

STUDIUM. CITTÀ, MONUMENTI E CULTURA TRA XVI E XXI SECOLO



Miscellanea per i vent'anni della
"SSF-Società di Studi Fiorentini" (1997-2017)

2017-2018

26-27

progetto e cura scientifica di
Ferruccio Canali



BOLLETTINO DELLA SOCIETÀ DI STUDI FIORENTINI



SOCIETÀ DI STUDI FIORENTINI
(2017-2018)

Presidente

Virgilio Carmine Galati

Vicepresidente

Alessandro Uras

Economo

Ferruccio Canali

Direttore Scientifico

Ferruccio Canali

Consiglio Direttivo

Soci Fondatori

Ferruccio Canali
Giorgio Caselli
Carlo Francini
Virgilio Carmine Galati

Collegio dei Probiviri

Giorgio Zuliani (Presidente)
Enrica Maggiani
Olimpia Niglio

Soci designati

Giuseppe Conti
Giovanna De Lorenzi
Stefano Pagano
Carlo Picchiatti
Alessandro Uras

Collegio dei Revisori dei Conti

Paola Pesci (Presidente)
Bombina Anna Godino
Assunta Mingrone

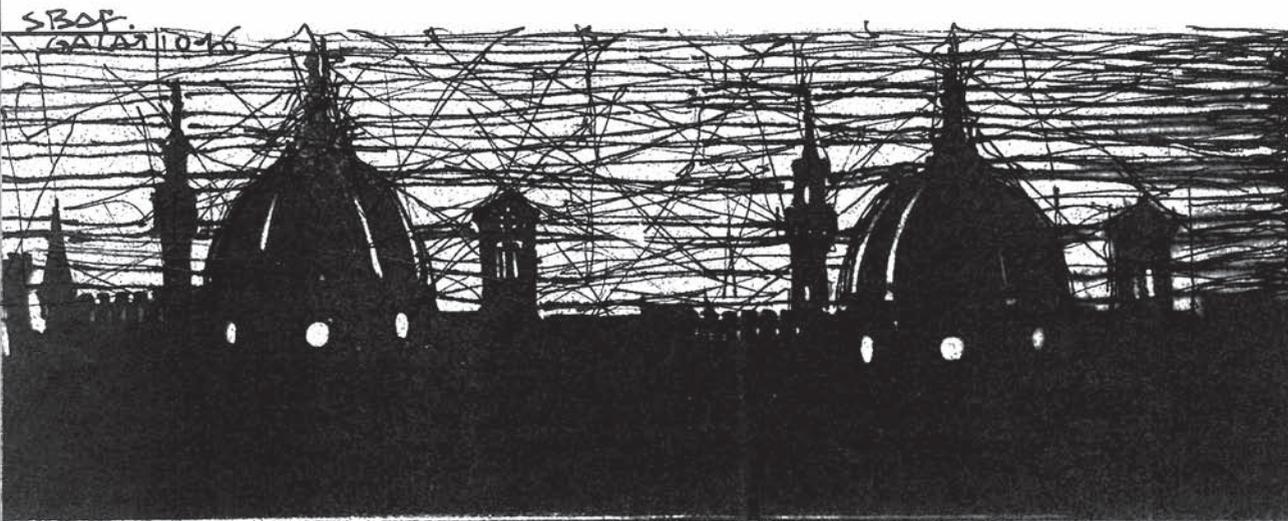


BOLLETTINO
DELLA SOCIETÀ DI STUDI FIORENTINI

**STUDIUM. CITTÀ, MONUMENTI
E CULTURA TRA XVI E XXI SECOLO**

Miscellanea per i vent'anni della
“SSF-Società di Studi Fiorentini” (1997-2017)

progetto e cura scientifica di Ferruccio Canali



Collana di studi storici

ANNO 2017-2018

NUMERO 26-27

COMITATO DI LETTURA E DI REDAZIONE

Ferruccio Canali, Valerio Cantafio Casamaggi, Giorgio Caselli, Carlo Francini, Virgilio Carmine Galati, Olimpia Niglio, Stefano Pagano e Alessandro Uras

DIRETTORE SCIENTIFICO: Ferruccio Canali

COMITATO SCIENTIFICO ITALIANO

Diana Barillari (Università di Trieste), Ferruccio Canali (Università di Firenze), Giuseppe Conti (Università di Firenze), Giovanna De Lorenzi (Università di Firenze), Virgilio Carmine Galati (Università di Firenze), Valentina Orioli (Università di Bologna), Enrica Petrucci (Università di Camerino), Massimiliano Savorra (Università del Molise), Simona Talenti (Università di Salerno), Ulisse Tramonti (già Università di Firenze), Stefano Zagnoni (Università di Udine)

COMITATO SCIENTIFICO INTERNAZIONALE

Vittoria Capresi (Università Tecnica di Vienna-Austria), Romeo Carabelli (Università di Tours - Francia), Roberto Goycoolea Prado (Università Alcalá di Madrid - Spagna), Adriano Marinazzo (Muscarelle Museum of Art - VA, USA), Olimpia Niglio (Università di Kyoto - Giappone), David Rifkind (Università di Miami - FL, USA), Karin Templin (School of Architecture and Landscape, Kingston University di Londra - Inghilterra), Armand Vokshi (Politecnico di Tirana - Albania)

SOCI CORRISPONDENTI

Tommaso Carrafiello (Napoli e Campania), Bombina Anna Godino (Calabria), Enrica Maggiani (Liguria), Leonardo Scoma (Sicilia), Maria Antonietta Uras (Sardegna), Giorgio Zuliani (Trieste e Istria)

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 la Direzione, sia la Redazione, sia i Comitati, sia i Soci della SSF, 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).

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".

STUDIUM. CITTÀ, MONUMENTI E CULTURA TRA XVI E XXI SECOLO

Miscellanea per i vent'anni della "SSF-Società di Studi Fiorentini" (1997-2017)

PROGETTO SCIENTIFICO E CURA: Ferruccio Canali

PROGETTO E CURA GRAFICA: SBAF-Firenze (Ferruccio Canali e Virgilio C. Galati)

REVISIONE EDITORIALE: Maria Natalina Briigliadori

COPERTINA, LOGO E FASCETTA GRAFICA (p.1): Virgilio Carmine Galati

Il «Bollettino SSF» è stato registrato presso il Tribunale di Firenze al n.4777 del 2 marzo 1998 fino all'anno 2002. Poi è stato trasformato in «Collana editoriale» non potendo garantire regolari uscite periodiche. Il «Bollettino» è registrato nella «Lista delle Riviste scientifiche» dell'ANVUR (Agenzia Nazionale di Valutazione del Sistema Universitario e della Ricerca del Ministero della Ricerca Scientifica della Repubblica Italiana) aggiornata al 10 febbraio 2014; nel sistema U-GOV (sistema per la governance degli Atenei universitari italiana del Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica); ed è registrato con codice di collana editoriale ISSN 1129-2800.

Finito di stampare nel dicembre 2018

STAMPA: Global Print – Gorgonzola (Milano) – www.globalprint.it

ISSN 1129-2800 - ISBN 978-88-94869-69-9

© copyright ALTRALINEA EDIZIONI - 2018

Via Pietro Carnesecchi 39, 50131 Firenze (Italy)

info@altralineait www.altralineaedizioni.it

Proprietà letteraria riservata

EDITORIALE

7 *Ferruccio Canali*

STUDIUM. CITTÀ, ARCHITETTURA E CULTURA TRA XVI E XXI SECOLO

Miscellanea per i vent'anni della "SSF-Società di Studi Fiorentini" (1996-2016)

(progetto e cura scientifica di Ferruccio Canali)

- 10 *Giuseppe Conti, Giancarlo Littera, Raffaella Paoletti*
MUSICA E ARCHITETTURA NEI MONUMENTI FIORENTINI. ALCUNE NOTAZIONI
PROPORZIONALI
- 25 *Costantino Ceccanti*
L'ESORDIO ARCHITETTONICO DI GIAMBOLOGNA: IL NINFEO DELLA VILLA
VECCHIETTI PRESSO GRASSINA
- 34 *Adriano Marinazzo*
UNA RIFLESSIONE SU ALCUNI DISEGNI ARCHITETTONICI MICHELANGIOLESCHI
- 44 *Marco Maria Melardi*
IL PARCO DI CACCIA DEGLI ORSINI A PITIGLIANO – GROSSETO TRA STORIA
E LEGGENDA
- 57 *Rosy Mattatelli*
PIETRO DA CORTONA A FIRENZE
- 71 *Andrea Amos Niccolini*
IL RIUTILIZZO DEGLI APPARATI TEMPORANEI URBANI A SIENA
- 79 *Valerio Cantafo Casamaggi*
GIOVANNI BATTISTA NICCOLINI, GIACOMO LEOPARDI E IL MARCHESE DE SADE
- 82 *Lorenzo Pagnini*
IL "FONDO DISEGNI" DI MICHELANGELO BONI ARCHITETTO A CAGLI – URBINO
(1811-1858)
- 99 *Enrica Maggiani*
LA RIVIERA LIGURE DI LEVANTE NELLA VERSIONE INGLESE ("ITALY FROM THE
ALPES TO MOUNT ETNA", 1877) DEL VOLUME "ITALIEN. EINE WANDERUNG VON
DEN ALPEN BIS ZUM AETNA", 1876
- 105 *Virgilio C. Galati*
CASTELNUOVO A NAPOLI DA REGGIA 'ANGIOINO-ARAGONESE' A DEPOSITO
DI MUNIZIONI, A MONUMENTO NAZIONALE: UNA QUESTIONE DI IDENTITÀ
CITTADINA (1899-1942)
- 159 *Ferruccio Canali*
L'ARCO DI ALFONSO D'ARAGONA IN CASTELNUOVO A NAPOLI TRA
INTERPRETAZIONE STORIOGRAFICA, "ROBUSTAMENTO" E "ANASTILOSIS": UNA
QUESTIONE DI CRITICA E DI RESTAURO AI PRIMI DEL NOVECENTO (1903-1908)
- 232 *Riccardo Renzi*
ALFREDO LENSÌ E FIRENZE. ARCHITETTURE E INTERVENTI SUL PATRIMONIO
ESISTENTE (1891-1940)

- 242 *Ferruccio Canali*
 PIANI REGOLATORI DI CITTÀ NELL'ALBANIA ITALIANA: PREVISIONI
 URBANISTICHE PER LA NUOVA "PORTO EDDA" (SANTI QUARANDA/ SARANDA/
 SARANDË) (1940-1942)
- 274 *Tommaso Carrafiello*
 ROBERTO NARDUCCI A SALERNO E BATTIPAGLIA
- 290 *Ferruccio Canali*
 «L'ORO DELLA REGINA DI SABA». CENTRI CORPORATIVI AURIFERI (JUBDO,
 SCIUMAGALLÈ, UGARÒ) E NUOVE INFRASTRUTTURE PER IL «PAESAGGIO
 MINERARIO DELLA MODERNITÀ» NELL'ERITREA E NELL'ETIOPIA ITALIANE
 (1935-1941)
- 340 *Olimpia Niglio*
 ECLETTISMO E COLORI NEI PROGETTI DI ANGIOLO MAZZONI IN COLOMBIA
- 350 *Ferruccio Canali*
 L'OSPEDALE DEGLI INNOCENTI A FIRENZE TRA QUESTIONI DI CRITICA E DI
 RESTAURO: LA 'RISCOPERTA' DI BRUNELLESCHI DAL «RIPRISTINO» ALLA
 «LIBERAZIONE E RIMESSA IN VALORE» DI UGO PROCACCI, GUIDO MOROZZI
 E MARIO SALMI (1960-1973)
- 402 *Rosario Pagliaro*
 GUIDO CANALI A VALVIGNA: UN NUOVO OPIFICIO-GIARDINO PER PRADA
- 410 *Ferruccio Canali*
 IL "REALISMO SOCIALISTA" DELLE 'AQUILE D'ALBANIA' (1945-1991) ... MATERIALI
 PER UN PROFILO STORICO E PER UN ATLANTE DELLA "GRAFICA LIBRARIA"

DOSSIER. VITTORIO PAGANO POETA. RIFLESSI DI POESIA FRA LECCE E FIRENZE
a cura di Stefano Pagano

- 483 *Dario Collini*
 VITTORIO PAGANO 'FIORENTINO'
- 485 *Dario Collini*
 VITTORIO PAGANO E GLI AMICI FIORENTINI
- 494 *Maria Occhinegro*
 VITTORIO PAGANO, IL «BENEDETTO MAUDIT»
- 509 *Stefano Pagano*
 VITTORIO PAGANO, INTORNO
- 511 *Vittorio Pagano*
 OTTO POESIE
- 514 *Ferruccio Canali*
 «VEDETTA MEDITERRANEA», LA CULTURA DELL'AVANGUARDIA A LECCE TRA
 TERZO FUTURISMO ED ERMETISMO
- 522 *Stefano Pagano*
 Oreste Macrí – Vittorio Pagano, "Lettere 1942-1978 (con un'appendice di testi dispersi)" a cura di
 Dario Collini, Firenze, Firenze University Press, 2016
 PREFAZIONE APOCRIFA IN CONDIZIONE DI CONCLAMATO CONFLITTO DI
 INTERESSI

FORUM INFORMatico. IL CROLLO DEL “PONTE MORANDI” A GENOVA (14 AGOSTO 2018)

Tanti interrogativi ma anche alcune certezze ...

a cura di Ferruccio Canali

526 RIFLESSIONI ‘A CALDO’ DOPO LA TRAGEDIA DEL CROLLO DEL “PONTE SUL POLCEVERA” O “PONTE MORANDI” A GENOVA (14 AGOSTO 2018)

Quale futuro per il viadotto Morandi e l’area?

Interventi di Ferruccio Canali, Costantino Ceccanti, Virgilio C. Galati, Enrica Maggiani, Olimpia Niglio, Sandro Scarrocchia, Giacomo Tempesta e Alessandro Uras

565 RECENSIONI E APPUNTI

Olimpia Niglio

*Proposta di una Carta per la “Risignificazione e la Rigenerazione del Patrimonio culturale di interesse religioso”**La via adriatica del dialogo interreligioso. Religioni, Arte e Cultura: un confronto italo-albanese*, Giornata di studio promossa dall’Istituto Superiore di Scienza Religiosa “Alberto Marvelli” di Rimini, Rimini, 18 dicembre 2018

Ferruccio Canali

La struttura del Paesaggio. Una sperimentazione multidisciplinare per il Piano della Toscana, a cura di Anna Marson, Bari, Laterza, 2016, pp.298

Ferruccio Canali

The “Baroukos” and the “Mechanics” of Heron, a cura di Giuseppina Ferriello, Maurizio Gatto e Romano Gatto, Firenze, Leo S. Olschki Editore, 2016, pp.432

Ferruccio Canali

Martin Mc Laughlin, Leon Battista Alberti. La vita, l’umanesimo, le opere letterarie, Firenze, Leo S. Olschki Editore, 2016, pp.172

Tommaso Carrافیello

Girolamo Macchi. Scrivere lo Spedale, disegnare la Città. Siena 1649-1734, video, a cura di Anna Comparini, Andrea Amos Niccolini e Alessandro Rinaldi, Firenze, 2017

Ferruccio Canali

Emanuele Ertola, In Terra d’Africa. Gli Italiani che colonizzarono l’Impero, Bari, Laterza, 2017, pp.246

Maria N. Brigliadori

Eugenio Battisti, “Contributo ad una estetica della forma”, Tesi di Laurea in Filosofia (7 luglio 1947), a cura di Giuseppa Saccaro del Buffa Battisti, con “Premessa” di Carlo Ossola, Firenze, Leo Olschki editore, 2017, pp.134

Maria N. Brigliadori

*Raffaele de Vico, Architetto dei Giardini a Roma nell’“accezione romana e italiana dell’epoca moderna ... attraverso i modelli classici”**Ulrike Gawlik (con Massimo De Vico Fallani e Simone Quilici, “Premessa” di Luigi Zangheri), Raffaele de Vico. I giardini e le architetture romane dal 1908 al 1962*, Firenze, Leo S. Olschki Editore, 2017, pp.442, n.49 della serie “Giardino e Paesaggio”

Olimpia Niglio

Ferruccio Canali e Virgilio C. Galati, Paesaggi, Città e Monumenti di Salento e Terra d’Otranto tra Otto e Novecento. Una “piccola patria” d’eccellenza, dalla Conoscenza, alla Valutazione e alla Tutela dei Monumenti nei resoconti di Letterati, Viaggiatori, Studiosi e Funzionari, Firenze, Emmebi, 2017 (collana «ASUP-Annali di Storia dell’Urbanistica e del paesaggio dell’Università di Firenze», 6-7, 2018-2019), pp.1174

Ferruccio Canali

Nuove ‘prospettive’ per i Longobardi e la loro Arte: un Popolo sempre molto ... ‘politico’ (sia per l’Europa, sia per l’Italia, sia per il Regionalismo italiano) tra promozione dei siti UNESCO, nuove acquisizioni storiografiche e divulgazione colta “I Longobardi in Italia. Luoghi del Potere (568 - 774 d.C.)/ The Longobards in Italy. Places of the Power (568 - 774 a.D.)”, Dichiarazione, 46° sito italiano UNESCO, 2011Claudio Azara, *I Longobardi*, Bologna, Il Mulino, 2015Carlo Tosco, *L’architettura medievale in Italia (600-1200)*, Bologna, Il Mulino, 2016*Longobardi. Un popolo che cambia la Storia*, Catalogo delle Mostre (Pavia, Napoli, San Pietroburgo, settembre 2017-luglio 2018), a cura di Gian Pietro Brogiolo, Caterina Giostra e Federico Marazzi, Milano, Skira, 2017

Stefano Pagano

Guido Salvadori, Alessandra Martinuzzi, Stemmi di Famiglie fiorentine dal XIII al XVIII secolo. Percorsi di Storia, Firenze, Quattroemme, 2018

591 VITA ASSOCIATIVA

a cura di Giorgio Caselli e Paola Pesci

598 RASSEGNA EDITORIALE

**PIANI REGOLATORI DI CITTÀ NELL'ALBANIA ITALIANA:
PREVISIONI URBANISTICHE PER LA NUOVA "PORTO EDDA"
(SANTI QUARANDA/ SARANDA/ SARANDË) (1940-1942)**

L'attività dell'"UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania",
diretto dai fiorentini Gherardo Bosio e Ferdinando Poggi,
nella documentazione degli Archivi albanesi.

Il Piano funzionalista di Porto Edda, nuova «Città giardino balneare» italiana:
la «Relazione» del Piano Regolatore di Leone Carmignani per la città «corporativa»
del Turismo e della Cantieristica

Ferruccio Canali

ABSTRACT *Nell'ambito dei Centri urbani albanesi, le vicende che, tra 1939 e 1943 durante il Governo italiano dell'Albania, hanno interessato Sarandë/Santi Quaranda – località marina posta nel Sud del Paese di fronte alla greca isola di Corfù – si mostrano particolarmente interessanti per la definizione di una nuova "Città corporativa" particolarmente votata all'Industria del Turismo; un esempio di "Urbanistica corporativa per la Città balneare" che a partire da preesistenze molto limitate ha visto il progetto di due Piani urbanistici funzionalisti – quello di Gherardo Bosio e poi quello perfezionato dai suoi collaboratori dell'"Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania", e in particolare dall'arch. Leone Carmignani, con la supervisione di Ferdinando Poggi – in linea con gli esempi delle più aggiornate località turistiche italiane e con i modelli della "Città giardino balneare". In particolare la "Relazione" del "Piano Carmignani/Poggi" del 1942 e le vicende del Piano stesso sottoposto agli Organi amministrativi albanesi – vicende testimoniate dai documenti conservati presso gli Archivi di Tirana – evidenziano le caratteristiche di un "Piano funzionalista" votato al Turismo, ma anche intenzionato a riproporre gli schemi delle tradizionali città italiane (specie nella presenza di una Piazza) e della tipologia del Lungomare per la nuova "Porto Edda".*

Within the Albanian urban centers, the events that, between 1939 and 1943 during the Italian Government of Albania, interested Sarandë / Santi Quaranda – a marine site located in the South of the Country in front of the Greek island of Corfu – are particularly interesting for the definition of a new "Corporate City" particularly valued at the Tourism Industry; an example of "Corporate Urbanism for the Bathing City" which, from a very limited extent, has seen the design of two Functionalistic Planning Plans – that of Gherardo Bosio and then the one perfected by its collaborators of the "Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania", and in particular by arch. Leo Carmignani, with the supervision of Ferdinando Poggi – in line with the examples of the most up-to-date Italian tourist resorts and with the models of the "Bathing Garden City". In particular, the "Report" of the "Piano Carmignani / Poggi" of 1942 and the events of the Plan at the Albanian Administrative Offices – from the documents held at the Archives of Tirana – highlight the characteristics of a "Functionalistic Plan" voted for Tourism, but also intent on re-designing the patterns of the traditional Italian cities (mostly the Piazza) and the typology of the Lungomare for the new "Porto Edda".

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 e Sottoparagrafi: 1. In attesa dell'approvazione del Piano Regolatore Generale: le decisioni edilizie per Porto Edda e la "Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania"; 2. L'approvazione del primo Piano Regolatore Generale di Porto Edda da parte della "Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania": il "Piano Bosio/Ufficio Centrale" del novembre 1940; 3. In attesa del nuovo "Piano" fino all'approvazione del Piano Regolatore Generale di Porto Edda da parte della "Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania" ("Piano Carmignani-Poggi") del maggio 1943; 4. La "Relazione" e i "Regolamenti" del Piano regolatore di Porto Edda dell'aprile 1942, redatto da Leone Carmignani con la supervisione di Ferdinando Poggi; 4.1. 'Filosofia' e 'Politica' del Piano: un nuova città, italiana 'de nomine et de facto'. L'Urbanistica come disciplina dell'«ordine che, a prescindere dal valore estetico di ogni edificio, sarà di per se stesso un primo passo verso l'Estetica della città» e per conseguire «risultati definitivi, che segnino un gradino di più verso la conquista di quei principi di collettività sociale cui l'uomo deve tendere»; 4.2. Il problema della "Politica fondiaria" per il nuovo centro di "Porto Edda"; 4.3. Lo «stato attuale e le nuove previsioni»: i caratteri salienti dell'insediamento santiquarandese nella "Relazione" del Piano regolatore; 4.3.1.



Santi Quaranda-Sarandë, veduta del centro nel 1939 (da VOKSHI, 2014)

Nell'ambito dei Centri urbani albanesi, le vicende che, tra 1939 e 1943 durante il Governo italiano dell'Albania, hanno interessato Sarandë/Santi Quaranda – località marina posta nel Sud dell'Albania di fronte alla greca isola di Corfù – si mostrano particolarmente interessanti per la definizione di una nuova “Città corporativa”

particolarmente votata all'Industria del Turismo; un esempio di “Urbanistica corporativa per la Città balneare” che, a partire da preesistenze molto limitate, ha visto il progetto di due Piani urbanistici funzionalisti – quello di Gherardo Bosio e poi quello perfezionato dai suoi collaboratori dell’“Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania”¹,

Preesistenze pianificatorie e nuove indicazioni; 4.4. Prospettive future per Porto Edda; 4.4.1. Commercio ed economia attuale: lo sviluppo corporativo di un nuovo Porto a vocazionalità territoriale; 4.4.2. Le prospettive corporative dello sviluppo futuro: il Turismo; 4.4.3. L'espansione edilizia della nuova Porto Edda; 4.4.3.1. Previsione di popolamento e lo sviluppo di una doppia economia portuale e turistica; 4.5. Il nuovo Piano funzionalista per Porto Edda; 4.5.1. Strade e collegamenti stradali; 4.5.2. Zonizzazione e Piano funzionalista; 4.5.3. Il nuovo centro cittadino, «rappresentativo e ufficiale della città»: la nuova Piazza e i nuovi edifici pubblici; 4.5.4. La fascia di Lungomare organizzato; 4.5.5. Le “Zone residenziali”; 4.5.5.1. La “Zona intensiva”: il centro direzionale vecchio e il suo ammodernamento; 4.5.5.2. La “Zona semi-intensiva”: le tre nuove ‘sotto’-zone («popolare [...] media [...] e signorile»); 4.5.5.3. La “Zona balneare” con la “Zona residenziale semintensiva ed estensiva”; 4.5.6. La “Zona industriale”; 4.5.7. La “Zona neutra” senza destinazione funzionale (il “Piano aperto”); 4.5.8. La Zonizzazione specialistica dei servizi (le «sistemazioni specialistiche»); 4.5.9. Il Verde urbano, da problema a opportunità; 4.6. Estetica urbana: demolizione e integrazioni; 5. Dopo l'approvazione da parte della “Commissione Centrale” del “Piano Carmignani-Poggi”.

1. La Direzione dell’“Ufficio Urbanistica” – programmato già nel 1939 – veniva affidata, a partire dal gennaio 1940, all'architetto fiorentino Gherardo Bosio, che, però, ne riusciva a curare l'avvio solo per un anno, morendo a Firenze già nell'aprile del 1941. A collaborare con Bosio venivano chiamati alcuni professionisti italiani quali l'ing. Leone Carmignani, il prof. Giovanni Contessi, l'arch. Cocola, l'arch. Ivo Lambertini, l'arch. Bruno Moz, l'arch. Ferrante Orzali, l'ing. Giuseppe Paladini, e soprattutto l'ing. arch. Ferdinando Poggi, che avrebbero poi raccolto e circostanziato le indicazioni del primo Direttore fino al 1943 (pare che i Professionisti dell'Ufficio fossero stati scelti a seguito di un «concorso nazionale» i cui risultati venivano ratificati dalla Convenzione del 28.03.1940-XVIII stipulata a Roma con la quale il Governo albanese si impegnavo ad assumere tutto il personale necessario). La vita dell'Ufficio, dopo la Direzione di Bosio, doveva però essere stata travagliata: «già all'inizio del 1940 Bosio, a causa di una grave malattia, veniva costretto ad assegnare la Direzione

e in particolare dall'arch. Leone Carmignani², con la supervisione di Ferdinando Poggi – in linea con gli esempi delle più aggiornate località turistiche italiane e con i modelli della “Città giardino balneare”³. Dalla vecchia Sarandë/Santi Quaranda si doveva passare alla nuova “Porto Edda”, in onore

della figlia di Mussolini – Edda – nonché moglie di Galeazzo, figlio di Costanzo Ciano, il grande promotore dell'economia italiana in Albania.

Il nuovo centro urbano, posto in una larga baia contornata da alti monti con frontaliera l'isola

dell'Ufficio in maniera temporanea all'ingegnere Giuseppe Paladini, che però si sarebbe dimesso per contrasti dopo un anno. Seguiva la direzione dell'architetto Leone Carmignani ed infine dell'ingegnere Ferdinando Poggi che rimarrà in carica fino al giugno 1942, quando l'“Ufficio Centrale” perde la propria autonomia diventando una sezione del Ministero dei Lavori Pubblici d'Albania (ma la scansione cronologica non risulta puntualmente verificabile e ben scandita). Dunque, «nonostante il breve periodo di attività (solo quattro anni) e il sopraggiungere della Guerra che non permise l'attuazione dell'intero programma, veniva dato un esempio metodologico della gestione del progetto e della pianificazione territoriale, ancora attuale poiché capace di cogliere e sviluppare le vocazioni territoriali salvaguardando le stratificazioni storiche ed etniche. L'attività dell'Ufficio risulta sicuramente influenzata dalle logiche propagandiste del Regime, intento a diffondere il mito della Romanità tramite simboli e promozioni nell'impaginato delle architetture e delle città. Di rilievo era anche il peso del dibattito culturale che avveniva in Patria sui temi della Salvaguardia (Leggi del 1939), sull'introduzione dei Piani Territoriali di Coordinamento (Legge del 1942) e della connessa facoltà di espropriazione nelle zone di espansione», in F. PASHAKO, *Piani e progetti per l'Albania, connubio tra Architettura razionalista e Tradizione locale. L'“Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania”*, in *Proceedings of 1st International Congress of “Retevitruvio”* Atti del Convegno (Bari 2-6 maggio 2011), a cura di C.D'Amato, Modugno (Ba), 2011, vol.3 (*La Ricerca. Casi studio*), pp.1057-1066 (il testo, in poche pagine, tenta una sintesi di questioni molto complicate, con fonti e bibliografie troppo compresse). Si vedano quindi G. PALADINI, *Ricordi di un “Ufficio di Urbanistica” integrale*, «Bollettino Tecnico» (Firenze), 10-11, 1954, pp.118-123; M.A. GIUSTI, *Architettura e Urbanistica: le funzioni dell'“Ufficio Centrale” (1939-1943)*, in *Albania. Architettura e Città (1925-1943)*, a cura di M.A. Giusti, Firenze, 2006, pp.37-44; IDEM, *Tirana (1939-1943): from Gherardo Bosio to Ferdinando Poggi. The continuity of the “Florentine School” between innovation and restoration*, in *The presence of Italian Architects in Mediterranean Countries*, Atti del Convegno (Alessandria d'Egitto, 2007), a cura di M.Cozzi, Firenze, 2008, pp.295-303; A. VOKSHI, *Tracce dell'Architettura italiana in Albania [1925-1943]*, Firenze, 2014, pp.240-247, fa riferimento, per l'“Ufficio Urbanistica” ad una iniziale «guida di Bosio e di Poggi»; P. RICCO, *L'attività dell'“Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania” dalle carte dell'Archivio di Ferdinando Poggi e Ivo Lambertini [al Gabinetto Vieuxseux e all'Archivio di Stato di Firenze]*, in *Architetti e Ingegneri italiani in Albania*, Atti del Convegno Internazionale [Tirana, 2011], a cura di M. Giacomelli e A.Vokshi, Firenze, 2012, pp.111-120; e infine il mio F. CANALI, *Piani regolatori di città nell'Albania italiana: previsioni urbanistiche per Berat ed Elbasan (1941-1943). L'attività dell'“UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania” nella documentazione degli Archivi albanesi ...*, in *Piani regolatori comunali: Legislazione, Regolamenti e Modelli tra Otto e Novecento (1865-1945)*, progetto scientifico e cura di F. Canali, «ASUP-Annali di Storia dell'Urbanistica e del Paesaggio dell'Università di Firenze» (Firenze), 4, 2016, pp.191-224.

2. Pochissime le informazioni disponibili a tuttoggi sull'architetto parmigiano Leone Carmignani (Parma, 1902-1958), probabilmente laureatosi alla fine degli anni Venti al Politecnico di Milano, dove strinse amicizia con Piero Bottoni legandosi all'ambiente razionalista cittadino. Di lui si ricorda, infatti, la partecipazione, con Bottoni, Mario Pucci e l'architetto piacentino Pietro Berzolla, al “Concorso per il Piano regolatore di Piacenza”, con il motto “Realtà” (la “Relazione” veniva edita nello stesso 1933). Anche se il progetto non si classificò primo, esso si mostrò poi molto importante per le successive esperienze urbanistiche albanesi di Carmignani: in particolare, vi si distingueva – sulla base di una Cultura urbanistica funzionalista molto mirata – una decisa attenzione per i problemi del traffico urbano (con il ricorso a statistiche e a rilevazioni dirette sui flussi degli autoveicoli e delle persone per ottenere la massima fluidificazione della circolazione, e quindi a separare quanto più possibile i diversi tipi di flusso, ponendo grande cura nella distinzione fra gli spostamenti pedonali e quelli veicolari). Cfr. G. CONSONNI, *Piano regolatore di Piacenza*, in *Piero Bottoni. Opera completa*, a cura di G. Consonni, L. Meneghetti e G. Tonon, Milano, 1990, pp. 210-211. Tra il 1933 e il 1934, Carmignani progettava a Parma, insieme al Tecnico comunale Giovanni Uccelli, la Casa del Balilla in piazza Alessandro Volta (oggi scuola e cinema): il suo intervento si sarebbe concentrato, in particolare, nella definizione dei prospetti esterni e per le decorazioni. Ma, soprattutto, la collaborazione con Bottoni e Pucci continuava negli anni successivi, anche quando a partire dal 1940 Carmignani era in Albania, da dove informava gli amici milanesi dello sviluppo architettonico e urbanistico delle “cose” albanesi: nell'“Archivio Bottoni” di Milano è conservata copia del “Decreto luogotenenziale 12 ottobre 1939 n. 122, istituzione dell'Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica” e copia del “Regolamento per il funzionamento dell'Ufficio e della Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania” (Milano, Archivio Bottoni, segnatura op.n.200). Tra il 1941 e il 1942 Carmignani otteneva dal “Governo della Dalmazia, Ispettorato opere pubbliche”, insieme a Bottoni e Pucci, l'incarico per il “Progetto del nuovo Palazzo del Governo della Provincia di Cattaro” in Montenegro (di Carmignani era, in particolare, il manoscritto della “Nota sui prezzi della manodopera”, in Milano, ivi). Quindi, in verità è da puntualizzare in alcuni passaggi, secondo le diverse notizie, la sintesi «Carmignani ancora studente collabora con Piero Bottoni che attraverso di lui riceve alcuni incarichi in Albania» (in Ricco, *L'attività dell'“Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania” dalle carte dell'Archivio di Ferdinando Poggi e Ivo Lambertini ...*, cit., n.18, p.120).

3. Sulle generali vicende dell'Urbanistica e dell'Architettura dell'Albania del Novecento e per il ‘periodo italiano’ in particolare tra 1939 e 1943, le pubblicazioni sono ormai quantitativamente difficili da controllare, anche perché editate nelle sedi più disparate sia in Italia che all'Estero (anche se si tratta, nella gran parte dei casi visti, di studi ‘generalisti’, spesso

greca di Corfù, veniva dunque previsto sul sito della vecchia Santi Quaranta 'bizantina', ovvero della recente Sarandë turco-albanese:

«di 2000 abitanti circa, quasi tutti cristiani, è forse l'antico "Onchesmus" (ricordato da Strabone e da Tolomeo e porto di Fenice) poi detto "Santi Quaranta" dal titolo di una chiesa ivi esistente [...] Ha preso il nome attuale di "Porto Edda" per deliberazione del Governo albanese (giugno 1939) in onore della contessa Edda Ciano Mussolini, consorte del conte Galeazzo Ciano, Ministro degli Affari Esteri d'Italia, il quale ebbe tanta parte negli ultimi avvenimenti albanesi. Al tempo della dominazione turca, la popolazione era quasi tutta costituita da militari stanziati in grandi caserme. Il porto incominciò ad avere importanza durante la Guerra del 1915-1918, quando divenne una base della Marina da Guerra italiana [...] La baia è il porto naturale del paese; ben riparata dai venti, ampia, con acque profonde a poca distanza dalla riva»⁴.

L'idea era quella di costituire una nuova località turistica nella forma di "Città-giardino", in stretta relazione con la forma dell'insenatura verso Corfù; la conoscenza del luogo era garantita da

una serie di "Rilievi" eseguiti nel 1939 dall'Istituto Idrografico della Regia Marina italiana⁵. Dal punto di vista della conformazione urbana esistente

«il paese consta di un'unica strada larga, il corso Vittorio Emanuele, fiancheggiato da case che hanno nel pianterreno le botteghe e i magazzini del bazar e nel piano superiore le abitazioni. Vi è anche un breve e moderno lungomare [...] Vi sorge anche una Centrale elettrica e un acquedotto, costruito dalla Marina Italiana».

Si confermava dunque la semplice struttura a due vie parallele alla costa (il breve Lungomare e il più interno corso Vittorio Emanuele), mentre per quanto riguardava le preesistenze storiche, bisognava salire sulle colline a Est

«a m. 215, sono le rovine imponenti di una basilica bizantina dei Santi Quaranta, che aveva un vestibolo, una unica navata absidata e 3 cappelle per lato. Si dice che i 40 Santi abitassero in un monastero con 40 celle presso la chiesa. Sopra un'altra collina a Sud, tra i ruderi del villaggio bizantino di Likuresi, si trova un castello turco, che è un bel punto di vista sul canale di Corfù. A Ovest

poco più che divulgativi, con fonti e note assai ridotte o approssimative). Nel recente 'frastuono' bibliografico, si vedano comunque come orientamento: G. GRESLERI, *La via dell'Est: da Tirana a Lubiana*, in *Architettura Italiana d'Oltremare (1870-1940)*, Catalogo della Mostra, a cura di G. Gresleri, P. G. Massaretti e S. Zagnoni, Venezia, 1993, pp. 322-331; *Metafisica costruita. Le città di fondazione degli anni Trenta dall'Italia all'Oltremare*, Catalogo della Mostra, a cura di R. Besana, Milano, 2002; M. KOÇO, *Shqipëria Vështrini Urbanistik (1912-1944)*, Tirana, 2003. Quindi: *Architettura italiana in Albania nel Secondo Ventennio del Novecento*, a cura di M.A. Giusti, Milano, 2004; *Albania. Architettura e Città (1925-1943)*, a cura di M.A. Giusti, Firenze, 2006 (il volume si caratterizza, però, per un manchevole approccio filologico al tema, specie dal punto di vista documentario, oltre che per una limitata conoscenza delle complesse problematiche che portarono alla nascita e allo sviluppo della 'stagione' dell'Architettura italiana in Albania tra gli inizi del Novecento e il 1943. Il merito resta quello di aver precocemente riportato numerosi materiali d'archivio, anche se, in genere, senza i dovuti riferimenti archivistici e con una pessima resa qualitativa. Dunque, si tratta di un 'centone', già al momento dell'uscita, di primo riferimento e, ora, dalla ridottissima utilità storiografico-critica, se non in molti casi addirittura fuorviante); M. STIGLIANO, *Albania, Tirana (1925-1943)*, in *Città di pietra. L'altra Modernità*, Catalogo della Mostra, a cura di C. D'Amato, Venezia, 2006, pp.149-153; *L'unione tra l'Albania e l'Italia. Censimento delle fonti (1939-1945)*, a cura di S. Trani, serie "Pubblicazioni degli Archivi di Stato italiani. Strumenti", Città di Castello (PG), 2007 (lo studio amplia le segnalazioni presenti in M.N. MUSACCHIO, *Le fonti per la Storia dell'Albania conservate nell'Archivio Centrale dello Stato di Roma*, «Rivista di Storia del Mezzogiorno», 27, 1992); A.B. MENGHINI, *Albania (1925-1945): le fonti documentarie negli archivi romani*, ricerca PRIN-MIUR 2006, in "Restituire la Storia". Per un condivisione dei documenti d'Oltremare, Atti delle Giornate di Studio (Roma, 2008), a cura di L. Carbonara, Roma, 2008, pp.12-13. Dopo quella prima fase di studio si veda ora: G. GRESLERI, *Albania: una dimensione sospesa tra opere pubbliche e rifondazione delle città*, in *Architettura Italiana d'Oltremare. Atlante iconografico*, a cura di G. Gresleri e P.G. Massaretti, Bologna, 2008, pp.433-462; P. CAPOLINO, *Tirana (1923-1943). Architettura del Moderno*, Roma, 2011; A.B. MENGHINI, F. PASHAKO e M. STIGLIANO, *Architettura moderna italiana per le città d'Albania. Modelli e interpretazioni*, Tirana, 2012; L. POSCA (con Introduzione di C. BARUCCI), *Architetti italiani in Albania (1914-1943)*, Roma, 2013 (il volume costituisce un repertorio di fonti, specie albanesi, molto utile). E quindi: VOKSHI, *Tracce dell'Architettura italiana in Albania (1925-1943)* ... cit. Da ultimo: *La presenza italiana in Albania tra il 1924 il 1943. La ricerca archeologica, la conservazione, le scelte progettuali*, Catalogo della Mostra (Roma, 2016), a cura R. Belli Pasqua, L.M. Calìo e A.B. Menghini, Roma, 2016; R. RENZI, *Gherardo Bosio*, Firenze, 2016, p.351 (come repertorio dei materiali conservati presso l'Archivio Gherardo Bosio di Pelago, Firenze, in riferimento all'attività albanese di Bosio).

4. CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA/TOURING CLUB ITALIANO, *Albania*, Milano, 1940, p.141

5. *Porto Edda (Albania). Rilievi eseguiti [...] nel 1939*, a cura dell'Istituto Idrografico della Regia Marina, Genova, 1940.

del villaggio sono resti notevoli di mura e torri di una cinta bizantina e, all'estremità Sud, rovine di una basilica in parte sommersa dal mare».

Sarandë, dunque, di notevole importanza commerciale per tutto il Sud dell'Albania e l'Epiro, di interesse militare da parte della Marina Italiana fin dal 1915, dopo il ritiro degli Italiani nel 1918 e il passaggio all'Albania già aveva ottenuto particolari attenzioni da parte dello Stato albanese con la redazione di un primo Piano regolatore⁶; ma con la nuova Porto Edda si intendeva rinnovare profondamente le preesistenze, per dare luogo ad una nuova "Città italiana", dai caratteri urbanistici prettamente italiani, fatta da nuove architetture italiane e, soprattutto, nata per rispondere vocazionalmente («corporativisticamente») alle esigenze di un moderno nucleo per la Villeggiatura e per la Cantieristica.

Si trattava, insomma, di modificare profondamente le gerarchie e le strutturazioni insediative che fino ad allora avevano interessato il piccolo nucleo (di circa «2000 persone»), per puntare alla creazione di un vero e proprio centro direzionale incentrato su una nuova Piazza; di strutture adatte alla ricezione turistica (Zone balneari, lungomare, centro di svago con caffè e ristoranti); di una nuova città che potesse ospitare popolazione stanziale (dedita al Turismo, ma anche alla Cantieristica navale), oltre che a quella di passaggio stagionale. Una 'scommessa' per un Piano, di tipo funzionalista nelle prassi e nelle metodologie, che doveva puntare a creare una nuova 'città specializzata' secondo modelli ampiamente impiegati in Italia (la Città-giardino balneare)

in un contesto, però, pressoché vergine dal punto di vista infrastrutturale e anche caratterizzato da complessi problemi orografici (le montagne a picco sul mare e una ristrettissima fascia pianeggiante, con gravi difficoltà di salti di quota altimetrica) e un terreno in gran parte roccioso. Leone Carmignani, per conto dell'UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania", riprendeva le indicazioni generali fornite entro il 1940 da Gherardo Bosio, primo Direttore dell'Ufficio, e portava a compimento, nel 1942 – dopo la morte di Bosio nel 1941 e ora sotto il coordinamento del suo vecchio collaboratore Ferdinando Poggi – le previsioni di quel Piano.

In verità, nella corrente Letteratura storiografica il problema della paternità delle due versioni del Piano sembra piuttosto confusa: già per la prima versione del 1940 ha avuto particolare fortuna la convinzione di una «redazione di Bosio in collaborazione con Giuseppe Paladini e Ferdinando Poggi»⁷, escludendo Leone Carmignani. Invece su molte Tavole riferite al «novembre 1940» è apposta la firma di «Ferdinando Poggi, consulente; Leone Carmignani, progettista»⁸, per cui anche per questa versione iniziale si può fare riferimento alla figura di Carmignani. Naturalmente si trattava di un Piano che dovette venir puntualizzato negli anni successivi; fino a giungere alla redazione finale del 1942, che però riutilizzava gran parte delle Tavole del 1940. Poi, però, anche del Piano del 1942 non se ne sarebbe fatto nulla ovviamente, visto il precipitare della situazione bellica di lì a un anno per gli Italiani in Albania; ma resta importante il fatto che quelle previsioni pur non ufficiali divennero operative,

6. Si trattava del Piano regolatore approntato dall'ing. Selmi Zyma nel 1925. Alcuni elaborati grafici del Piano si possono vedere in VOKSHI, *Tracce dell'Architettura italiana in Albania* [1925-1943] ..., cit., p.263, figg.300, 301, 302.

7. Per il primo Piano regolatore 'italiano' della città – coordinato da Gherardo Bosio – è stata riportata «la redazione di Bosio in collaborazione con Giuseppe Paladini e Ferdinando Poggi»: M. GIACOMELLI, *Bosio Gherardo*, in *Architetti e Ingegneri italiani dal Levante al Magreb (1848-1945)*, a cura di E. Godoli e M. Giacomelli, Firenze, 2005, *ad vocem*; poi ripreso in POSCA, *Architetti italiani* ..., cit., p.244. Non si conosce la fonte in cui venga certificata quella prima collaborazione, perché le Tavole del Piano note sono in genere quelle del secondo progetto di Carmignani (architetto stranamente 'escluso' dal primo Piano, secondo la Letteratura corrente) e Poggi, salvo quelle dell'Archivio Bosio (in G. GRESLERI, *Albania: una dimensione sospesa* ..., cit., pp.458, figg.7 e 8; VOKSHI, *Tracce dell'Architettura italiana in Albania* ..., cit., pp.262-267; R.RENZI, *Piano Regolatore di Porto Edda*, in IDEM, *Gherardo Bosio*, Firenze, 2016, p.353), sulle quali non mi sembrano compaiono le firme dei Progettisti. Nessuna informazione su Porto Edda (salvo la pubblicazione della "Veduta d'insieme del Piano regolatore") in M.A. GIUSTI, "La città vecchia rinnovata e il suo futuro ampliamento": i Piani regolatori di Durazzo, Elbasan e altri centri albanesi, in *Albania. Architettura e Città* ..., 2006, p.84. Il riferimento alla collaborazione tra «G.Bosio e G.Paladini» per la prima versione del Piano ritorna in GRESLERI, *Albania: una dimensione sospesa tra opere pubbliche e rifondazione delle città* ..., cit., pp.458, figg.7 e 8. Non si fa parola, invece, della collaborazione 'Bosio/Paladini/Poggi' in VOKSHI, *Tracce dell'Architettura italiana in Albania* ..., cit., pp.262-267; né in R.RENZI, *Piano Regolatore di Porto Edda*, in IDEM, *Gherardo Bosio*, cit., p.353.

8. Ad esempio, vi sono svariate Tavole del primo Piano regolatore provenienti dall'Arkivi Qendror Teknik i Nderimit di Tirana (d'ora in poi: Tirana, AQTN), edite in POSCA, *Architetti italiani* ..., cit., p.245, f.417, "Zonizzazioni. Tavola/Fleta 4" del «novembre 1940» a firma di «Ferdinando Poggi e Leone Carmignani» (anche in in VOKSHI, *Tracce dell'Architettura italiana in Albania* ..., cit., p.262, fig.299). Anche in POSCA, *Architetti italiani* ..., cit., p.245, f.418, "Planimetria. Tavola/Fleta 1" della zona da Punta Ferruccio a Porto Limion. Altri elaborati della serie sono sempre in VOKSHI, *Tracce dell'Architettura italiana in Albania* ..., cit., p.266, fig.308 ("Planimetria generale del centro" del «novembre 1940» a firma di «Poggi e Carmignani») e fig.309 ("Planimetria Tavola/Fleta 3" del «novembre 1940» a firma di «Poggi e Carmignani»), anche se il riferimento generico è «1942» mentre sull'originale è appunto «novembre 1940».

e vennero applicate dalla Bashkija/Municipio santiquarandese, fin dalla loro prima redazione.

1. In attesa dell'approvazione del Piano Regolatore Generale: le decisioni edilizie per Porto Edda e la "Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania"

Dopo la stasi che aveva caratterizzato la vita di Saranda a seguito della partenza delle Autorità militari italiane dalla città nel 1918; visto che il Piano regolatore fatto approntare dal Governo albanese era rimasto lettera morta; in attesa del completamento del nuovo Piano definitivo dopo quello preparato dall' "Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania", sotto la supervisione di Gherardo Bosio nel 1940, la "Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania" a Tirana (che, fungendo da "Commissione Edilizia"⁹ per tutta l'Albania, esprimeva il proprio parere sulle domande di Licenza edilizia in tutti i Comuni albanesi, dopo che l'"Ufficio Tecnico" di ciascuna Bashkija/ Comune ne aveva fornito una prima approvazione e valutava anche le proposte dell'"Ufficio Centrale per Urbanistica e l'Edilizia") rilasciava per Porto Edda solo quelle concessioni che non fossero in contrasto con quanto il Piano in preparazione stava prescrivendo: nella "Commissione" sedeva Ferdinando Poggi – Direttore dell'"Ufficio Centrale", ma anche «architetto consulente del Piano di Porto Edda» – e spesso vi era anche Leone Carmignani – progettista dello stesso Piano – per cui la congruità, o meno, delle varie richieste veniva assicurata dal loro giudizio. L'attività edilizia, seppur ridotta, non andava fermata, per cui si optava per una 'visione di

massima' che non creasse problemi con il successivo Piano (le cui linee erano state dettate dalla "Proposta Bosio" del 1940), cercando di accelerare le procedure.

Già nel "Verbale" della 3° riunione della "Commissione" del 20 gennaio 1940, alla presenza di Bosio, «dell'ing. arch. Paladini e dell'arch. Lambertini», si approvava

«il progetto presentato dal sig. Dhimiter Konomi per la costruzione di una casa di civile abitazione a Porto Edda. La Commissione esprime parere favorevole»¹⁰.

Arrivavano alcune richieste di costruzione di Privati, probabilmente temendo i caratteri restrittivi del futuro Piano, ma si trattava di un numero comunque molto ridotto a dimostrazione di come l'economia di Saranda fosse in quasi completa stasi:

«Progetto presentato dal sig. Dhimitri Gogoni per la costruzione di una villetta di civile abitazione in rruga Per t'u Hapure (n.94); progetto presentato dal sig. Dhimiter Korre per la costruzione di una casetta di civile abitazione in rruga Kastrioti (n.95). La Commissione esprime parere favorevole»¹¹.

In altri casi invece si trattava, fin dal 1940, di edificazioni che già seguivano le nuove espansioni viarie:

«progetto presentato dal sig. Daut Carcanit per la costruzione di un villino di civile abitazione sulla via nuova a monte della via per Butrinto. La Commissione esprime parere favorevole»¹²,

9. La "Commissione", composta da più membri anche politici e in genere con al proprio interno un solo Tecnico incaricato (Ferdinando Poggi che sostituiva Bosio fin dai primi mesi del 1940; ma a volte presenziava anche Leone Carmignani), si poneva dunque quale Organo gerarchicamente superiore al quale spettava l'approvazione definitiva dei progetti (mentre l'"Ufficio Centrale Urbanistica ed Edilizia" era organo 'operativo' costituito unicamente dai Tecnici Ingegneri e Architetti con il compito di stilare progetti, diretto, appunto, prima da Bosio e poi da Poggi). Per i diversi compiti: *Regolamento per il funzionamento dell'"Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania" e della "Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania"*, «Mbretëria Shqiptare – Fletorja zyrtare» (Regno d'Albania – Gazzetta Ufficiale) (Tirana), 27, 1940. All'art.1 si dettagliava quali opere architettoniche fossero soggette ad autorizzazione della "Commissione" e tra quelle più specificatamente urbanistiche si prevedeva «l'apertura di nuove strade o piazze, sia ad uso pubblico che privato». Per quanto riguardava il Decoro urbano (e quindi con valenza comunque urbanistica) e l'impatto urbano: «a. costruzione, modificazione ed ampliamento di edifici [...] b. Modificazione della decorazione architettonica e della tinteggiatura di facciata di fabbricati prospicienti su strade e piazze pubbliche o visibili da queste; c. costruzione, modificazione e demolizione di muri di cinta, cancellate e altre recinzioni prospicienti su strade e piazze pubbliche e aperte al pubblico» in *Albania. Architettura e Città ...*, 2006, cit., n.14, p.43.

10. CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 3° riunione*, del 20 gennaio 1940, in Tirana, Arkivi Qendror i Shtetit/Archivio Centrale dello Stato (d'ora in poi: AQSh), 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.13, *Delibera* n.27.

11. CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 8° riunione*, del 12 marzo 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.27, *Delibere* n.94 e 95.

12. CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 13° riunione*, del 13 maggio 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.55, *Delibera* n.241.

laddove in questo caso, al di là della costruzione, interessava il fatto che si andassero ad aprire anche strade («la via nuova») nelle aree non ancora precisamente pianificate. I Privati e gli Enti dovevano però tenere conto delle trasformazioni che il nuovo Piano avrebbe imposto:

«alla domanda della “Comunità mussulmana” per la recinzione della moschea (presentata il 20 agosto 1940), la Commissione esprime parere favorevole. Dovrà però essere fatto presente all’interessato che il nuovo Piano regolatore prevede la soppressione della strada a valle del recinto»¹³.

Ma soprattutto era l’espansione delle strutture turistico-alberghiere e la relativa «Zonizzazione» a interessare:

«l’ing. Paladini, in rappresentanza dell’arch. Bosio, riferisce in merito alle zone da destinarsi per la costruzione di due alberghi in Porto Edda»¹⁴.

Non mancavano però anche Delibere di ‘micro-urbanistica’ ma soprattutto, a livello di organizzazione dei collegamenti (pedonali) urbani,

«si approva il progetto presentato dalla Bashkija di Porto Edda per la costruzione di una gradinata a collegamento di due strade di dislivello. La Commissione esprime parere favorevole»¹⁵.

C’erano poi le dotazioni dei servizi collettivi – alla presenza oltre che di Paladini anche di Carmignani – per cui

«alla domanda della Bashkija di Porto Edda per l’assegnazione di un lotto di terreno sulla

via Divisione Ferrara per la costruzione di una scuola, con soppressione di una strada del vecchio Piano regolatore, la Commissione esprime parere favorevole, ma si rimane in attesa del progetto definitivo per il quale dovranno essere preventivi accordi con l’“Ufficio Centrale” data l’importanza urbanistica della posizione»¹⁶.

Analogamente

«alla domanda presentata dalla “Direzione Centrale di Polizia” per la costruzione definitiva in muratura della sede della Questura e Caserma Agenti, nell’area sulla quale doveva essere eseguita la stessa a sistema Palini (con Delibera della “Commissione” del 17 luglio 1940 n.400), il prof. Epicoco fa rilevare che la zona in oggetto può presentare interesse archeologico, per resti di antiche costruzioni romane. L’ing. Paladini fa presente la necessità che le zone di interesse archeologico, per le città soggette alle norme del Piano regolatore, vengano esattamente determinate, in modo che nello studio dei Piani regolatori stessi e nelle informazioni che l’“Ufficio centrale” fornisce ad Enti e privati, possa essere tenuto il giusto conto degli oneri gravanti sui terreni soggetti alle dichiarazioni di “Interesse archeologico”. La Commissione dà parere favorevole alla domanda della “Direzione Centrale di Polizia”, salvo l’esame del progetto»¹⁷.

Il caso, al di là dell’importanza locale, aveva una decisa valenza generale per l’Albania perché metteva in evidenza come necessitasse, per il Paese intero o per lo meno per le città e le zone peri-urbane interessate dai vari Piani regolatori, una “Carta archeologica d’Albania” che evitasse contenzioni preliminari e orientasse le scelte.

13. CCEUA-Commissione Centrale per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania, *Verbale della 23ª riunione*, del 17 settembre 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.140, *Delibera* n.632. Erano presenti alla riunione «l’ing. Paladini e l’arch. Carmignani».

14. CCEUA-Commissione Centrale per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania, *Verbale della 6ª riunione*, del 19 febbraio 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.20.

15. CCEUA-Commissione Centrale per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania, *Verbale della 3ª riunione*, del 20 gennaio 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.13, *Delibera* n.26.

16. CCEUA-Commissione Centrale per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania, *Verbale della 23ª riunione*, del 17 settembre 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.139, *Delibera* n.631. Erano presenti alla riunione «l’ing. Paladini e l’arch. Carmignani».

17. CCEUA-Commissione Centrale per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania, *Verbale della 25ª riunione*, del 25 ottobre 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.140, *Delibera* n.734 (in riferimento a *Delibera* n.400 del 17 luglio 1940). Erano alla riunione «l’ing. Paladini e l’arch. Lambertini» e il «prof. Epicoco» (presente alle riunioni a partire da quella del 17 luglio 1940, mentre da allora era assente «Antonio Deda, Sovrintendente Antichità e Belle Arti» che era tra i membri fin dalla 1ª riunione). Igino Epicoco (1905-1969), pittore ed esperto di Belle Arti, aveva collaborato con Luigi Maria Ugolini nei primi anni Trenta agli scavi di Butrinto, curando in particolare le riproduzioni grafiche dei reperti e poi l’allestimento del Museo nel castello (ma Epicoco aveva in precedenza seguito Ugolini anche nei suoi scavi a Malta del 1931).

18. Gherardo Bosio, “Relazione sullo stato di avanzamento lavori dell’Ufficio Centrale” al Luogotenente generale del Re, del 21 aprile 1940, in R. RENZI, *Piano Regolatore di Porto Edda*, in IDEM, *Gherardo Bosio*, Firenze, 2016, p.353 (la “Relazione” è conservata, come tutti i materiali pubblicati da Riccardo Renzi, presso l’“Archivio Gherardo Bosio” di Pelago, Firenze).

2. *L'approvazione del primo Piano Regolatore Generale di Porto Edda da parte della "Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania": il "Piano Bosio/Ufficio Centrale" del novembre 1940*

Nell'aprile del 1940, quando Bosio ormai si era ritrasferito a Firenze lasciando l'Albania, l'Architetto preparava una "Relazione sullo stato di avanzamento lavori dell'Ufficio Centrale" proprio per 'passare le consegne' a Ferdinando Poggi. E in quello stato di avanzamento dei lavori figurava anche il Piano regolatore di Porto Edda:

«è già stato da tempo predisposto un Piano direttore che contempla i criteri generali di zonizzazione della Città: sulla scorta delle risultanze di tale primo studio di larghissima massima sono state fatte presenti le ragioni urbanistiche che consigliano lo spostamento del porto attuale e la diversa ubicazione degli impianti militari. È stata determinata anche la zona di interesse turistico e l'ubicazione del nuovo Albergo. Il Piano Regolatore definitivo è in corso di studio molto avanzato e potrà essere presentato entro brevissimo tempo all'esame della "Commissione Centrale"»¹⁹.

Come è stato notato, a commento delle Tavole relative a quella proposta,

«il Piano Regolatore Generale di massima per Santi Quaranta [...] poi "Porto Edda" dal 1939 ... prevede un adattamento alla natura orografica del luogo. Il centro abitato è di modeste dimensioni [...] ed ha vocazione turistica [...] Il Piano prevede la creazione di un centro cittadino, ordinato e razionalizzato attorno ad una piazza centrale prospiciente il mare, con zone di espansione che seguono la costa e si estendono lungo le colline subito a ridosso. Il paesaggio naturale diviene elemento caratterizzante il progetto: il bacino di insediamento del centro cittadino è di dimensioni modeste, data la presenza di montagne, l'intera trama urbana si sviluppa lungo le coste e ad esse si conforma l'allineamento dei lotti e delle strade. La piazza centrale risulta l'unico vuoto urbano ampio di tutto il progetto e ospita la Casa del Fascio (identica a quella di Tirana) oltre ad

altri edifici di rappresentanza e di governo del territorio. Per le colline ad Ovest viene progettata una serie di insediamenti monofamiliari con singole abitazioni disposte lungo la costa con viale panoramico superiore che ne distribuisce gli accessi e che collega il centro con la zona balneare raccolta nel più arretrato golfo. Lo stabilimento turistico-balneare prevede impianto similare agli insediamenti sorti negli Stati Uniti negli anni Venti (e conosciuti da Bosio attraverso le riviste cui era abbonato) con Club House per imbarcazioni a vela, cabine in stecche regolari ed edifici con servizi e terrazzo panoramico. La conformazione del Verde appare a Porto Edda un elemento irrinunciabile all'opera di urbanizzazione [...] l'insediamento si 'appoggia' sulla natura del paesaggio preesistente integrandosi con esso»¹⁹.

Immediato però lo "scollamento" tra quanto previsto da Bosio e quanto elaborato successivamente dall'"Ufficio", tanto che

«mentre il Piano è impostato sotto le direttive di Bosio, le due prospettive di cui rimangono le fotografie ai disegni nell'"Archivio Bosio" (di Pelago-Firenze), sono state eseguite dai Collaboratori dell'"Ufficio Centrale" nel momento in cui Bosio si trovava in Italia»;

probabilmente gli erano state spedite per mostrargliele, ma, ovviamente, le fasi della redazione finale avevano richiesto una serie di aggiustamenti, durati almeno sei mesi dopo la partenza di Bosio.

Possiamo stabilire sicuramente una data *ante quam* – cioè la morte di Bosio a Firenze nel 1941 – per cercare di datare gli elaborati grafici delle due diverse redazioni (il "Piano Bosio-Ufficio Centrale" del 1939-1939 e il "Piano Carmignani" del 1942). Anche se, sicuramente, la gran parte delle Tavole era stata preparata nel «novembre del 1940» (mentre la "Relazione" e i "Regolamenti" erano rimandati al «1942»).

Nell'"Archivio Bosio" sono presenti solo due fotografie di due diverse Tavole del Piano, evidentemente redatte a Tirana e inviate a Firenze per un 'controllo' da parte dell'(ex) Direttore²⁰, vi è

19. RENZI, *Piano Regolatore di Porto Edda ...*, cit.

20. Si tratta di una "Prospettiva d'insieme riferita a Porto Lymion" e di una "Planimetria generale scala 1:1000". La "Prospettiva d'insieme" è stata edita per la prima volta in L. BILLERI, *Bosio e i Piani urbanistici per le città dell'Albania*, in Gherardo Bosio, *Architetto fiorentino (1903-1941)*, a cura di C. Cresti, Firenze, 1996, p.85; poi entrambi gli elaborati in GRESLERI, *Albania: una dimensione sospesa tra opere pubbliche e rifondazione delle città ...*, cit., p.458, figg.7 e 8; e da ultimo in RENZI, *Piano Regolatore di Porto Edda ...*, cit., p.353. Le Tavole originali relative sono conservate presso Tirana, AQTN (Ufficio del Catasto Nazionale), cart. "Qyteti i Sarandës/Porto Edda" e da questa fonte la "Prospettiva d'insieme" è stata edita per la prima volta in GIUSTI, *La città vecchia rinnovata e il suo futuro ampliamento: i Piani regolatori di Durazzo, Elbasan e altri centri albanesi ...*, cit., p.84. (ma senza confronto con la Tavola dell'"Archivio Bosio" edita fin dal 1996);

poi una serie ulteriore di Tavole redatte nel 1940 e, dunque, sotto il coordinamento di Bosio²¹; e, infine, altre Tavole, peraltro in numero ridotto e ora edite in varie sedi, che devono riferirsi alla redazione finale del “Piano Carmignani” (alcune sono state elaborate anche prima del 1942, ma sicuramente non sotto il controllo diretto di Bosio)²². Nel novembre del 1940, comunque, la “Commissione Centrale per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania” veniva chiamata a esprimere il proprio parere sul nuovo Piano regolatore di Porto Edda, che veniva presentato dall’“Ufficio Centrale di Urbanistica ed Edilizia”:

«Progetto di Piano regolatore della città di Porto Edda. L’ing. Paladini (dell’“Ufficio Centrale di Urbanistica ed Edilizia”) presenta alla “Commissione” il progetto di Piano regolatore della città di Porto Edda, studiato dall’“Ufficio” ed espone in una succinta relazione le caratteristiche del Piano ed i criteri che hanno guidato tale studio»²³.

Il Piano risultava «studiato dall’“Ufficio Centrale di Urbanistica ed Edilizia” e veniva presentato, comunque, come un prodotto ‘corale’ ispirato a precise linee guida:

«[1.] il Piano regolatore conserva, dove possibile, i tracciati previsti da un Piano regolatore esistente e secondo il quale si erano orientate le costruzioni di questi ultimi anni; [2.] Il Piano prevede un’ampia zona di “Città giardino” [“Città giardino balneare”] sviluppata lungo il litorale di punta Ferruccio fino alle sistemazioni balneari di porto Limion [a Ovest del nuovo centro] e servita da una nuova strada Litoranea di carattere panoramico. [3.] La “Zona portuale” è prevista a valle della nuova strada per Butrinto e in posizione favorevole per i fondali, per la direzione dei venti dominanti e per le strade di accesso che non interferiscono direttamente sul Centro urbano. [4.] È prevista la creazione del nuovo “Centro urbano” con ampia piazza avente un lato

entrambe le Tavole, estratte sempre dall’Archivio albanese, sono poi state edite in VOKSHI, *Tracce dell’Architettura italiana in Albania ...*, cit., p.264 fig.304, e p.265 fig.307, riportando per la “Prospettiva” anche la sua didascalia originale in calce “Porto Edda. Pamja nga veriu”. Una seconda “Prospettiva riferita al nuovo centro di Porto Edda” è in VOKSHI, *Tracce dell’Architettura italiana in Albania ...*, cit., p.264, fig.303, e anche una “Prospettiva in dettaglio del centro cittadino” è sempre in VOKSHI, *Tracce dell’Architettura italiana in Albania ...*, cit., p.266, fig.309.

21. Uno “Schizzo planimetrico dell’area intorno al porticciolo della cittadina del 1939 [...] Sistemazione attuata dai militari e precedente al Piano regolatore”, conservato a Roma, Archivio della Marina Militare, b.111, fasc.1355, edito in POSCA, *Architetti italiani ...*, cit., p.245, fig.419. Vi sono numerose Tavole del Piano regolatore provenienti dall’Arkivi Qendror Teknik i Ndertimit di Tirana, edite in POSCA, *Architetti italiani ...*, cit., pp.244-245 come la fig.416, “Profilo della radiale al Mercato, via Enrico Tellini, novembre 1940”, non firmata. Si tratta in verità di uno stralcio, il cui intero è riprodotto in VOKSHI, *Tracce dell’Architettura italiana in Albania ...*, cit., p.267, fig.314. E ancora POSCA, *Architetti italiani ...*, cit., p.245, f.417, “Zonizzazioni. Tavola/Fleta 4” del «novembre 1940» a firma di «Ferdinando Poggi e Leone Carmignani» (anche in VOKSHI, *Tracce dell’Architettura italiana in Albania ...*, cit., p.262, fig.299). Anche in POSCA, *Architetti italiani ...*, cit., p.245, f.418, “Planimetria. Tavola/Fleta 1” della zona da Punta Ferruccio a Porto Limion. Altri elaborati della serie sono sempre in VOKSHI, *Tracce dell’Architettura italiana in Albania ...*, cit., p.266, fig.308 (“Planimetria generale del centro” del «novembre 1940» a firma di «Poggi e Carmignani») e fig.309 (“Planimetria Tavola/Fleta 3” del «novembre 1940» a firma di «Poggi e Carmignani»), anche se il riferimento generico è «1942» mentre sull’originale è appunto «novembre 1940». Sempre del 1940 sono tre tavole, senza data e senza firma, “Tipo di costruzioni minime per 12 famiglie”, da mettere in relazione con «Progetto per la costruzione di case popolari in Porto Edda. Paladini presenta il progetto studiato dall’“Ufficio Centrale di Urbanistica ed Edilizia” per incarico della Croce Rossa Albanese per la costruzione di case popolari in Porto Edda nelle quali andranno ad abitare quei meno abbienti che oggi occupano, con vecchie e indecorose baracche, zone che devono essere liberate per dar luogo alle nuove costruzioni del Centro della città. Tale progetto interessa un primo lotto di quattro edifici per 12 famiglie, che la Croce Rossa Albanese intende costruire come prima parte di un più vasto programma. La “Commissione” esprime parere favorevole al progetto presentato»: CCEUA-Commissione Centrale per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania, Verbale della 26° riunione, del 20 novembre 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.83, Delibera 1.

22. Non ha data né firme, ma mostra l’indicazione «Allegato 4a» che riporta alla versione “Carmignani-Poggi” del 1942, la Tavola “Planimetria, Tavola/Fleta 2” in VOKSHI, *Tracce dell’Architettura italiana in Albania ...*, cit., p.265, fig.306 (visto anche che una “Planimetria, Tavola/Fleta 2” datata al «novembre 1940» e firmata era già presente, in VOKSHI, *Tracce dell’Architettura italiana in Albania ...*, cit., p.266, fig.308).

23. CCEUA-Commissione Centrale per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania, *Verbale della 26° riunione*, del 20 novembre 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.83, *Delibera* 1. Erano presenti alla riunione «il prof. Epicoco, l’ing. Paladini, l’ing. Agnino, l’arch. Carmignani, l’ing. Bonacorsi dell’O.P.A.-Opere Pubbliche d’Albania». L’ing. Agnino, probabilmente del Comune/Bashkija di Tirana se non del Genio Civile, dopo il maggio del 1940 era spesso «anche in rappresentanza dell’ing. Anton Luffi del Comune di Tirana (ad es. in CCEUA-Commissione Centrale per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania, *Verbale della 13° riunione*, del 13 maggio 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.54; e *Verbale della 14° riunione*, del 30 maggio 1940, in ivi, f.63), anche se a volte era Luffi a rappresentare Agnino.

aperto verso il mare e nella quale troveranno sede gli edifici principali: nuova Bashkija, Casa del Fascio, edifici per negozi ecc.».

I caratteri informatori della proposta complessiva – di matrice funzionalista – emergevano anche in quella breve descrizione: attenzione per il progetto degli assi stradali che costituivano le 'spine' dell'espansione (Lungomare); Zonizzazione («Città giardino», «Zona portuale»). A ciò si associava l'importante indicazione di un nuovo «Centro urbano» che doveva costituire il 'fulcro' dell'Italianità del nuova città, fondandosi – sulla base delle indicazioni dell'Urbanistica classica e medievale italiana – sulla creazione di una «piazza con edifici principali» che vi insistevano («piazza» estranea invece alla Tradizione insediativa albanese).

«Per il Piano urbanistico di Porto Edda si metteva a punto (da parte di Bosio) un primo progetto di larga massima con lo scopo di stabilire alcuni criteri generali per la Zonizzazione della città. Si pensava di spostare il porto e gli impianti militari per far posto a edifici pubblici e direzionali. Gran parte della fascia costiera veniva destinata a zona di interesse turistico con costruzioni a carattere estensivo. All'estremità Ovest della città era prevista la realizzazione di un grande albergo sul mare»²⁴;

e, appunto, quei principi sarebbero rimasti in gran parte validi anche nella versione «Carmignani-Poggi», attuativa rispetto ai «principi [...] di larga massima», del 1942, poiché «il Piano Regolatore Generale, progettato successivamente, rispettava abbastanza le indicazioni degli studi preliminari (di Bosio)».

Il problema delle preesistenze non era, però, da poco e infatti

«il prof. Epicoco fa osservare che nei pressi della nuova "Zona portuale", incorporata con vecchie case esiste un'antica Chiesa bizantina che si

dovrà cercare di rispettare e di mettere in valore. Dopo ampia ed esauriente discussione alla quale prendono parte Paladini, Carmignani, Gamberini e Lombardi, il progetto viene approvato all'unanimità»²⁵.

Insieme al Piano veniva sottoposto alla «Commissione» anche il

«Progetto per la costruzione di case popolari in Porto Edda. Paladini presenta il progetto studiato dell'Ufficio Centrale di Urbanistica ed Edilizia» per incarico della Croce Rossa Albanese per la costruzione di case popolari in Porto Edda nelle quali andranno ad abitare quei meno abbienti che oggi occupano, con vecchie e indecorose baracche, zone che devono essere liberate per dar luogo alle nuove costruzioni del Centro della città. Tale progetto interessa un primo lotto di quattro edifici per 12 famiglie, che la Croce Rossa Albanese intende costruire come prima parte di un più vasto programma. La «Commissione» esprime parere favorevole al progetto presentato»²⁶.

3. In attesa del nuovo "Piano" fino all'approvazione del Piano Regolatore Generale di Porto Edda da parte della "Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania" ("Piano Carmignani-Poggi") del maggio 1943

Dopo la redazione del "Piano Bosio"/"Ufficio Centrale" – che restava privo di tutte le autorizzazioni ministeriali – si cercava comunque di non fermare la ridotta attività edilizia di Porto Edda, ma il controllo della Bashkija si faceva più rigido, per non trovarsi successivamente in contrasto con le previsioni del Piano stesso.

In particolare, però, andava agevolata l'attività commerciale, per cui alla

«domanda presentata dal sig. Kosta Celso e Atanas per la costruzione di un edificio ad uso negozio ed abitazione adiacente al Mercato, la "Commissione" esprime parere favorevole»²⁷.

24. L. BILLERI, *Bosio e i Piani urbanistici per le città dell'Albania*, in *Gherardo Bosio, Architetto fiorentino (1903-1941)*, a cura di C. Cresti, Firenze, 1996, p.85.

25. L'ingegner comm. Gamberini era stato presente fin dalla 1ª riunione della "Commissione" (in CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 1ª riunione*, del 15 dicembre 1939, in Tirana, AQSh, 152. MPB, coll. 1940, 1083, f.1) e in assenza di Piero Parini, Presidente della Commissione, presiedeva i lavori (cfr. *Verbale della 12ª riunione*, del 7 maggio 1940, in ivi, f.48). Il «comm. Lombardi» presenziava alle riunioni dalla 24ª del 14 ottobre 1940 (cfr. *Verbale della 24ª riunione*, del 14 ottobre 1940, in ivi, f.71).

26. CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 26ª riunione*, del 20 novembre 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.83, *Delibera* 1. Erano presenti alla riunione «il prof. Epicoco, l'ing. Paladini, l'ing. Agnino, l'arch. Carmignani, l'ing. Bonacorsi dell'O.P.A.-Opere Pubbliche d'Albania».

27. CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 42ª riunione*, del 28 ottobre 1941, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.320, *Delibera* 1414.

Senza entrare troppo nel dettaglio, l'approvazione anche del nuovo Piano regolatore di Porto Edda, redatto questa volta a firma di «Leone Carmignani» con la consulenza/supervisione «di Ferdinando Poggi»²⁸, avveniva nel corso della «61° adunanza della «Commissione Generale per l'Edilizia e l'Urbanistica» tenuta il giorno 23 maggio 1942» allorché

«l'arch. Poggi, Direttore dell'«Ufficio Centrale Urbanistica ed Edilizia», sottopone all'esame della «Commissione» i Piani regolatori definitivi, completi di «Relazione», «Regolamento edilizio» e «Regolamento urbanistico» nonché di tutte le Tavole illustrative, che verranno presentate all'approvazione del Consiglio dei Ministri. Il Direttore dell'«Ufficio Centrale Urbanistica ed Edilizia» fa presente alla «Commissione» che tali progetti sono il frutto di un lungo ed accurato lavoro svolto dai funzionari dell'«Ufficio» e che per la loro redazione è stato necessario procedere ad una accurata raccolta e selezione di materiale spesso eterogeneo e incompleto che, coordinato opportunamente tenendo conto degli interessi urbanistici e di quelli privati, ha permesso la redazione di tali Piani»²⁹.

Quindi

«l'arch. Poggi dà lettura della «Relazione» al Piano regolatore di Porto Edda, mentre contemporaneamente venivano illustrati sui grafici i concetti esposti. La «Commissione», sentita la esauriente «Commissione», analizzati ed approvati i concetti che hanno informato lo studio del Piano regolatore di Porto Edda, sentita poi la lettura del «Regolamento urbanistico» e quella del «Regolamento edilizio» nei punti in cui differisce dal «Regolamento» di Tirana, già approvato dalla

«Commissione», approva all'unanimità il progetto stesso e i relativi «Regolamenti», ed esprime il suo compiacimento per l'accuratezza che l'arch. Carmignani, Progettista, ha svolto per lo studio del Piano regolatore di Porto Edda, con la visione del suo futuro sviluppo di carattere soprattutto commerciale e turistico».

Pur senza far parola di Bosio e della sua precedente proposta approvata, la «Commissione» dava parere positivo alla nuova e definitiva redazione del Piano insieme a quello di Elbasan.

Era poi Vincenzo Civico, dalle pagine della rivista «Urbanistica», a rendere nota presso la Cultura urbanistica italiana la notizia dell'approvazione del nuovo Piano Regolatore Generale di Porto Edda, preparato dai Tecnici dell'«Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania», da parte della «Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania»:

«La «Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania» ha esaminato e approvato importanti progetti relativi allo sviluppo urbanistico ed edilizio dei centri abitati albanesi. In particolare la «Commissione» ha approvato il Piano regolatore della città di Porto Edda. Per Porto Edda il Piano prevede una adeguata attrezzatura e uno sviluppo tali da conferire sempre maggiori possibilità all'importante scalo marittimo»³⁰.

4. La «Relazione» e i «Regolamenti» del Piano regolatore di Porto Edda dell'aprile 1942, redatto da Leone Carmignani con la supervisione di Ferdinando Poggi

La «Relazione»³¹, facente parte del nuovo Piano regolatore insieme alle Tavole, al «Regolamento edilizio municipale»³² e al «Regolamento

28. La «Relazione tecnica» del Piano porta in calce «l'architetto progettista Leone Carmignani» e «l'architetto consulente Ferdinando Poggi» oltre alla data «Tirana, aprile 1942»: il relativo «Regolamento edilizio municipale» e «Regolamento urbanistico» non risultano firmati, ma erano posti in allegato della «Relazione» (rispettivamente «Allegato 2» e «Allegato 3»). Copia di tutti gli elaborati come «copia dell'Ufficio» è conservata in Tirana, Arkivi Qendror Teknik i Ndertimit (Ufficio del Catasto Nazionale), cart. «Qyteti i Sarandës/Porto Edda», dattiloscritti (Tirana, AQTN, cart. «Porto Edda, PR», aprile 1942).

29. CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 61ª riunione*, del 23 maggio 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, ff.442-443.

30. V. Civico, *Notiziario urbanistico. Tirana (Albania), Importanti delibere urbanistiche della «Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica»*, «Urbanistica» (Roma), 4, luglio-agosto, 1942, p.33-34.

31. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania [arch. progettista Leone Carmignani e arch. consulente Ferdinando Poggi]/Zyra Qendrore e Edilicjes dhe Urbenistikes se Shqipnris, *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, Arkivi Qendror Teknik i Ndertimit (Ufficio del Catasto Nazionale), cart. «Qyteti i Sarandës/Porto Edda», dattiloscritto (Tirana, AQTN, cart. «Porto Edda, PR», aprile 1942, datt.), ff.1-25. Le direttive contenute nella «Relazione» sono state riassunte, per sommi capi, in Posca, *Architetti italiani ...*, cit., pp.244-245; e in Vokshi, *Tracce dell'Architettura italiana in Albania ...*, cit., pp.262-267.

32. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. All.2, Regolamento edilizio municipale*, in Tirana, AQTN, cart. «Porto Edda, PR», aprile 1942, datt., ff.1-30. Il «Regolamento» era stato «redatto in conformità al «Regolamento edilizio municipale» per la città di Tirana, in collaborazione con l'Ufficio Tecnico del Municipio di Tirana, Tirana, aprile, 1942».

urbanistico municipale”³³, venne redatta dall’architetto Leone Carmignani, membro dell’“UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania”, con la supervisione dell’ingegnere architetto Ferdinando Poggi, nuovo Direttore dell’Ufficio stesso dopo la partenza e poi la morte di Gherardo Bosio, entro l’«aprile 1942». Si trattava di una nuova previsione, ma non era la prima, poiché

«esisteva negli anni passati un Piano regolatore approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici e studiato con il prevalente concetto di rispettare e mettere in valore le antiche mura della città [...] ma la recente demolizione delle antiche mura, ad opera dell’Autorità militare, ha tolto a tale vecchio Piano regolatore la sua giustificazione»³⁴.

Dunque, sostanzialmente, si era alla terza elaborazione, nonostante tra la seconda – il “Piano Bosio/Ufficio Centrale” – e la terza – il “Piano Carmignani-Poggi” – vi fossero moltissimi punti di tangenza (anzi la terza derivava certamente dalla seconda), che andrebbero puntualmente delineati.

4.1. ‘Filosofia’ e ‘Politica’ del Piano: un nuova città, italiana ‘de nomine et de facto’. L’Urbanistica come disciplina dell’«ordine che, a prescindere dal valore estetico di ogni edificio, sarà di per se stesso un primo passo verso l’Estetica della città» e per conseguire «risultati definitivi, che segnino un gradino di più verso la conquista di quei principi di collettività sociale cui l’uomo deve tendere»

La vecchia Saranda aveva avuto un proprio Piano e un proprio sviluppo, seppur non troppo razionalmente seguiti (il Piano dell’ing. Selmi Zyma del 1925³⁵); vi erano poi stati interventi puntuali, ma significativi, promossi dalla Marina italiana. La città insomma, si presentava come un agglomerato che necessitava di una vera ‘Politica urbana’ e, soprattutto, di un Piano suggerito da una precisa ‘Filosofia’. A questioni insediative ed economiche (corporative), non dovevano essere estranee anche

previsioni del tutto singolari rispetto ai Piani che si andavano mettendo a punto nelle altre città albanesi dove l’intento di riorganizzazione veniva filtrato, il più delle volte, da una volontà di rintracciare nella Storia urbana (o di ricreare in essa) elementi di ‘Concordia’ tra gli abitanti albanesi e i nuovi Governanti italiani. Che era stata poi a suo tempo – anche urbanisticamente parlando – la ‘Filosofia’ della ‘Pax consolare romana’³⁶. Nel caso di Saranda, invece, la ‘destinazione italiana’ della città – il cui vecchio nome veniva sostituito con quello italiano di ‘Porto Edda’ «per deliberazione del Governo albanese (giugno 1939) in onore della contessa Edda Ciano Mussolini, consorte del conte Galeazzo Ciano, Ministro degli Affari Esteri d’Italia, il quale ebbe tanta parte negli ultimi avvenimenti albanesi»³⁷ – assumeva una valenza spiccata non solo per l’esiguità del vecchio centro (di soli «circa 2000 abitanti»), ma anche perché «il porto incominciò ad avere importanza durante la Guerra del 1915-1918, quando divenne una base della Marina da Guerra italiana [...] e anche l’acquedotto venne costruito dalla Marina Italiana». L’*imprinting* della città moderna era, dunque, sostanzialmente dovuto agli Italiani e ora gli Italiani ‘ritornati’ nel 1939 valevamo ‘creare’ una città, con lo scopo che fosse sostanzialmente puntata al Turismo italiano: una nuova città italiana in terra d’Albania, per Italiani, e destinata a Turisti italiani. Dunque, ‘cancellata’ Sarandë, restava la nuova “Città italiana”, dai caratteri urbanistici prettamente italiani, fatta da nuove architetture italiane. In primo luogo, andava ‘italianizzato’ lo stesso concetto informatore sul quale era sorta la vecchia Sarandë, incentrata su un viale principale; un nucleo senza una piazza pubblica (com’era caratteristica delle città albanesi in favore degli slarghi urbani; e invece sulla Piazza si focalizzava tradizionalmente tutta l’Urbanistica italiana), e dove i servizi collettivi erano concentrati in un unico edificio («nelle aree comprese fra via Vittorio Emanuele ed il lungomare Regina Elena [...] il grande e brutto edificio che deturpa tutta l’estetica della città, nel quale trovano oggi sede non

33. UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda*. All.3, *Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, dat., ff.103-113.

34. UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, dat., f.8.

35. Due Tavole del Piano sono in ВокшИ, *Tracce dell’Architettura italiana in Albania ...*, cit., p.263.

36. Si veda per l’interessante ‘modello proconsolare’ declinato in chiave urbanistica anche dall’esperienza francese in Marocco e guardato con molto interesse dalla Cultura e dalla Politica italiana, il mio F. CANALI, *L’Urbanistica coloniale francese, il «Maresciallo di Francia Louis Hubert Gonzalve Lyautey» modello «proconsolare» per il Colonialismo italiano*. Recensione a Guillaume Jobin, *Hubert Lyautey, le Résident, 2014*, in *Piani regolatori comunali: Legislazione, Regolamenti e Modelli nel Secondo Dopoguerra (1945-2000)*, progetto scientifico e cura di F.Canali, «ASUP-Annali di Storia dell’Urbanistica e del Paesaggio dell’Università di Firenze» (Firenze), 5, 2017, pp.202-204.

37. CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA/TOURING CLUB ITALIANO, *Albania*, Milano, 1940, p.141

adeguata la Prefettura, la Bashkija e l'Albergo»³⁸. Si sarebbe dunque proceduto alla razionalizzazione della rete viaria, alla costruzione di un centro urbano (piazza), all'impianto di una zona di residenza signorile o semintensiva, per un pubblico di Villeggianti e comunque per creare, anche per i residenti, una "Città giardino balneare", come lo erano quelle tipiche italiane (dal Lido di Venezia ai centri della Riviera romagnola e marchigiana, alle città liguri e toscane, alle stazioni balneari pugliesi e siciliane ...).

Dal punto di vista delle previsioni, è interessante anche il fatto che il Piano rimanesse per alcuni aspetti 'aperto', cioè con destinazioni da definirsi a seconda delle esigenze, pur nell'indicazione di caratteri particolari. Ciò valeva dal punto di vista urbanistico per

«una Zona di circa 20 ettari soggetta a Piano regolatore, ma non prevedibile di immediato sviluppo, estesa precisamente a cavaliere dell'attuale stradaperporto Limion fino alla "Zona semintensiva" costiera. Si è di proposito voluto evitare in questa zona di dare una precisazione urbanistica ai futuri tracciati [...]. Questa zona, che per ora viene considerata "neutra" sarà ceduta allo sfruttamento edilizio secondo un Piano parziale dettagliato, non appena saranno saturate le altre Zone»³⁹.

Ma, una tale qualificazione di "Piano aperto" tornava anche dal punto di vista architettonico, per «un edificio a disposizione fronteggiante verso la piazza e il viale Mussolini, senza previa destinazione ma che avrà tutte le caratteristiche di un edificio pubblico (Banca, Istituto di Assicurazione o altro)»⁴⁰;

anche se le prassi restavano quelle di un ormai 'maturo' "Piano funzionalista" con tutti i suoi caratteri disciplinari e i suoi passaggi metodologici. Tra questi non mancava la "Regolamentazione edilizia e urbanistica":

«è ovvia la necessità che il Piano regolatore sia realizzato anche gradualmente ma in modo organico e definitivo. A completamento dei

grafici di progetto che si presentano, si allegano un "Regolamento edilizio" (all.2) e un "Regolamento urbanistico" (all.3). Con l'approvazione e l'osservazione di detti "Regolamenti" si otterrà: col primo ("Regolamento edilizio") di avere dato ai Cittadini, ai Tecnici, ai Costruttori, le norme da seguire al fine di ottenere il rispetto delle più elementari norme costruttive, igieniche ed estetiche; col secondo (il "Regolamento urbanistico") la possibilità di ottenere nei riguardi cittadini, uno sviluppo organico [la città come organismo ...], distinto per quartieri e per zone [Zonizzazione], ordinato e armonico nelle altezze e nei volumi predisposti. Non sarà più ammesso né possibile vedere in una stessa strada, in una piazza o in un quartiere, il disordine edilizio provocato dalle differenti altezze degli edifici e dalle masse discordanti degli stessi, ma si otterrà in ogni caso, un ordine che, a prescindere dal valore estetico di ogni edificio, sarà di per se stesso un primo passo verso l'Estetica della città»⁴¹.

All'Urbanistica, dunque, Carmignani attribuiva un ruolo primario, soprattutto nel conseguimento dell'«ordine urbano [...] che sarà di per se stesso un primo passo verso l'Estetica della città».

Riuscire a mettere a punto quella 'Filosofia di Piano', i suoi scopi, e i suoi metodi non era stato semplice per rispondere a tutte le esigenze (anche se i protocolli disciplinari erano ormai consolidati dopo un quindicennio di esperienze in Italia):

«i problemi di Piano regolatore sono così spesso legati e interdipendenti fra loro da non poterli delimitare in una rigida inquadratura; la durata stessa di sviluppo e di applicazione di un Piano regolatore è spesso troppo lunga di fronte agli avvenimenti e alle idee che in determinati momenti possono cambiare anche radicalmente nel volgere di pochi anni»⁴².

Carmignani non lo diceva esplicitamente, ma non facendo parola delle previsioni del "Piano Bosio" di soli due anni prima, sembrava voler spiegare – *excusatio non petita* – la trasformazione delle 'vecchie' previsioni nella nuova versione di Piano.

38. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., ff.17-18.

39. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., ff.16-17.

40. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.18.

41. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., ff.21-22.

42. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.25.

Però

«il problema è stato studiato a fondo e l'applicazione dovrà essere prudente ma decisa ed intesa a perseguire dei risultati definitivi, che segnino un gradino di più verso la conquista di quei principi di collettività sociale cui l'uomo deve tendere».

Ad ogni 'attore sociale' toccava la sua parte:

«le Autorità centrali e quelle locali, attrezzate tecnicamente, dovranno lavorare con costanza; la Croce Rossa Albanese sarà chiamata ad un fattivo contributo che risolve principalmente i problemi della proprietà fondiaria; ed infine i Cittadini stessi non debbono pensare che l'applicazione del Piano regolatore debba portare loro solo dei vantaggi, ma debbono essi stessi diventare dei collaboratori dell'opera comunale e sobbarcarsi quindi qualche sacrificio».

Non era poco, come 'Filosofia di Piano', ma nella concretezza del 'caso'

«il nuovo Piano regolatore è stato orientato tenendo presente i seguenti concetti informativi:

1. limiti dello sviluppo del Piano e prevalente estensione della città futura ad Ovest dell'attuale nucleo urbano nella zona di punta Ferruccio; 2. Carattere prevalentemente turistico e commerciale della regione e della città; 3. Facilitare e attivare gli scambi commerciali con la creazione di un nuovo Porto adeguato alle necessità attuali e future, e svincolato dal nucleo urbano; 4. Regolamentazione edilizia e urbanistica; 5. Necessità di una politica fondiaria intesa alla valorizzazione di nuove aree e allo sviluppo edilizio cittadino sia pubblico che privato»⁴³.

4.2. Il problema della "Politica fondiaria" per il nuovo centro di "Porto Edda"

Come in ogni Piano, la previsione complessiva passava obbligatoriamente attraverso la condizione della "Proprietà ed economia fondiaria", che nel caso di Saranda era del tutto singolare:

«la città di Porto Edda, nei riguardi fondiari, ha caratteristiche del tutto particolari, alle quali sono legate le condizioni economiche della città

in generale e quello dello sviluppo edilizio in particolare. Infatti i 4/5 della città, fabbricati e terreni, sono di un unico proprietario, la Croce Rossa Albanese; così dicasi per le zone esterne, come pure per quelle che possono interessare il futuro prevedibile sviluppo della città. Estendendosi per tal modo la proprietà di questo unico benemerito Ente alla quasi totalità delle aree – siano esse destinate a future strade o a terreni per costruzioni – non sussistono e non verranno a sussistere a Porto Edda le difficoltà inerenti ad una esistente parcellazione che, spesso estremamente frazionata e irregolare, possa limitare ed impedire lo sviluppo secondo le nuove Norme urbanistiche»⁴⁴.

Il vantaggio era del tutto evidente

«l'apertura di nuove strade, che potrebbero essere cedute gratuitamente alla Bashkija, renderebbe commerciabili, valorizzandole e quindi evitandosi ogni scapito per l'Ente proprietario, aree oggi inaccessibili data appunto la mancanza di strade e data la natura del terreno. Tali aree potranno poi essere cedute per lo sfruttamento edilizio secondo un "Piano di parcellazione" predisposto, che tenga conto del tipo e delle caratteristiche costruttive, che ciascun edificio dovrà avere in conformità agli studi di Piano regolatore e, più precisamente, di Zonizzazione»⁴⁵.

Le pratiche erano già state avviate, almeno per quanto riguardava le alienazioni:

«un buon passo è stato fatto. Alle numerose richieste di aree per l'edilizia, la Presidenza della Croce Rossa Albanese è venuta già incontro, predisponendo la possibilità di vendita di un certo numero di terreni secondo un "Piano di parcellazione" studiato dall'"Ufficio Centrale di Urbanistica" e secondo i prezzi fissati sul finire dell'anno 1940 da una "Commissione" appositamente nominata. Ai grafici di Piano regolatore è unita una planimetria (all.4) dalla quale appaiono i lotti in vendita, secondo il Piano regolatore e secondo lo specchio (all.4b) dimostrativo delle caratteristiche di ogni parcella; ciò allo scopo di rendere noto agli eventuali acquirenti, ancor prima dell'acquisto, quali siano le possibilità di sfruttamento edilizio».

In merito alle infrastrutture pubbliche

43. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., f.12.

44. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., f.9.

45. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., ff.9-10.

«l'alienazione dei terreni, mentre consente lo sviluppo edilizio privato, lascia tuttavia insoluto il problema delle sistemazioni pubbliche cittadine (lavori di apertura delle nuove strade, marciapiedi, fognatura, illuminazione pubblica, ecc.). Ma anche per questo potranno intervenire accordi fra la Croce Rossa Albanese e la Bashkija, con l'appoggio degli Organi di Governo e con la visione della valorizzazione finale delle aree fabbricabili; accordi che permetteranno di affrontare queste spese necessarie alla creazione di una nuova rete stradale e alla installazione degli altri servizi pubblici indispensabili. Tale linea di condotta di Politica urbanistica ad amministrativa, oltre che di vantaggio diretto per la città, potrà tornare a vantaggio anche dell'Ente proprietario – la Croce Rossa Albanese – poiché il contributo da dare per i lavori di carattere pubblico potrà permettere in futuro la vendita a prezzi remunerativi dei propri terreni, altrimenti inaccessibili e perciò svalutati perché non richiesti»⁴⁶.

Quelle previsioni andavano però dettagliate, e infatti, in merito alla “Politica fondiaria”,

«con l'allegato 4 si presenta un dettaglio di parcelazione studiato in conformità ai nuovi tracciati di Piano regolatore. Si tratta di n.72 parcelle che la Croce Rossa Albanese, proprietaria, ha deciso di cedere per aree fabbricabili previa riunione di una “Commissione” che ha fissato i prezzi minimi dei terreni stessi, graduandoli in 6 categorie a seconda dell'ubicazione nei riguardi dei cittadini, della destinazione urbanistica del quartiere e della possibilità di sfruttamento edilizio e commerciale»⁴⁷.

Concretamente

«al grafico è allegato uno specchietto esplicativo delle caratteristiche di ogni parcella, messo a conoscenza degli eventuali acquirenti prima della vendita, in modo da orientare le loro richieste in conformità alle loro esigenze».

Così,

«questo punto di partenza, studiato d'intesa fra la Croce Rossa Albanese e l'Ufficio Centrale di Urbanistica, dimostra quale collaborazione fattiva e quale prezioso contributo può dare allo

sviluppo della città questa benemerita Istituzione. Delle 72 parcelle da cedere all'edilizia privata, le pratiche sono ancora in corso; ma che i concetti esposti siano buoni, è dimostrato dall'interesse che i cittadini hanno mostrato per gli acquisti e dagli alti prezzi di offerta. Per i terreni della 1° categoria, il cui prezzo per mq era stato fissato in fra[nchi] 20 si sono avute offerte fino a fra.120 al mq. È bensì vero che i prezzi delle singole categorie furono fissati nel settembre 1940 e da allora i valori sono notevolmente aumentati, ma è anche dimostrato che il desiderio e la volontà di costruire è una realtà alla quale bisogna andare incontro. Sarà opportuno che i terreni siano venduti a coloro che, entro un termine fissato, si impegnano veramente di edificare, perfezionando l'Atto di vendita solo a costruzione avvenuta»⁴⁸.

4.3. Lo «stato attuale e le nuove previsioni»: i caratteri salienti dell'insediamento santiquarandese nella “Relazione” del Piano regolatore

«La città di Porto Edda è situata in una breve fascia di terreno in pendio, con direzione prevalente Est-Ovest e fronteggiante il mare verso Sud; a Nord è chiusa dal monte Ermetz (m.586) e dai suoi contrafforti; a Est dalle colline coronate dai ruderi del Monastero bizantino dei “Quaranta Santi” e da quelli dell'antico Castello; a Ovest e a Sud-Ovest da una vasta zona a dolce pendio, estesa dalla città a Porto Limion verso il mare fino a punta Ferruccio. Da quanto sopra esposto e dalla sommaria visione della planimetria dello stato attuale risulta nettamente delimitata la possibile espansione futura della città e, quindi, i limiti di studio di un Piano regolatore. Quando siano saturate le zone con terreno a modesta pendenza adiacenti all'attuale nucleo della città, comprese fra i monti e il mare, la città potrà estendersi liberamente solo verso Ovest e Sud-Ovest (punta Ferruccio e adiacenze), fino al piccolo porto di Limion, pittoresco e tranquillo, già oggi collegato con una discreta strada al nucleo principale e nel quale esistono alcune modeste installazioni balneari estive. Le zone adiacenti alla città di più prossimo, prevedibile sfruttamento edilizio e quelle citate di punta Ferruccio, benché non molto estese, consentono uno sviluppo limitato ma sufficiente alle prevedibili esigenze future della città»⁴⁹.

46. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, datt., ff.10-11.

47. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, datt., ff.22-23.

48. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, datt., ff.23-24.

49. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, datt., ff.4-5.

Del resto,

«il nucleo urbano attuale è in parte già costruito con discreta consistenza ed impostato su una maglia stradale esistente adeguata anche alle necessità future. Il nucleo urbano attuale ... ha le caratteristiche di una serie di strade longitudinali circa parallele alla costa a livelletto quasi costante con poche pendenze, ma correnti a quote diverse; e una serie di strade trasversali o radiali che intersecano e collegano le prime a pendenza [...] come oggi le vie Jacomoni e Ciano, sistemate a scala»⁵⁰.

Per la condizione della città,

«l'attuale agglomerato urbano è nella sua parte principale riunito lungo due strade (corso Vittorio Emanuele e corso Kastrioti), pressoché parallele al Lungomare, poste a diverso livello e collegate da strade trasversali a scalinate (Tellini, Ciano, Jacomoni)»⁵¹.

Infatti

«la città, intesa nella sua parte di più recenti costruzioni e nelle sue strade già organizzate, è estesa per una superficie di circa 12 ettari e contiene una popolazione di circa 2000 abitanti (escluso l'apporto temporaneo delle Forze Armate) con un indice medio di circa 166 abitanti/ha; oltre alle strade citate esiste un tronco di moderno e spazioso Lungomare, dal quale si gode la vista della baia e dell'isola di Corfù, e che attende il suo prolungamento; nonché la strada che, staccandosi dal Lungomare, conduce a porto Limion».

Dal punto di vista delle costruzioni

«esistenti più recenti, tutte costruite a piano terreno e primo piano, sono modeste ma ben costruite e di decoroso aspetto architettonico, avvantaggiate dai dislivelli del terreno. Ad Ovest e a Sud di questo gruppo di strade, le costruzioni si allargano senza ordine apparente [...] Fra gli edifici principali privati, oltre a quelli di cui si è detto e che sono di buona consistenza, altri ne sorgono poco oltre il bivio delle strade per

Argirocastro e Butrinto e alcuni di recente costruiti dall'Autorità militare ad Ovest della città. Fra quei di carattere pubblico si citano la Moschea mussulmana di recente costruzione, la sede della Banca Nazionale d'Albania, il Museo e infine la Bashkija, la Prefettura e l'Albergo, riuniti in un unico e vecchio edificio che deturpa l'aspetto estetico della città e ne soffoca l'ingresso»⁵².

Una peculiare caratteristica transitoria, ma comunque operante, era costituita dalla presenza di "Zone militari":

«Porto Edda, per evidente ragioni geografiche, ha acquistato in questi anni grande importanza militare, tanto che sono stati costruiti numerosi edifici di carattere provvisorio e definitivo, per far fronte alle necessità contingenti. Si tratta però in gran parte di un fenomeno transitorio ché, cessato l'attuale Conflitto, resterà soltanto a Porto Edda, presumibilmente, un presidio che richiederà solo una Caserma e poche altre sistemazioni sussidiarie, fra cui, importante, la installazione di protezione doganale»⁵³.

4.3.1. Preesistenze pianificatorie e nuove indicazioni

Anche Saranda, come altre città albanesi, durante il periodo del presidente/re Zog era stata fornita di un Piano regolatore, del quale la nuova previsione teneva conto:

«esisteva negli anni passati un Piano regolatore approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici e studiato con il prevalente concetto di rispettare e mettere in valore le antiche mura della città mediante la costruzione di un largo viale in curva, che ne seguiva il tracciato e mediante arterie radiali verso la periferia. La recente demolizione delle antiche mura, ad opera dell'Autorità militare, ha tolto a tale vecchio Piano regolatore la sua giustificazione»⁵⁴.

Dunque,

«come già previsto nel vecchio Piano regolatore, anche quello che si presenta ora, prevede un largo

50. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., f.17.

51. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., ff.7-8.

52. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., ff.8-9.

53. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., f.11.

54. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., f.8.

viale alberato che, seguendo il tracciato delle vecchie mura, consentirà ai veicoli, con pendenza discreta ma non eccessiva, il collegamento della parte alta con la parte bassa della città»⁵⁵.

4.4. Prospettive future per Porto Edda

In una previsione futura, l'indicazione era che

«la vita della città dovrebbe orientarsi sulle due principali attività turistica e commerciale, con l'esclusione di uno sviluppo industriale, per il quale mancano terreni adeguati, maestranze e tradizioni»⁵⁶.

In particolare

«il nucleo urbano attuale [...] ha conservato nel nuovo Piano regolatore le caratteristiche attuali, e precisamente quelle di una serie di strade longitudinali circa parallele alla costa a livello quasi costante con poche pendenze, ma correnti a quote diverse; e una serie di strade trasversali o radiali che intersecano e collegano le prime a pendenza. Queste ultime, come già oggi per le vie Jacomoni e Ciano, saranno sistemate a scala»⁵⁷.

4.4.1. Commercio ed economia attuale: lo sviluppo corporativo di un nuovo Porto a vocazionalità territoriale

La situazione del Porto di Santi Quaranta veniva ben descritta nella guida dell'«Albania» del Touring Club Italiano del 1940:

«la baia è il porto naturale del paese; ben riparata dai venti, ampia, con acque profonde a poca distanza dalla riva, permette l'ancoraggio delle più grandi navi [...] Però non ci sono banchine o pontili per l'attracco, né attrezzatura per le operazioni di carico e scarico; soltanto piccoli velieri possono affiancare al braccio esterno del porticciolo. Perciò le operazioni commerciali si svolgono a mezzo di galleggianti [...] Il porto alimenta il traffico di tutta la regione meridionale del Regno [...] essendo lo scalo marittimo di Corizza, di Giannina e di Bitolj [...] ed è, per

importanza commerciale, il secondo dell'Albania. Il movimento nel 1937 è stato di 116 navi italiane, 104 jugoslave, 208 elleniche, 286 velieri esteri, 3 navi da diporto di varie nazionalità; passeggeri 5963, tonnellate merci 14.000, capi di bestiame esportati oltre 1450 [...] Il movimento medio complessivo [...] fatto da 4 maone per le merci e 14 battelli a remi per passeggeri e bagagli [...] è di 20 tonnellate orarie [...] Stivatori, maonieri e barcaioli non mancano»⁵⁸.

Quelle notazioni nelle nuove previsioni del Piano di Carmignani venivano puntualmente riprese e integrate:

«il movimento commerciale del porto riveste un interesse tutto particolare: a Porto Edda converge infatti tutto il movimento marittimo da e per la parte centrale e meridionale della Provincia di Argirocastro; il retroterra servito può ritenersi esteso alle regioni comprese a Nord del passo del Logora e del Tepeleni; a Ovest dei monti Lunxheriës e del confine greco; e a quelle a Sud pure del confine greco. In effetti, parte del commercio della adiacente regione di sovranità greca per le strade di Janina e di Konispoli affluisce un tempo verso Porto Edda. È pertanto da prevedersi la possibilità di richiamare in vita in futuro tale naturale afflusso di traffico, approfittando delle mutate situazioni politiche ed economico-commerciali che verranno a crearsi al termine del Conflitto attuale, e creando nella città una modesta, ma adeguata, attrezzatura portuale capace di rispondere alle future necessità»⁵⁹.

Lo stato attuale si mostrava però del tutto inadeguato:

«gli attuali impianti del porto si limitano ad un piccolo molo semicircolare, che racchiude un limitatissimo specchio d'acqua e scarso fondale, solo adatto per il rifugio di alcune barche o di alcune lance a motore; così dicasi per l'attrezzatura a terra, costituita da un edificio della Dogana e da qualche magazzino assolutamente inadeguati ai bisogni del porto e alla banchina che li fronteggia. Le operazioni di sbarco avvengono

55. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.17.

56. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.6.

57. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.17.

58. CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA/TOURING CLUB ITALIANO, *Albania*, Milano, 1940, p.141

59. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., ff.5-6.

al largo a mezzo di chiatte, data l'impossibilità di attracco. Il piccolo porto esistente, situato proprio al centro dell'attuale abitato, interrompe la continuità del Lungomare e porta nel centro della città sulla strada principale (corso Vittorio Emanuele) tutto il movimento delle merci, sia quello destinato alla città stessa, sia quello con destinazione esterna. Ogni suo ampliamento risulterebbe oltremodo difficile perché ottenibile solo a completo detrimento del centro urbano».

Viste le condizioni del traffico commerciale e della strutturazione del Porto, le prospettive corporative dello sviluppo futuro per il Commercio e il Porto, consigliavano

«lo studio e la costruzione di un nuovo Porto ad Est della città, in località Lëkures, a sinistra della strada per Argirocastro e precisamente compreso tra quella per Butrinto e il mare. Benché in tale zona il terreno costiero sia a discreta pendenza verso il mare, pure sarà possibile avere a disposizione uno sviluppo di moli e banchine adeguati alle necessità di attracco e un'area di circa 4 o 5 ettari per i magazzini, la dogana e tutti gli altri impianti di terra»⁶⁰.

Quindi

«dal punto di vista urbanistico si vorrebbe avere il Porto e tutti i relativi impianti completamente e nettamente separati dalla città, premessa indispensabile se si vuole dare un impulso al Turismo, senza alcuna interferenza con il traffico urbano; inoltre la posizione appartata e ben delimitata del futuro porto faciliterebbe l'eventuale istituzione di una "Zona franca" per le merci con destinazione a Paesi stranieri o provenienti da questi».

4.4.2. Le prospettive corporative dello sviluppo futuro: il Turismo

«La città di Porto-Edda, per la dolcezza del suo clima e la ridente cornice della sua baia, per la vicinanza degli importanti e suggestivi scavi di Butrinto e della bellissima isola di Corfù, per la ricchezza della sua fauna terrestre

e marina e, infine, per la bellezza delle sue strade di accesso, la Litoranea (che per Porto Palermo, Himara e Logorà porta a Valona) e quella interna, che per Delvino, Argirocastro e Tepeleni porta a Berati (ambedue svolgentesi per un paesaggio di diversa, ma insuperabile bellezza e maestosità), è destinata al più lusinghiero avvenire turistico»⁶¹.

4.4.3. L'espansione edilizia della nuova Porto Edda

Dal punto di vista delle prospettive future

«è necessario prevedere, nello studio del Piano regolatore, di mantenere invariata l'attuale caratteristica edilizia della città, che dovrà però in ogni caso essere regolata da nuove Norme urbanistiche ed edilizie»⁶².

4.4.3.1. Previsione di popolamento e lo sviluppo di una doppia economia portuale e turistica

Come per ogni Piano regolatore, il fondamento dell'espansione stava nelle previsioni di popolamento:

«con tale estensione e tale capacità di popolazione [conteggiate nel Piano si pensa] di avere previsto un Piano regolatore che possa far fronte alle esigenze di sviluppo futuro per un periodo da 20 a 30 anni. Cessato poi lo stato di emergenza, che farà defluire gran parte dell'attuale temporaneo apporto di persone dato dalle Forze Armate, l'incremento di popolazione a Porto Edda sarà dato da un coefficiente sicuro, ma difficilmente prevedibile nella quantità, di nuova popolazione attratta dalle aumentate possibilità commerciali che verranno a crearsi con la realizzazione del nuovo porto. A questo si deve aggiungere l'incremento naturale dato dalla popolazione attuale e da quella di prossima immigrazione; e ancora da un apporto turistico temporaneo, ma in continuo sviluppo, per l'attrazione che offre la vicina isola di Corfù e gli scavi di Butrinto, quando siano convenientemente sistemate le grandi strade di accesso e quando l'economia dei trasporti automobilistici e marittimi sia tornata alla normalità»⁶³.

60. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., ff.6-7.

61. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., f.5.

62. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., f.9.

63. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., ff.14-15.

4.5. Il nuovo Piano funzionalista per Porto Edda

«Vista l'eventuale estensione e per le caratteristiche attuali e future della città, il nuovo Piano regolatore (Tav.4 e Tav.6) estende il suo studio in un comprensorio di circa 78 ettari»⁶⁴.

4.5.1. Strade e collegamenti stradali

Come in ogni Piano funzionalista, anche per Porto Edda – il cui problema principale, vista l'orografia, era quello di collegare la parte a mare con quella sulle alture – le previsioni più cogenti erano quelle relative ai collegamenti viari. Per il nucleo esistente, «il paese consta di un'unica strada larga, il corso Vittorio Emanuele, fiancheggiato da case che hanno nel pianterreno le botteghe e i magazzini del bazar e nel piano superiore le abitazioni. Vi è anche un breve e moderno lungomare»⁶⁵.

Più nello specifico

«l'attuale agglomerato urbano è nella sua parte principale riunito lungo due strade (corso Vittorio Emanuele e corso Kastrioti), pressoché parallele al Lungomare, poste a diverso livello e collegate da strade trasversali a scalinate (Tellini, Ciano, Jacomoni)»⁶⁶.

E quindi

«il nucleo urbano attuale, in parte già costruito con discreta consistenza è impostato su una maglia stradale esistente adeguata anche alle necessità future. Il nucleo urbano attuale [...] ha le caratteristiche di una serie di strade longitudinali circa parallele alla costa a livello quasi costante con poche pendenze, ma correnti a quote diverse; e una serie di strade trasversali o radiali che intersecano e collegano le prime a pendenza [...] come oggi le vie Jacomoni e Ciano, sistemate a scala»⁶⁷.

Poi

«oltre alle strade citate esiste un tronco di moderno e spazioso Lungomare, dal quale si gode la vista della baia e dell'isola di Corfù, e che attende il suo prolungamento; nonché la strada che, staccandosi dal Lungomare, conduce a porto Limion»⁶⁸.

Infatti

«Limion è centro pittoresco e tranquillo, già oggi collegato con una discreta strada al nucleo principale e nel quale esistono alcune modeste installazioni balneari estive»⁶⁹.

In tutto ciò, l'unico vero e proprio 'nodo stradale urbano' esistente era costituito «dal bivio delle strade per Argirocastro e Butrinto e [...] la sede della Banca Nazionale d'Albania, il Museo e infine la Bashkija, la Prefettura e l'Albergo, riuniti in un unico e vecchio edificio che deturpa l'aspetto estetico della città e ne soffoca l'ingresso»⁷⁰.

Dunque, per la 'Filosofia di Piano', risultava prioritario ripensare il sistema dei collegamenti, attraverso

«l'apertura di nuove strade, che potrebbero essere cedute gratuitamente alla Bashkija, rendendole commerciabili, valorizzandole e quindi evitando ogni scapito per l'Ente proprietario (la Croce Rossa Albanese), aree oggi inaccessibili data appunto la mancanza di strade e data la natura del terreno»⁷¹.

Infatti «gli accordi fra la Croce Rossa Albanese e la Bashkija, con l'appoggio degli Organi di Governo [...] permetteranno di affrontare queste spese necessarie alla creazione di una nuova rete stradale e alla installazione degli altri servizi pubblici indispensabili»⁷².

Così

64. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.13.

65. CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA/TOURING CLUB ITALIANO, *Albania*, Milano, 1940, p.141.

66. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., ff.7-8.

67. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.17.

68. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., ff.7-8.

69. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., ff.4-5.

70. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., ff.8-9.

71. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., ff.9-10.

72. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano*

«come già previsto nel vecchio Piano regolatore, anche quello che si presenta ora, prevede un largo viale alberato che, seguendo il tracciato delle vecchie mura, consentirà ai veicoli, con pendenza discreta ma non eccessiva, il collegamento della parte alta con la parte bassa della città»⁷³.

Il "Regolamento urbanistico" scendeva nel dettaglio e compiva una gerarchizzazione dei nuovi assi stradali previsti, indicandone le caratteristiche:

«nella città di Porto Edda, le strade pubbliche sono di due categorie: a) strada da m.8 fino a m.14; b) strade da oltre m 14, viali, passeggiate lungo mare ecc. Dette strade, se accessibili ai veicoli e perciò non sistemate a scale, gradinate, ecc, avranno carreggiate e marciapiedi come nell'elenco che segue: a) da m.8 (carreggiata m.5.50, 2 marciapiedi da m.1.25); da m.10 (carreggiata m.6, 2 marciapiedi da m.2); da m.12 (carreggiata m.7.50, 2 marciapiedi da m.2.25); da m.14 (carreggiata m.9, 2 marciapiedi da m.2.50). b) viale lungo le mura: da m.18 (carreggiata m.9, 2 marciapiedi da m.4.50 con doppia alberatura). Non potendosi dare, per le altre strade della categoria b) (quali il lungomare Mussolini, il lungomare Ferruccio, il viale di accesso alla città, ecc.) norme precise, l'Ufficio Tecnico del Comune provvederà, a volta a volta, con studi dettagliati, circa le sezioni più opportune da adottare, curando particolarmente la sistemazione di zone verdi pubbliche, ove possibile»⁷⁴.

Andava poi fatta una decisa distinzione tra "strade pubbliche" e "strade private":

«non sono ammesse *strade pubbliche* inferiori a m 8. Qualora, per causa di isolati molto vasti o per ragioni di parcellazione, si venissero a creare terreni edificabili senza accesso diretto dalle strade pubbliche, su richiesta dei proprietari interessati è consentita la formazione di *strade private*, chiuse o aperte anche inferiori alla misura minima di m 8 prescritta per le strade pubbliche, ma in ogni caso non inferiore a m 6 se accessibili ai veicoli, a m 4 se esclusivamente pedonali. Per l'apertura di tali strade e per il loro tracciato, gli interessati presenteranno domanda al Podestà corredata da grafici, ove

siano indicate tutte le proprietà interessate con l'adesione dei proprietari stessi. Il Podestà, fatto redigere dall'Ufficio Tecnico, un esteso rapporto circa l'opportunità o meno di consentire le richieste di cui sopra, inoltrerà la pratica alle Superiori Autorità [l' Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania] per l'approvazione».

Insomma, nulla doveva sfuggire all' "Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania", né in fase preliminare, né come trasformazione indotta del paesaggio urbano. Un paesaggio che doveva risultare *in toto* pianificato. All'interno del Piano, poi, risultava fondamentale ripensare il sistema di "Accesso alla città":

«fra le sistemazioni di particolare interesse previste dal nuovo Piano regolatore è quella dell'accesso alla città, attualmente incombente per ristrettezza ed indecoroso per le baracche che ne deturpano l'estetica e per l'incombente edificio sul lato sinistro dell'imbocco di corso Vittorio Emanuele, edificio che dovrà essere demolito».

Poi si trattava degli 'innesti viari' veri e propri:

«attualmente l'unica strada accessibile ai veicoli per l'entrata in città è il corso Vittorio Emanuele e, in minima parte, anche la via Kastrioti, difficoltosissima per la notevole pendenza. Allo scopo di non creare in futuro un ingorgo nel corso Vittorio Emanuele, il nuovo Piano regolatore prevede una sistemazione radicale della zona di accesso, con la creazione di una serie di tre strade a ventaglio che dalla provenienza di Argirocastro e Butrinto si innestano nelle rete stradale cittadina in corrispondenza del corso Vittorio Emanuele, della Kastrioti avendone migliorata la pendenza, e così della via denominata "Quarta" più a monte»⁷⁵.

Infatti

«tra le strade di traffico cittadino [...] tra quelle di maggiore interesse si citano: 1. quella di attraversamento longitudinale che da porto Limion, per il corso Vittorio Emanuele, si innesta all'estremità Est al bivio Argirocastro-Butrinto; 2. quella denominata "Quarta" che dallo stesso

Regolatore di Porto Edda. Relazione, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., ff.10-11.

73. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.20.

74. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. All.3, Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.111-112: "C. Strade pubbliche e private".

75. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.20.

bivio consente l'attraversamento della città nella parte alta e si innesta al Viale lungo le mura e quindi nella zona di punta Ferruccio; 3. ed infine la panoramica costiera che dal viale Mussolini condurrà a porto Limion»⁷⁶.

Ripensate le pendenze e gli innesti tra i vari assi,

«con tale sistemazione, resa possibile allontanando ad Est il punto da cui le dette strade [Argirocastro e Butrinto-Kastrioti-Quarta] si dipartono, sarà possibile l'accesso ai veicoli a tutta la maglia stradale cittadina con notevole vantaggio per il corso Vittorio Emanuele, che sarà in buona parte alleggerito del traffico. Le tre strade al loro innesto in città saranno rispettivamente a quota mt.3.8, e 12.00 e nel loro punto di unione con lo stradone per Butrinto e Argirocastro, convenientemente allargate e sistemate a verde, a quota mt.5»⁷⁷.

Andava insomma ripensato tutto il sistema delle quote stradale, con lavori di sterro e livellamento di non poco momento; ma il funzionamento della città ne avrebbe giovato.

Per quanto riguardava il sistema di collegamento stradale territoriale, nel nuovo Piano si notava per le «Vie di accesso e traffico» come

«Porto Edda non è una città a forte traffico di transito, come sono ad esempio – per restare nei centri minori – Lushnije o Fieri – attraversate da una direttrice (Durazzo-Valona) di grande importanza; Porto Edda deve piuttosto paragonarsi ad una stazione di testa. In essa, infatti, il traffico esterno o muore o prosegue per via marittima e reciprocamente viene dal mare e trova il suo punto terminale nella città stessa, o prosegue verso l'interno per via terra»⁷⁸.

Le nuove Zonizzazioni prevedevano anche diversi flussi: «con lo spostamento del Porto ad Est della città, questa resterà completamente svincolata dal traffico pesante, che non è di diretto interesse cittadino, mentre, per contro, in città entrerà solo il traffico leggero».

Come in tutte le previsioni dell'Urbanistica funzionalista, non mancava allora la proposta

di una 'circonvallazione' (seppur in questo caso molto breve, per la dimensione urbana, ma anche per le caratteristiche orografiche):

«allo scopo di migliorare il collegamento fra le strade di Argirocastro e Valona con quella di Butrinto è previsto un largo raccordo in curva esterno alla città».

4.5.2. Zonizzazione e Piano funzionalista

Secondo cardine dell'Urbanistica funzionalista era costituito dalla metodologia della "Zonizzazione" e Carmignani, nella sua previsione, non mancava di analizzare anche questo aspetto. Il comprensorio cittadino complessivo per il quale veniva previsto il Piano, «pari a 78 ettari», veniva così distribuito secondo il criterio funzionalista della Zonizzazione generale:

«a) Zona intensiva, ettari 12; b) Zona semintensiva, ettari 18; c) Zona estensiva, ettari 20; d) Zona portuale-industriale, ettari 6; e) Impianti balneari, ettari 2; f) Zone soggette a Piano regolatore, ma di non prevedibile immediato sviluppo, ettari 20»⁷⁹.

Al contrario di quanto ci si sarebbe potuti aspettare, per gli "Impianti balneari" era riservata una zona apparentemente piuttosto ridotta, ma tenuto conto della difficile condizione orografica della baia e del fatto che per i bagni non necessitava troppo spazio (visto che l'arenile era pressoché inesistente), veniva a trattarsi di una estensione comunque considerevole, che 'bilanciava' i ben «6 ettari» della "Zona portuale". Era però chiaro che quella vocazione balneare non doveva esaurire tutte le necessità (vi erano ancora «20 ettari» da distribuire variamente) e soprattutto non doveva far recedere dall'intenzione di creare una "stazione di Villeggiatura" completa.

4.5.3. Il nuovo centro cittadino, «rappresentativo e ufficiale della città»: la nuova Piazza e i nuovi edifici pubblici

Tutta l'organizzazione urbanistica della nuova Porto Edda andava ripensata e, soprattutto, si

76. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., f.24.

77. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., f.20.

78. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., f.21.

79. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., f.13.

trattava di dotare la città di un vero e proprio centro cittadino che tale potesse dirsi. In primo luogo bisognava procedere alla sostituzione dell'edificio pubblico 'omnicomprensivo' («nelle aree comprese fra via Vittorio Emanuele ed il lungomare Regina Elena, è prevista la demolizione di quel grande e brutto edificio che deturpa tutta l'estetica della città, nel quale trovano oggi sede non adeguata la Prefettura, la Bashkija e l'Albergo»⁸⁰), con un vero e proprio polo edilizio, incardinato sulla piazza urbana, come nell'Urbanistica tradizionale italiana (ma non in quella albanese, che era in genere priva proprio di piazze urbane in favore degli slarghi):

«nella zona compresa fra il viale Mussolini ed il viale lungo le mura è stato sviluppato il vero centro cittadino, rappresentativo e ufficiale della città. In esso, attorno ad una nuova piazza a quota alta e aperta verso il mare, troveranno sede gli edifici più importanti: Municipio e Prefettura, Casa del Fascio, Regie Poste e Telegrafi, albergo ed un edificio a disposizione fronteggiante verso la piazza e il viale Mussolini, senza previa destinazione ma che avrà tutte le caratteristiche di un edificio pubblico (Banca, Istituto di Assicurazione o altro). Immediatamente a monte della piazza è prevista la costruzione della Scuola e quella della Moschea»⁸¹.

Stranamente, in una località «di 2000 abitanti circa, quasi tutti cristiani»⁸², la Moschea occupava una collocazione urbana di tutto riguardo, ma comunque

«fra gli altri edifici pubblici di maggiore importanza cittadina si citano la Cattedrale ortodossa in una zona a giardino col fianco verso il viale Vittorio Emanuele; la Chiesa Cattolica, pure in zona a giardino nei pressi dell'esistente Museo; il nuovo Mercato sulla via Tellini; ed il Cinema Teatro»⁸³.

4.5.4. La fascia di Lungomare organizzato

Porto Edda poteva già contare su «un breve e moderno lungomare»⁸⁴, cioè «un tronco di

moderno e spazioso Lungomare, dal quale si gode la vista della baia e dell'isola di Corfù, e che attende il suo prolungamento»⁸⁵.

Fulcro della nuova vita cittadina doveva diventare il 'sistema' lungomare Regina Elena/viale Vittorio Emanuele, centro dei servizi dell'insediamento balneare e qualificata area organizzata:

«nelle aree comprese fra via Vittorio Emanuele ed il lungomare Regina Elena, è prevista la demolizione di quel grande e brutto edificio che deturpa tutta l'estetica della città, nel quale trovano oggi sede non adeguata la Prefettura, la Bashkija e l'Albergo; e ancora la demolizione di qualche altro vecchio edificio oggi esistente nella zona stessa. Liberata questa fascia dalle costruzioni di minor valore, sarà provveduto con la formazione di giardini e di spazi pubblici consentendo solo poche costruzioni da adibire esclusivamente a caffè, ristoranti e luoghi di ritrovo di carattere pubblico. Con questa soluzione ne avrà grande vantaggio il viale Vittorio Emanuele, che risulterà aperto verso il mare. È previsto altresì il prolungamento del lungomare Regina Elena fino al di là dell'attuale piccolo porto, che servirà in futuro solo per imbarcazioni da diporto o per servizi pubblici marittimi verso Corfù e verso Butrinto»⁸⁶.

4.5.5. Le "Zone residenziali"

Per la nascita di una Stazione di Villeggiatura a tutti gli effetti, e comunque per l'impianto di una città che anche nell'Industria portuale trovasse il proprio sostentamento economico, era necessario partire dalle "Zone" di impianto residenziale e infrastrutturale della città, con la creazione di un nucleo moderno. Nella nuova previsione, le Zone residenziali (intensive, semintensive ed estensive) occupavano 50 ettari complessivi, pari al 64% del totale; e vista la caratterizzazione dell'edilizia balneare medio alta (ville e villini), la maggioranza delle aree era destinata a lottizzazione estensive. Infatti

«in questa superficie, dato il carattere della città

80. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.18.

81. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., ff.16-17.

82. CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA/TOURING CLUB ITALIANO, *Albania*, Milano, 1940, p.141

83. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.19.

84. CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA/TOURING CLUB ITALIANO, *Albania*, Milano, 1940, p.141

85. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., ff.7-8.

86. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., ff.17-18.

attuale e quello maggiormente estensivo che si è previsto in futuro, ad una media indice di 120 ab./ha, potrà trovare stabile dimostra una popolazione di 10.000 abitanti»⁸⁷.

Nel “Regolamento urbanistico” allegato al Piano si specificava

«che le norme urbanistiche relative alla fabbricabilità per la città di Porto Edda, da applicarsi al nuovo Piano regolatore di cui il “Regolamento” è un allegato, distinguono per la città tre zone principali e a caratteristiche distinte: a) Zona intensiva; b) Zona semintensiva; c) Zona estensiva»⁸⁸.

4.5.5.1. La “Zona intensiva”: il centro direzionale vecchio e il suo ammodernamento

Per costituire un agglomerato urbano compiuto era importante l'individuazione di un “nucleo intensivo” nel quale concentrare servizi e infrastrutture, oltre che la residenza ‘primaria’:

«il nuovo Piano regolatore prevede una zona intensiva di circa 12 ha, poco superiore a quella attuale. È qui opportuno ricordare che per “Zona intensiva” a Porto Edda non deve intendersi una parte di città a forte agglomeramento di persone, quello che cioè comunemente si vuole significare con questo aggettivo; ma bensì una zona che, pur essendo a costruzioni marginali e non sempre contigue, non conterrà mai un forte numero di popolazione per le limitazioni di volume che gli edifici dovranno rispettare. A Porto Edda sono infatti previste in prevalenza costruzioni di 2 o 3 piani fuori terra. Questa zona, che costituisce il vero nucleo urbano cittadino, sarà

prevalentemente commerciale e rappresentativa, per i negozi, i centri di commercio, gli uffici privati e quelli pubblici che vi troveranno sede»⁸⁹.

Nel “Regolamento urbanistico” allegato al Piano si specificava

«che la *Zona intensiva* (colore unito nelle Tavole), compresa a valle della via “Quarta” e del viale lungo le mura, ha caratteristica a costruzioni marginali di altezza proporzionata alle strade. Gli edifici dovranno avere uno sviluppo frontale verso la strada pubblica, contenuto entro certi limiti di minimo e di massimo. Di minimo, per evitare un eccessivo frazionamento in una zona che, per sua stessa denominazione, per l'alto valore dei terreni e per le vaste possibilità commerciali, richiede un adeguato sfruttamento edilizio; di massimo, per evitare una eccessiva continuità in contrasto col tipo di costruzioni in serie aperta che si vogliono ottenere e soprattutto in contrasto con la natura del terreno e con le consuetudini locali»⁹⁰.

Per questa Zona sempre il “Regolamento” prevedeva inoltre

«art.18: nella “Zona intensiva” è consentita la costruzione di edifici ad uso abitazione, negozi, locali pubblici etc.»⁹¹.

E quindi nel dettaglio

«art.1: è prescritta la costruzione di edifici marginali alle strade, di sviluppo frontale non inferiore a m.12 e non superiore a m 48. per le altezze valgono le norme del “Regolamento edilizio”»⁹².

87. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, datt., f.14.

88. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. All.3, Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, datt., f.104.

89. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, datt., ff.14-15.

90. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. All.3, Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, datt., f.104.

91. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. All.3, Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, datt., f.111.

92. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. All.3, Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, datt., f.106. Il “Regolamento edilizio recitava: «art.12: l'altezza dei fabbricati (nelle zone non soggette a particolari vincoli dei “Regolamenti urbanistici”) dovrà essere uguale o minore della larghezza della via pubblica che li fronteggia, ed in ogni caso non dovrà superare i m 20. Nelle strade in pendenza l'altezza è misurata in corrispondenza della sezione mediana dell'edificio [...] la larghezza stradale si determina con le medie delle misure [...] art.13: qualunque sia la larghezza della strada, può essere autorizzata un'altezza maggiore della massima consentita dall'art.12, sempreché si realizzi una buona soluzione sia igienica che architettonica, quando si tratti di edifici pubblici e di pubblica utilità, di edifici di carattere monumentale», in UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani [e arch. F. Poggi], *Piano Regolatore di Porto Edda. All.2, Regolamento edilizio*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, datt., ff.9-10.

Ordine e uniformità dovevano essere i principi ispiratori, per cui

«art.2: ciascun edificio, anche se appartenente a più proprietari, dovrà costituire un'unica e compiuta entità edilizia ed architettonica e cioè avere tutte le facciate armonicamente composte e di pari importanza architettonica, sia se prospicienti direttamente su spazi pubblici, sia su spazi interni [...] art.4: sono consentite in via speciale misure diverse da quelle prescritte dall'art.1, quando trattasi di edifici ad angolo su due strade, quando trattasi di completare tutto il fronte di un isolato compreso tra due strade, e quando per causa di edifici già esistenti non è possibile applicare delle norme prescritte»⁹³.

Ancora un'eccezione:

«nella "Zona intensiva" verso strade private da m.6 sono consentiti edifici marginali alle strade stesse, purché costruiti a solo piano terreno o anche a piano terreno e primo piano, a condizione che in questo ultimo caso gli edifici siano distanziati secondo le norme prescritte ed abbiano uno sviluppo lineare di facciata non superiore a m 20»⁹⁴.

Per poter creare la continuità architettonica e visiva dei nuovi assi e poli urbani, il "Regolamento urbanistico" prevedeva poi

«art.5: è consentita la costruzione di edifici in serie continua senza distanziamenti: a. nel fronte verso mare del corso Vittorio Emanuele dal suo inizio alla nuova Cattedrale ortodossa esclusa; b. nei due fronti di via Kastrioti dal suo inizio fino alla nuova piazza della Cattedrale ortodossa

esclusa; c. nelle strade trasversali e solo nei tronchi compresi fra le strade citate».

Importante, poi, che le aree aperte rimanessero tali, visto che nella "Zona intensiva" gli "Indici di copertura" erano già i maggiori rispetto alle altre Zone:

«art.6: è vietata la formazione di cortili chiusi, salvo che nelle costruzioni prospicienti le strade di cui all'art.5; art.7: in ogni singola parcella, oltre le norme prescritte dal "Regolamento edilizio" circa l'ampiezza dei cortili, deve in ogni caso essere lasciata completamente libera da costruzioni un'area, sistemata a cortile o giardino, di almeno 1/5 dell'area totale disponibile»⁹⁵.

4.5.5.2. La "Zona semi-intensiva": le tre nuove sotto-zone («popolare [...] media [...] e signorile»)

Importante anche la "Zona semi-intensiva", che doveva contribuire alla qualità urbana e paesaggistica del nuovo centro. Nella tipologia erano comprese però casistiche diverse:

«a) immediatamente a monte della "Zona intensiva" ne è prevista una "semintensiva" con costruzioni a ville e palazzine opportunamente distanziate, destinate prevalentemente ad abitazioni; b) ed altra zona, a monte del nuovo porto, di carattere più popolare, ma con le stesse caratteristiche edilizie. c) Nella zona di maggiore interesse panoramico ora libera da costruzioni perché inaccessibile per mancanza di strade, quella costiera compresa tra l'estremo Ovest dell'attuale nucleo urbano e Porto Limion è stata prevista la zona semintensiva a carattere più signorile delle altre citate, costruita

93. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda*. All.3, *Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.106. Ancora: art.2. «per la distanza tra edificio ed edificio e per quello dei confini valgono le norme del "Regolamento edilizio"». Il rimando era dunque al "Regolamento edilizio" il cui art.14 prevedeva, «per la distanza minima tra due fabbricati» casistiche diverse (se l'altezza era fino a due piani fuori terra, se la costruzione era di tre o più piani, se le strade erano di secondaria importanza, se le strade erano private ...). Quindi, sempre nell'art.2 del "Regolamento urbanistico": «anche per la sistemazione degli spazi interposti fra le costruzioni valgono le norme del "Regolamento edilizio"». Il rimando era questa volta agli art.36 ("Gli spazi stabiliti per la separazione tra casa e casa"), art.37 ("L'ampiezza dei cortili"), art.38 ("Le ampiezze dei cortili confinati") del "Regolamento edilizio" (in UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani [e arch. F. Poggi], *Piano Regolatore di Porto Edda*. All.2, *Regolamento edilizio*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., ff.19-20).

94. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda*. All.3, *Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.112, "C: strade pubbliche e private".

95. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda*. All.3, *Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.108. Il riferimento era agli art.37 ("L'ampiezza dei cortili"), art.38 ("Le ampiezze dei cortili confinati") del "Regolamento edilizio" (in UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani [e arch. F. Poggi], *Piano Regolatore di Porto Edda*. All.2, *Regolamento edilizio*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., ff.19-20).

a ville notevolmente distanziate da spazi liberi da sistemare a giardino»⁹⁶.

Nel “Regolamento urbanistico” allegato al Piano, si prevedeva che

«art.18: nella “Zona semintensiva” è consentita la costruzione di negozi, locali pubblici etc. solo in quelle strade nelle quali è prescritta la costruzione di edifici marginali alle strade stesse»⁹⁷.

Si specificava poi

«che la *Zona semintensiva* (quadrettato scuro nelle Tavole), è costituita da due Zone: quella (a) compresa a monte della via “Quarta” e del viale lungo le mura; e quella (b, “costiera compresa tra l'estremo Ovest dell'attuale nucleo urbano e Porto Limion”), compresa ad Est della strada per Butrinto e a Sud della strada per Argirocastrò, con caratteristica a costruzioni marginali o arretrate, a ville o palazzine con spazi interposti sistemati a cortili o giardini»⁹⁸.

Il “Regolamento urbanistico” prevedeva per la “Zona semintensiva”:

«art 8: è prescritta la costruzione di edifici arretrati dal fronte stradale di almeno m 5 e che abbiano almeno un lato parallelo all'andamento della strada; nel caso di un edificio che fronteggia su due strade che s'intersecano, il parallelismo deve essere rispettato almeno con la strada principale [...] Art.11: a parziale modifica dell'art.8, è prescritta la costruzione di edifici marginali alle strade, anziché arretrate e ferme restando le norme di distanza fra edificio ed edificio prescritte nel “Regolamento edilizio”: a) nel fronte a valle della via “Quarta”, dal suo inizio fino all'innesto col viale lungo le mura; b) nel fronte a valle del viale lungo le mura; c) nel caso di edifici che, prospettando sui fronti delle strade citate in a) e b) risvoltano su strade laterali; in questo caso il risvolto marginale alla strada laterale non potrà superare uno sviluppo lineare di m 12 [...] Art.9: lo sviluppo frontale di ciascun edificio deve essere non inferiore a m 10 e non superiore a m 36»⁹⁹.

Come indicazione generale, però, per distanze e confini «valgono tutte le norme prescritte per la zona intensiva» (art.10) e cioè quelle del “Regolamento edilizio”, mentre era importante salvaguardare il rapporto tra aree libere e aree coperte perché la “Zona semintensiva” non diventasse “intensiva”:

«art.12: in ogni singola parcella deve in ogni caso essere lasciata completamente libera da costruzioni un'area, sistemata a cortile o giardino, di almeno 1/3 dell'area totale disponibile».

Importante era la caratterizzazione della “Edilizia popolare” nella rispettive “Zone”, viste le caratteristiche soprattutto ‘turistico-balneari’ dell'insediamento (dove però non mancava anche qualche industria, oltre al porto). Si prevedevano sostanzialmente due dislocazioni: una «(b) a monte del nuovo porto, di carattere più popolare, ma con le stesse caratteristiche edilizie (semintensiva)» (f.15); l'altra nella zona centrale (b1).

«Non è il caso di prevedere a Porto Edda la costruzione di gruppi di “Case popolari”, simili a quelle che si prevedono e si realizzano nelle città a forte popolazione; comunque nel nuovo Piano regolatore è segnata l'ubicazione (foglio 2, n.15) di un primo gruppo di “Case minime” di cui si allega anche copia del progetto (allegato n.5). Poiché molte aree centrali di proprietà della Croce Rossa Albanese sono attualmente precluse allo sviluppo edilizio perché occupate da baracche indecorose di proprietà di povera gente, si ritiene conveniente per il decoro cittadino ed economicamente per l'Ente proprietario di provvedere alla costruzione di un primo gruppo di “Case minime” (12 alloggi), dove potrebbero trovare stabile dimora altrettante famiglie che oggi occupano abusivamente, o no, baracche al centro. Con tale proposta la croce Rossa Albanese riavrebbe disponibili aree oggi ricercate per l'edilizia e sarebbe anche di conseguenza sistemato in modo definitivo e decoroso, il problema delle baracche in zone centrali. La proposta che si presenta potrebbe essere il primo passo di altri quartieri simili, che dovrebbero essere ubicati nelle vicinanze di quelli progettati»¹⁰⁰.

96. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, dat., f.15.

97. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda*. All.3, *Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, dat., f.111.

98. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda*. All.3, *Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, dat., f.104.

99. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda*. All.3, *Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, dat., f.108.

100. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, dat., f.18.

4.5.5.3. La "Zona balneare" con la "Zona residenziale semintensiva ed estensiva"

Centrale nella vita della nuova cittadina doveva essere la vita balneare e quindi tutte le zone ad essa destinate:

«all'estremità Ovest della "Zona semintensiva" sono previsti gli impianti balneari verso la piccola ma bellissima baia di Limion, dove già oggi esistono in germe, e che è già collegata con la città da una strada in direzione Est-Ovest, che attraversa tutto il promontorio di punta Ferruccio»¹⁰¹.

Gli elaborati grafici restituivano la previsione:

«nel foglio 1 è indicata la Zona prevalentemente estensiva e signorile, nella quale sono previsti gli impianti balneari, il Circolo Nautico e l'Albergo in zona dominante rivolto verso il mare. Questo albergo è previsto a carattere prevalentemente turistico e stagionale»¹⁰².

Il "Regolamento urbanistico" allegato al Piano forniva dettagli maggiori, per l'area Lungomare dove insistevano sia la "Zona semintensiva"

«nella zona di maggiore interesse panoramico ora libera da costruzioni perché inaccessibile per mancanza di strade, quella costiera compresa tra l'estremo Ovest dell'attuale nucleo urbano e Porto Limion è stata prevista la zona semintensiva a carattere più signorile delle altre citate» (f.15); «la Zona è compresa ad Est della strada per Butrinto e a Sud della strada per Argirocastro, con caratteristica a costruzioni marginali o arretrate, a ville o palazzine con spazi interposti sistemati a cortili o giardini»¹⁰³;

sia

«la Zona estensiva (quadrato chiaro nelle Tavole), compresa fra la passeggiata lungo mare (Lungomare) e la parallela a mezza costa ed estesa dall'estremo Ovest della città attuale fino a porto Limion, con caratteristica a ville arretrate, completamente isolate e notevolmente distanziate da spazi sistemati a giardino»¹⁰⁴.

Qui si sviluppava la "Città giardino balneare" vera e propria, con una progressiva rarefazione del costruito dalla "Zona semintensiva" alla "Zona estensiva".

Per la "Zona estensiva" nel "Regolamento edilizio" veniva prescritto il fatto che

«è vietata la costruzione di edifici ad uso negozi, locali pubblici ecc. In questa Zona il Piano regolatore prevede in modo preciso ove potranno essere consentiti tali negozi e locali pubblici, in modo da consentire un centro ben definito al servizio di tutta la zona»¹⁰⁵.

La questione degli 'arretramenti' rispetto al filo stradale era di qualche complessità (sicuramente per agevolare l'iniziativa privata) e dunque

«è prescritta la costruzione di edifici arretrati dal fronte stradale di almeno m.6 e che abbiano almeno un lato parallelo all'andamento della strada»¹⁰⁶;

ma ancora

«nelle Zone semintensiva ed estensiva, per gli edifici che dovessero sorgere a margine di strade private potranno essere consentiti arretramenti inferiori a quelli prescritti, ed in ogni caso non inferiori a m 3, restando le norme di distanza prescritte tra edificio ed edificio»¹⁰⁷.

Anche sulle distanze tra due edifici si poneva deroga alle indicazioni del "Regolamento edilizio":

101. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.16.

102. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.19.

103. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. All.3, Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.104.

104. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. All.3, Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.104.

105. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. All.3, Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.111.

106. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. All.3, Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.109, art.13.

107. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. All.3, Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.112, "C: strade pubbliche e private".

«art.14: a parziale deroga delle norme prescritte dal “Regolamento edilizio”, la distanza tra due fabbricati non contigui non dovrà essere non minore di m.16 e la distanza minima dai confini non minore di m 8»¹⁰⁸,

dunque il “Regolamento urbanistico” per la “Zona intensiva” duplicava l’obbligo delle distanze; il che ben si addiceva ad una “Città balneare” come Porto Edda rispetto, ad esempio, al “Regolamento” di Tirana. Come corollario:

«chi intenda eseguire il proprio edificio a distanza minore di 8 m dal confine, dovrà riportare l’adesione del confinante da notificarsi come “Atto notarile registrato”, con l’intervento del Comune; e ciò agli effetti degli obblighi derivanti al confinante per l’applicazione del precedente capoverso. Può essere consentita una distanza inferiore a m.8 dalla proprietà confinante, ed in ogni caso non inferiore a m 6, nel caso che l’edificio verso quella proprietà sia in tutto o in parte costruito a solo piano terreno».

Per mantenere l’integrità della «Zone estensiva» andava controllato puntualmente il “Rapporto di copertura” (tra area coperta dall’edificio e area libera del lotto):

«art.15: in ogni singola parcella, l’area coperta da costruzioni non può in ogni caso essere superiore a 1/3 dell’area totale»¹⁰⁹.

C’era poi un’importante prescrizione morfologica, che, nella sommatoria delle nuove costruzioni (anche se estensive e formanti dunque un tessuto urbano ‘diradato’), veniva comunque a caratterizzare la *facies* complessiva del centro:

«art.16: il numero dei piano sarà limitato a piano terreno e primo piano; potrà essere consentito un secondo piano parziale solo in casi speciali quando trattasi di edifici di notevole importanza architettonica e di notevole consistenza edilizia. Art.17: tutte le costruzioni della “Zona estensiva” saranno eseguite con copertura a terrazzo tanto se

costruite a solo piano terreno, come se costruite a due piani fuori terra. Potrà essere consentita in via speciale la copertura a tetto, quando ciò sia richiesto dallo stile dell’architettura adottata e quando, in ogni caso, la maggior altezza dovuta al tipo di copertura non porti nocumento alla vista verso il mare delle costruzioni esistenti (se ne esistono) nelle tre parcelle più vicine a monte».

Dunque una «Città giardino balneare», con case piuttosto basse a tetto piano e con vista a mare, molto mediterranee e vicine agli esempi delle frontaliere città e stazioni ricettive pugliesi.

4.5.6. La “Zona industriale”

«Circa la “Zona portuale-industriale” [...] ragioni prevalentemente commerciali e politiche consigliano la realizzazione di un nuovo porto adeguato alle necessità future. Queste necessità saranno di carattere essenzialmente turistico e commerciale, anche se non si prevede per Porto Edda un notevole sviluppo a carattere industriale. Data quindi l’importanza panoramica e turistica che avrà la città futura, è apparso opportuno prevedere di convogliare le industrie locali esistenti e quelle di nuovo impianto (pellami, olio, formaggi, artigianato) nella “Zona portuale-industriale”, dove dette industrie locali troveranno condizioni favorevoli di vita nel porto stesso e nella vicinanza alle strade di traffico esterno»¹¹⁰.

Nel “Regolamento urbanistico” si lasciavano molte libertà ai Progettisti:

«circa la Zona portuale-industriale non si prescrivono norme restrittive, perché trattandosi di una Zona avulsa dalla città vera e propria, questa non avrà sul suo sviluppo urbanistico nessuna particolare influenza. Trattandosi poi di attrezzatura industriale e commerciale, più che di edilizia vera e propria, saranno sufficienti in questa zona le consuete norme di ordine strettamente tecnico, quelle sulla solidità delle strutture, sulla prevenzione contro gli incendi, ecc.»¹¹¹.

108. UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda*. All.3, *Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, datt., f.109. Il “Regolamento edilizio” prevedeva «art.14: la distanza minima fra due fabbricati non contigui e costruiti fino a due piani fuori terra dovrà essere non minore di m.8 e la distanza minima dai confini non minore di m.4» (in UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani [e arch. F. Poggi], *Piano Regolatore di Porto Edda*. All.2, *Regolamento edilizio*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, datt., f.10).

109. UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda*. All.3, *Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, datt., f.110.

110. UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, datt., ff.15-16.

111. UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda*. All.3, *Regolamento urbanistico*, in Tirana, AQTN, cart. “Porto Edda, PR”, aprile 1942, datt., f.105.

4.5.7. La "Zona neutra" senza destinazione funzionale (il "Piano aperto")

Sottintendeva Carmignani come, al di là di una vocazione turistica generale per la città, non fosse stata nel dettaglio ancora specificata dalla Politica una destinazione precisa, fatta di quantitativi di espansione, di caratteri (più industria portuale o più turismo?). Rimaneva, dunque, un'ampia area a disposizione:

«è stata prevista una Zona di circa 20 ettari soggetta a Piano regolatore, ma non prevedibile di immediato sviluppo, estesa precisamente a cavaliere dell'attuale strada per porto Limion fino alla "Zona semintensiva" costiera. Si è di proposito voluto evitare in questa zona di dare una precisazione urbanistica ai futuri tracciati, per evitare, almeno in un primo tempo, che l'attività edilizia privata, favorita dalla strada esistente, abbia uno sviluppo non consono a quello previsto dal Piano regolatore; e ciò allo scopo di valorizzare, soprattutto, prima la fascia costiera ("semintensiva") con la creazione di strade e con una razionale parcellazione. Non sarà difficile ottenere un freno all'attività edilizia in questa Zona, quando si pensi che basterà per ora non tracciarvi strade e ottenere dalla Croce Rossa Albanese, quasi esclusiva proprietaria delle aree, di non alienare terreni destinati all'edilizia. Questa zona, che per ora viene considerata "neutra" sarà ceduta allo sfruttamento edilizio secondo un Piano parziale dettagliato, non appena saranno saturate le altre Zone»¹¹².

4.5.8. La Zonizzazione specialistica dei servizi (le «sistemazioni specialistiche»)

Un'area specifica vedeva concentrarsi una serie di servizi 'specialistici'; mentre altre se ne prevedevano dalla diversa dislocazione.

Così, nella Zonizzazione funzionalista andavano indicati anche i Cimiteri, per cui

«nella Zona balneare, lungo l'attuale strada per Porto Lymion, i Cimiteri (3 [sulle Tavole]) hanno conservato la loro attuale ubicazione convenientemente contornati da un'area di rispetto che eventualmente potrà servire per l'ampliamento»¹¹³.

Ma era anche il caso dei depositi di carburanti:

«non appena realizzato il nuovo Porto, sarà necessario provvedere allo spostamento in quella zona degli impianti dell'AGIP, ora troppo prossimi alla strada e ai Cimiteri, che potranno così usufruire anche di questa area».

Piuttosto,

«nei pressi dei Cimiteri e compreso fra l'attuale zona militare e la strada per porto Lymion è stato previsto il Campo sportivo (4 [sulle Tavole]). È stata scelta questa località perché pianeggiante, perché dotata di una comoda strada di accesso e perché la vicinanza delle altre sistemazioni non la rende sfruttabile per l'edilizia».

Ancora,

«più a Sud dell'attuale, insufficiente Macello, è previsto quello nuovo, compreso tra la via per Butrinto e il mare»¹¹⁴.

4.5.9. Il Verde urbano, da problema a opportunità

Data la natura del terreno, piuttosto brullo e sassoso, era diffusa la convinzione generale che a Porto Edda non fosse possibile, o perlomeno risultasse complicato, l'impianto di giardini. Evidentemente sulla base di una propria ricognizione Leone Carmignani sottolineava invece che

«non è vero che a Porto Edda, per la natura del terreno, non sia possibile creare delle "Zone a giardino"; anzi, la mitezza del clima favorisce una flora difficilmente rintracciabile in altre parti dell'Albania. Prova ne siano le palme in città; gli agrumi nella zona di Lëkurës; l'albero del pepe in una villa del Lungomare; i fiori bellissimi un po' ovunque; e, di recente, il riuscito tentativo di rinverdimento in grande stile di punta Ferruccio, esattamente la zona che il nuovo Piano regolatore prevede a costruzioni semi-intensive [...] Dunque si prevedono ville notevolmente distanziate da spazi liberi da sistemare a giardino [...] Ma sarà necessario molto lavoro e molta costanza, e sarà indispensabile proibire il pascolo alle pecore e alle capre, che,

112. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., ff.16-17.

113. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.16.

114. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, datt., f.16.

più che la natura del terreno, impediscono il rinverdimento delle zone circostanti la città»¹¹⁵.

4.6. Estetica urbana: demolizione e integrazioni

Una visione complessiva dello sviluppo urbano imponeva, soprattutto in vista della peculiare destinazione turistica, la valutazione anche degli aspetti estetici, che non erano affatto secondari per una località di Villeggiatura. Così bisognava procedere anche alla demolizione di edifici ritenuti ormai incongrui:

«nelle aree comprese fra via Vittorio Emanuele ed il lungomare Regina Elena, è prevista la demolizione di quel grande e brutto edificio che deturpa tutta l'estetica della città, nel quale trovano oggi sede non adeguata la Prefettura, la Bashkija e l'Albergo; e ancora la demolizione di qualche altro vecchio edificio oggi esistete nella zona stessa»¹¹⁶.

5. Dopo l'approvazione da parte della "Commissione Centrale" del "Piano Carmignani-Poggi"

Dopo l'approvazione del Piano di Porto Edda nella sua seconda versione (il "Piano Carmignani"), pur in mancanza delle dovute Autorizzazioni ministeriali, la Bashkija cercava comunque di renderne operativi alcuni dettati. In particolare, l'Amministrazione comunale, come tutti i Municipi albanesi per indicazioni specifiche della "Commissione Centrale", puntava a dissuadere i Privati dalla costruzione di «baracche», che creavano disordine ed avevano un carattere provvisorio, anche se la "Commissione Centrale" mirava, comunque, a che vi fosse una certa attività edilizia:

«Rapporto della Bashkija di Porto Edda contro il sig. Jani Mako per la costruzione abusiva di una baracca all'interno di un lotto. La "Commissione" visto il Rapporto della Bashkija consente al

mantenimento della baracca a condizione che sia firmato regolare "Atto di sottomissione" e delibera una multa per infrazione alle Leggi»¹¹⁷.

Quando invece le costruzioni si ponevano contro ogni previsione del Piano, l'abbattimento veniva sancito inderogabilmente, appunto per non creare una 'città baraccopoli':

«Rapporto presentato dalla Bashkija di Porto Edda contro i signori Aliko Benuni, Mustafa Dule e Adem Bauzarit per la costruzione abusiva di tre baracche alla periferia della città. La Commissione delibera l'applicazione di una multa di Fr.All.2000 a ciascuno dei contravventori [...] esigendo dai contravventori un "Atto di sottomissione" per la demolizione, in qualunque momento ciò venga richiesto, delle baracche abusivamente costruite»¹¹⁸.

Nel 1943 la situazione dei Piani regolatori delle città albanesi si mostrava ad un punto morto e se ne auspicava uno sviluppo:

«l'arch. Poggi riferisce sulla opportunità che i Piani regolatori approvati dalla "Commissione centrale" oggi in numero di quattro (Porto Edda, Elbasan, Durazzo, Tirana) possano al più presto essere resi esecutivi a norma di Legge mediante l'esame del Consiglio dei Ministri e la firma del successivo "Decreto Luogotenenziale". L'arch. Poggi riferisce altresì che su questa opportunità concorda l'ecc. il Ministro dei Lavori Pubblici, il quale tuttavia ritiene opportuno che i Piani regolatori, prima della definitiva approvazione del Consiglio dei Ministri, debbano per breve tempo essere resi di pubblica ragione per eventuali opposizioni, che potranno essere esaminate dalla "Commissione Centrale" od essere poi decise dal "Decreto" di approvazione del Piano»¹¹⁹.

La Guerra però avrebbe interrotto ogni iniziativa.

115. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., f.15.

116. UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Porto Edda. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Porto Edda, PR", aprile 1942, dat., ff.17-18.

117. CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 82ª riunione*, del 6 novembre 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.291, *Delibera* n.2593.

118. CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 83ª riunione*, del 26 novembre 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.293, *Delibera* n.2609.

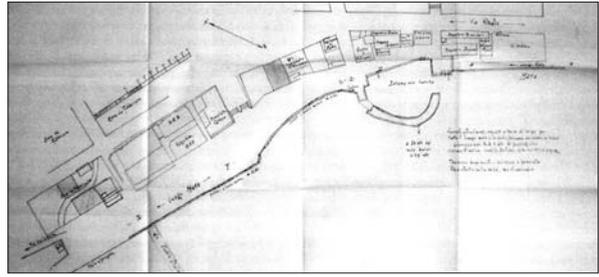
119. CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 90ª riunione*, del 12 marzo 1943, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.314.



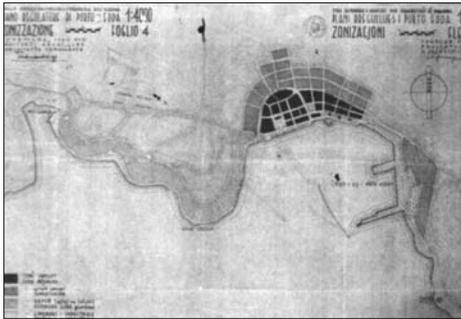
*Sopra: Sarandë, veduta dell'insediamento dal porto. 1914
Sotto: Sarandë, veduta del centro, metà degli anni Sessanta del Novecento (la situazione era pressoché invariata rispetto ai primi anni Quaranta)*



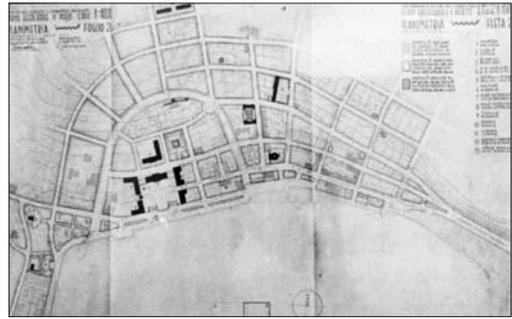
1



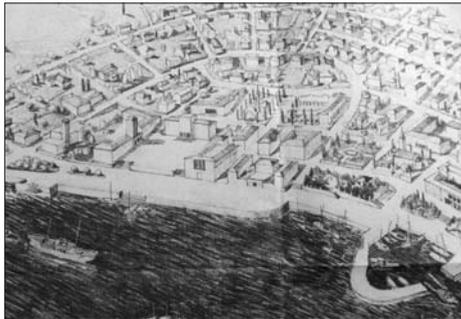
2



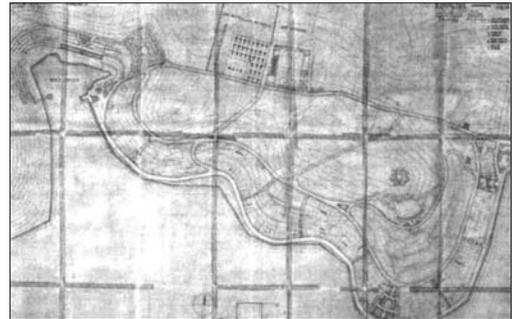
3



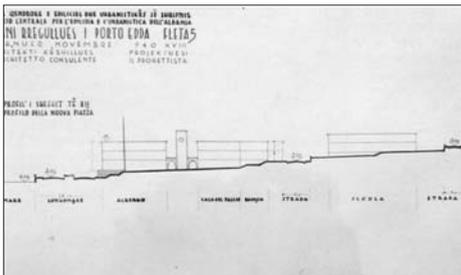
4



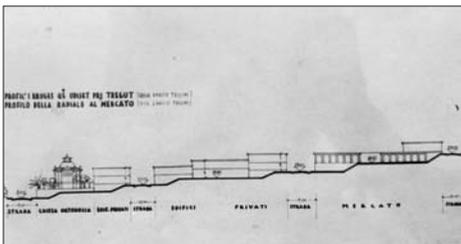
5



6



7



8

1. Piano regolatore di Sarandë dell'ing. Selmi Zyma, 1925 (da Voskhi, 2014)

2. Saranda, Rilievi del centro nel 1939 (da Posca, 2013)

3. Porto Edda, Piano regolatore, planimetria con la Zonizzazione complessiva, Tav.4, 1940 (da Posca, 2013)

4. Porto Edda, Piano regolatore, planimetria del nuovo centro urbano direzionale a Est, Tav.2, 1940 (da Voskhi, 2014)

5. Porto Edda, Piano regolatore, veduta prospettica di dettaglio sul nuovo nucleo urbano (da Voskhi, 2014)

6. Porto Edda, Piano regolatore, planimetria del nuovo insediamento di punta Ferruccio e porto Limion, 1940 (da Posca, 2013)

7. Porto Edda, Piano regolatore, sezione ambientale sul nuovo centro urbano direzionale a Est, Tav.5, 1940. Sezione sulla nuova Piazza (da Voskhi, 2014)

8. Porto Edda, Piano regolatore, sezione ambientale sul nuovo centro urbano direzionale a Est, Tav.5, 1940. Sezione presso il mercato (da Voskhi, 2014)



9



10



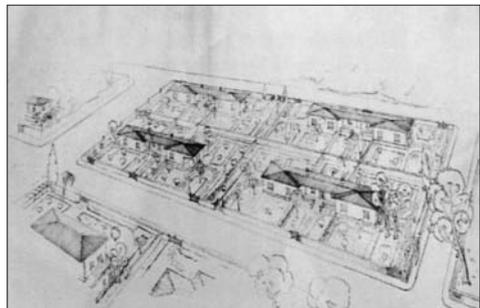
11

9. Porto Edda, Piano regolatore, veduta prospettica sul nuovo centro urbano direzionale a Est (da Voskhi, 2014)

10. Porto Edda, Piano regolatore, planimetria generale, 1940 (da GRESLERI, 2008). A sinistra (Ovest) il nucleo di Porto Limion, al centro punta Ferruccio, a destra (Est) il nuovo nucleo urbano

11. Porto Edda, Piano regolatore, veduta prospettica su punta Ferruccio (con la "Città giardino balneare") e porto Limion con l'insediamento turistico a Ovest, 1940 (da Voskhi, 2014)

12. Porto Edda, Piano regolatore, veduta prospettica del progetto delle nuove Case economiche per 12 famiglie, 1940 (da Voskhi, 2014)



12

La **Società di Studi Fiorentini** è una Associazione culturale, che si prefigge la promozione, con spirito scientifico, di studi di argomento fiorentino, favorendo la conoscenza della illustre civiltà fiorentina presente anche in altre realtà geografiche. L'Associazione promuove cicli di conferenze, dibattiti, convegni i cui esiti confluiscono nella pubblicazione di scritti e saggi raccolti in collane di studi («BSSF - Bollettino della Società di Studi Fiorentini» e «Lecture»). La Società si rivolge pertanto a tutti coloro che, avendo a cuore i molteplici aspetti della 'Fiorentinità', siano interessati, associandosi ad essa, a seguire il progresso degli studi o a inviare i loro personali contributi scientifici.

*The **Società di Studi Fiorentini** (Florentine Studies Society) is a cultural Association that promotes scholarly studies concerning Florentine topics, which aim at giving greater insight to the illustrious Florentine civilisation and of its presence in other geographical areas. The Association promotes conferente cycles, debates, meetings and publishes all papers and essays delivered in a studies series («BSSF - Bollettino della Società di Studi Fiorentini» and «Lecture»). The Society, therefore, addresses to all those who, taking to heart the multiple aspects of 'Florentinism' (Fiorentinità), are interested in becoming a member in order to follow the studies progress; or to those who wish to submit and share their own personal scientific contributions.*

Società di Studi Fiorentini

e.mail: studifiorentini@libero.it

www.societastudifiorentini.it

Facebook: [studifiorentini](https://www.facebook.com/studifiorentini) ovvero [societastudifiorentini](https://www.facebook.com/societastudifiorentini)

Per associarsi:

Associazione Studi Fiorentini

Via del Pino, 3 - 50137 Firenze

Conto Corrente Postale: 14048508

IBAN: IT25 D076 0102 8000 0001 4048 508

L'adesione dà diritto al Socio: di ricevere il numero dell'anno relativo del «Bollettino della Società di Studi Fiorentini»; di partecipare alle iniziative societarie; di collaborare alle pubblicazioni, previa accettazione dei saggi da parte della Redazione del «Bollettino» sulla base della programmazione editoriale. L'ammontare dell'associazione è stabilito di anno in anno. Per Enti, Biblioteche, Musei, etc., tale quota è sempre assimilata a quella prevista per i Soci Sostenitori.

Quote per gli anni 2017 e 2018

Socio Sostenitore (e per Soci eletti nelle diverse cariche sociali): € 80.00

Socio Ordinario € 40.00

Edito in occasione della celebrazione del ventennale della nostra prima uscita editoriale (1997), questo numero doppio (il n.26-27 del 2017-2018) del “BSSF-Bollettino della Società di Studi Fiorentini” si pone come una raccolta miscelanea di ricerche diverse, che, pur nella varietà degli argomenti trattati, ha inteso mostrare la vitalità e l’importanza dello “*Studium*” della Storia, inteso non solo come studio/ricerca, ma anche come ‘officina’, scaturigine e ordinamento di eventi, che si pongono in relazione con le dinamiche di una Società complessa come quella attuale. Al di là dei contenuti specifici – pur di alto valore – ogni saggio qui presentato, infatti, costituisce una palestra metodologica che mette al centro la ‘filologia della ricerca’ e il rigore dell’interpretazione. Scelta affatto ovvia in un momento come il presente nel quale, almeno in Italia, le Discipline storico/umanistiche vivono una profonda fase di ripensamento quando non di crisi, e negli ambiti tecnico/applicativi come l’Architettura e il Restauro del Patrimonio, il rapporto tra Storia e Critica, tra Ricerca storica e applicazione di essa sta diventando sempre più problematico. Ci è dunque apparso necessario, dopo vent’anni di ricerche, ‘stringere i ranghi’ attorno ad un ‘nocciolo duro’, che tutti noi condividiamo e che ha fatto parte, da sempre, della nostra identità: la ricerca storica deve mantenere la propria autonomia metodologica rispetto alla deriva divulgativa e formalistica (estetico-modaiola e ludica) che intende trasformare la Storia sempre e comunque in ‘Narrazione’ (cioè in “*Story telling*”). È invece per noi una ricerca che va assimilata al duro e paziente lavoro che si svolge in laboratorio, procedendo spesso per piccoli passi, con caute acquisizioni, tanta pazienza, silenzio, dedizione e riflessione. Anche in una ‘Società della Narrazione’ come quella attuale – dove la Storia, la Ricerca, lo Studio si pretende che siano facili e accattivanti – la divulgazione (giusta e doverosa, sia di livello alto, medio o basso) non può, però, soppiantare quel rigore della ricerca, l’esegesi, l’apporto critico, l’interpretazione, la valutazione; semplicemente, essa appartiene ad un ambito diverso e per cercare di comprendere la nostra Società complessa, paradossalmente, c’è sempre più ‘bisogno’ di Storia. “*Studium*” resta per noi un valore e con esso, attraverso questo volume frutto di rigorose ricerche dal Medioevo all’Età contemporanea, abbiamo inteso celebrare i nostri (primi) vent’anni di attività di studio.

€ 45,00

