonario, 1933, stampa (Archivio privato)
16. Marcello Piacentini, Piano regolatore di Sanremo, veduta prospettica del progetto per il nuovo Mercato dei fiori, 1933, stampa (Archivio privato)
17. Marcello Piacentini, Piano regolatore di Sanremo, veduta prospettica del progetto per la sistemazione della piazza del Comune, 1933, stampa (Archivio privato)