

Per chi ha fatto della Storia e della Storia dell'Architettura il centro principale della propria vita - come è accaduto nel caso di Francesco Quinterio, nostro Socio fondatore oltre che Studioso, stimatissimo Professore di "Storia dell'Architettura" e Amico caro - non è difficile comprendere quanto possa essere ancora oggi dirompente mettere in agenda l'importanza della Storia in una Società che punta, invece, non solo a monetizzare ogni intervento e ogni azione, ma che in ambito culturale si mostra soprattutto propensa allo "Story telling" e alla sola divulgazione (una divulgazione che diviene deleteria quando non accompagnata da una ricerca seria e che si mostra, invece, virtuosa quando finalizzata al progresso culturale della Società). Riteniamo importante, insieme a chi ha voluto partecipare a questo volume in memoria di Quinterio, indirizzarsi piuttosto verso una visione della Storia, se non come *magistra vitae* (anche se vorremmo), almeno come 'lettura' della Società, come consapevolezza degli eventi, come ricerca delle radici e della "lunga durata" dei fenomeni, come difficile approccio di conoscenza e di apertura consapevole verso il futuro. Gli studi miscelanei che si propongono in questa raccolta, dunque, svolti dall'Età medievale a quella contemporanea, costituiscono non solo una messe di informazioni scientifiche di estrema rilevanza per gli ambiti trattati, ma anche un preciso orientamento sociale, oltre che metodologico; una visione ancora utile che può permettere di 'fare quadrato' rispetto al sempre paventato «silenzio della Storia» e alla depauperazione dei contenuti scientifici e disciplinari di essa. Il "Bollettino SSF" ribadisce inoltre, dopo molti anni, la sua natura di classicistica 'bottega rinascimentale', di aperta ed eclettica 'officina' (il che era nello spirito che ne ha presieduto la fondazione); una 'bottega' nella quale Storia, Critica, Pensiero, Arte, Interpretazione grafica e Disegno, Architettura si arricchiscono reciprocamente e indissolubilmente si intersecano. Anche, e forse soprattutto, nell'epoca informatica ...

For those who have made history and the history of architecture the main center of their lives - as happened in the case of Francesco Quinterio, our founding member as well as scholar, highly respected professor of "History of Architecture" and dear friend - it is not difficult to understand how it can still be disruptive to put on the agenda the importance of history in a society that aims, instead, not only to monetize every intervention and every action, but that in the cultural sphere shows itself above all inclined to "story telling" and to the disclosure only (a disclosure that becomes harmful when it is not accompanied by serious research and that instead is shown to be virtuous when aimed at the cultural progress of the Society). We consider it important, together with those who wanted to participate in this volume in memory of Quinterio, to focus rather on a vision of History, if not only as *magistra vitae* (but we wish), at least as a 'reading' of the Society, as awareness of events, as the search for roots and "long duration" of phenomena, as a difficult approach to knowledge and openness to the future. The miscellaneous studies that are proposed in this collection, therefore, carried out from the Medieval to the Contemporary Age, constitute not only a mass of extremely relevant scientific information for the covered areas, but also a precise social orientation, as well as methodology; a still useful vision that can allow us to 'square' with respect to the always feared "silence of history" and to the impoverishment of its scientific and disciplinary contents. The "SSF Bulletin" also reaffirms, after many years, its nature as a classicistic 'Renaissance Bottega', of open and eclectic 'workshop' (which was in the spirit that presided over its foundation); a 'Bottega' in which History, Criticism, Thought Art and Architecture are mutually enriched and inextricably intersected. Also, and perhaps above all, in the computer age ...



€ 70,00



2015-2016
24-25

PER AMOR DI CLASSICISMO
Studi in memoria di Francesco Quinterio

BOLLETTINO SSF
SOCIETÀ DI STUDI FIORENTINI



PER AMOR DI CLASSICISMO



Ricerche di Storia dell'Architettura
e dell'Arte in memoria di Francesco Quinterio

2015-2016
24-25

Progetto e cura scientifica di Ferruccio Canali



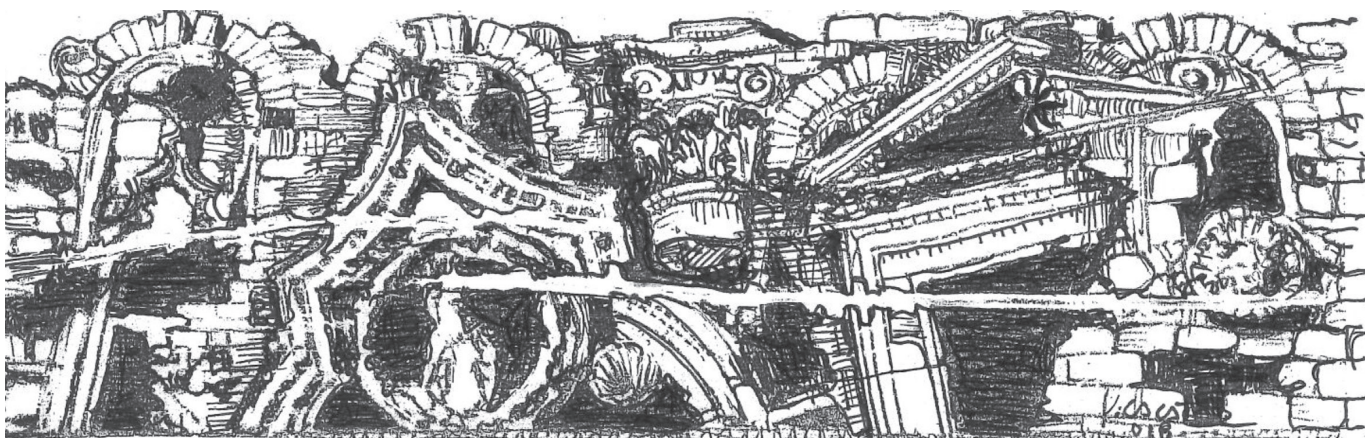
BOLLETTINO DELLA SOCIETÀ DI STUDI FIORENTINI



BOLLETTINO SSF
DELLA SOCIETÀ DI STUDI FIORENTINI

PER AMOR DI CLASSICISMO
Ricerche di Storia dell'Architettura
e dell'Arte in memoria di Francesco Quinterio

Progetto e cura scientifica di Ferruccio Canali



Collana di studi storici

ANNO 2015-2016

NUMERO 24-25

«BOLLETTINO DELLA SOCIETÀ DI STUDI FIORENTINI»

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 ALCALÀ 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 SOMA (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 inoltrare 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".

PER AMOR DI CLASSICISMO.

Ricerche di Storia dell'Architettura e dell'Arte in memoria di Francesco Quinterio

«Bollettino SSF» », 24-25 2015-2016

PROGETTO E CURA SCIENTIFICA di Ferruccio Canali

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

REVISIONE EDITORIALE: Maria Natalina Brigliadori

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

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 Giugno 2019

da Global Print S.r.l, Via degli Abeti 17/, Gorgonzola (MI)

ISSN 1129-8200 - ISBN 978-88-98019-61-8

Copyright 2018 by EMMEBI EDIZIONI FIRENZE-Proprietà letteraria riservata

- EDITORIALE E INTRODUZIONE
5 *Ferruccio Canali e Virgilio C. Galati*

SAGGI

- 10 *Virgilio C. Galati*
TIPOLOGIE DI SALONI PER LE UDIENZE NEL QUATTROCENTO PADANO TRA FERRARA E MANTOVA
- 37 *Giuseppe Conti e Marco Pescini*
CONSIDERAZIONI SULLA GEOMETRIA DI VOLTE GOTICHE IN TOSCANA. SAN GALGANO A CHIUSDINO DI SIENA, PALAZZO VECCHIO E ORSANMICHELE A FIRENZE
- 48 *Alfonso Gambardella*
LEON BATTISTA ALBERTI E NAPOLI
- 55 *Corinna Vasić Vatovec*
LUCA FANCELLI IN RELAZIONE CON LUDOVICO II GONZAGA E LEON BATTISTA ALBERTI: TEMI E PROBLEMI ATTRAVERSO UNA RILETTURA DELL' "EPISTOLARIO GONZAGHESCO"
- 79 *Stefano Borsi*
**ECCE MURUS ADAMANTINUS.
IL BUGNATO A PUNTE DI DIAMANTE DEI SANSEVERINO IN CAMPANIA (1466-1470)**
- 91 *Federico Bellini*
LA BASILICA DI LORETO NEL QUATTROCENTO
- 106 *Giuseppe Rago*
IL CORONAMENTO MISTILINEO NEL QUATTROCENTO: LA QUESTIONE DEL PRIMATO TRA VENEZIA E FIRENZE E LA FORTUNA DI UN MOTIVO TRA TARDO GOTICO E RINASCIMENTO
- 123 *Danila Jacazzi*
LA «TORRE ET MOLINO» DI LUCA BIGIAMI
- 132 *Ferruccio Canali e Virgilio Carmine Galati*
**ARCHITETTURE E ORNAMENTAZIONI DALLA TOSCANA
AGLI 'UMANESIMI BARONALI' DEL REGNO DI NAPOLI ALLA FINE DEL QUATTROCENTO.
PARTE IV: LA COMMITTENZA DEI DEL BALZO NEL SALENTO MERIDIONALE E A GIOVINAZZO**
- 190 *Marcello Scalzo*
SU UN DISEGNO INEDITO DI SCUOLA TOSCANA DI INIZIO DEL XVI SECOLO
- 198 *Tommaso Carrafiello*
**ECHI ALBERTIANI IN PROVINCIA DI SALERNO.
TRE PORTALI CINQUECENTESCHI A MONTECORVINO ROVELLA ED EBOLI**
- 210 *Wolfgang Lippmann*
**DALLA «CASA ALL'INDIANA» ALLA CASA A IMPIANTO OVALE. DISEGNI FANTASTICI
DELL'ARCHITETTO DILETTANTE GIOVAN VETTORIO SODERINI (1526-1596)**
- 228 *Ferruccio Canali*
**I "NOMI DELLA BELLEZZA".
LEMMARIO GENERALE DELL'ORDINE ARCHITETTONICO NELLA TRATTATISTICA
ITALIANA DEL CINQUECENTO. APPUNTI PER UN LESSICO. PARTE SECONDA (D-I)**
- 240 *Valerio Cantafio Casamaggi*
**VIZIO E VIRTÙ NELLA FIRENZE LEOPOLDINA: UN DIBATTITO ERUDITO ALL'OMBRA DEL
MARCHESE DE SADE**

- 244 *Enrica Petrucci e Francesco Di Lorenzo*
MATTIA E PAOLO ISIDORO CAPPONI: SCIENZA E TECNICA A JESI NEL XVIII SECOLO. NUOVI DOCUMENTI
- 254 *Massimiliano Savorra*
“UN CAPOLAVORO DI BELLEZZA E DI ELEGANZA”: IL REALE ISTITUTO DI BELLE ARTI DI NAPOLI E UN PROGETTO DI FACCIATA DI ERICO ALVINO
- 263 *Simona Talenti*
L'INTERESSE PER L'ARCHITETTURA DOMESTICA TRA STORIA E PROGETTO. LA CULTURA ARCHITETTONICA FRANCESE NELLA SECONDA METÀ DELL'OTTOCENTO E GLI IMMEUBLES DI VIOULET-LE-DUC
- 273 *Ulisse Tramonti*
LA “CASA DI FULCIERI”. IL PALAZZO PAULUCCI DI CALBOLI, GIÀ DALL'ASTE DEL VESCOVADO, A FORLÌ
- 281 *Ferruccio Canali*
ASMARA, LO SVILUPPO URBANO DELLA MILANO «BIANCA» DEGLI ALTIPIANI, DOPO IL NUOVO PIANO REGOLATORE DI VITTORIO CAFIERO (E ATTILIO TERUZZI CON LA CONSULENZA DI ALBERTO CALZA BINI) (1937-1939)
- 328 *Massimo Germani*
IL 1° MAGGIO MUSICALE FIORENTINO (1933)
- 339 *Ferruccio Canali*
PIANI REGOLATORI DI CITTÀ NELL'ALBANIA ITALIANA: NUOVE PREVISIONI URBANISTICHE PER DURAZZO/ DURRËS (1942)
- 383 *Ezio Godoli*
FIRENZE 1944-1948. SPERANZE DELUSE DI UNA RIFORMA DELLA FACOLTÀ DI ARCHITETTURA
- 393 *Ferruccio Canali (con traduzioni dal Polacco di Giorgio Zuliani)*
UN INTERESSATO SGUARDO RETROSPETTIVO. L'IDEA DI NAZIONE POLACCA SECONDO IL ‘REALISMO SOCIALISTA’ ... E IL RESTAURO DEI MONUMENTI... JERZY FRYCZ E ... LE PAGINE DEL “RESTAURACJA I KONSERWACJA...” (1975)
- 425 DOSSIER**
PERCHÉ LEGGERE HANS SEDLMAYR OGGI?
a cura di Giovanna De Lorenzi
- 437 RECENSIONI E APPUNTI**
- Residenze nobiliari a Firenze nel Settecento: palazzo Bombicci e l'ex chiesa di San Romolo in alcune fonti inedite**
 ASSUNTA MINGRONE, 438
Architettura e identità locali, vol. 1, a cura di Lucia Corradin e Francesco P. Teodoro, Firenze, Leo Olschki Editore, 2013, collana “Biblioteca dell'Archivum romanicum”
- Architettura e identità locali, vol. 2, a cura di Howard Burns e Mauro Mussolin, Firenze, Leo Olschki Editore, 2013, Collana “Biblioteca dell'Archivum romanicum”**
 GIANNI GIUDICE, 440
Gino Chierici tra Medioevo e Liberty, Progetti, Studi e Restauri nei disegni della donazione “Gino Chierici”, Catalogo della Mostra, a cura di Emanuela Carpani, Siena, Edizioni Cantagalli, 2014
 STEFANO PAGANO, 441

La Cultura militare veneta del Cinquecento con ... la Toscana nell'orizzonte. Palmanova, le fortezze venete "de Terra e de Mar" e la candidatura UNESCO

L'Architettura militare di Venezia in Terraferma e in Adriatico fra XVI e XVII secolo, Atti del Convegno internazionale (Palmanova, novembre 2013), a cura di Francesco Paolo Fiore, Firenze, Leo S. Olschki Editore, 2014, pp.461

FERRUCCIO CANALI, 442

L'occhio alato di Leon Battista Alberti. 'Migrazione' e inflazione di un simbolo divenuto icona pop: "QUID TUM"?

Alberto Giorgio Cassani, con "Introduzione" di Massimo Cacciari, *L'occhio alato. Migrazioni di un simbolo*, Torino, Aragno editore, 2014

VIRGILIO C. GALATI, 445

Umberto Prencipe e la Toscana. Tra Modernità e Tradizione, Catalogo della Mostra (Lucca, Fondazione Raghianti, 28 febbraio – 22 giugno 2014), a cura di Sabina Spinazzè e Teresa Sacchi Lodispoto, Lucca, Edizioni Fondazione Raghianti Studi sull'Arte, 2014

FABIO AMICO, 449

Incontri di Civiltà nel Mediterraneo. L'Impero Ottomano e l'Italia del Rinascimento. Storia, Arte e Architettura, a cura di Alireza Naser Eslami, Firenze, Leo S. Olschki, 2014

COSTANTINO CECCANTI, 451

Guido Cirilli, Architetto dell'Accademia. Dal fondo "Disegni" dell'Accademia di Belle Arti di Venezia, Catalogo della Mostra (Venezia, Magazzino del Sale, giugno-settembre 2014), a cura di Alberto Giorgio Cassani e Guido Zucconi, Padova, Il Poligrafo, 2014, pp.342

MARIA N. BRIGLIADORI, 452

Tra Storiografia e Critica: modelli economici e culturali di Al-Andalus (XI-XIV secolo ... per l'attualità magrebina Mohammed el Faiz, Agronomie et Agronomes d'Al-Andalus (XI-XIV siècle). Au service de l'agriculture familiale, Rabat, Age-Editions "La Croisèe des Chemins", 2015, pp.239

FERRUCCIO CANALI, 453

Accademia delle Arti del Disegno di Firenze. Studi, fonti e interpretazioni di 450 anni di storia, a cura di Bert W. Meijer e Luigi Zangheri, Firenze, Leo S. Olschki editore, 2015, 2 voll.

COSTANTINO CECCANTI, 456

Mario Bevilacqua, I progetti per la facciata di Santa Maria del Fiore (1585-1645). Architettura a Firenze tra Rinascimento e Barocco, Firenze, Leo S. Olschki Editore, 2015, pp.354

FERRUCCIO CANALI, 456

Federico Maniero, Cronologia della flora esotica italiana, Firenze, Leo S. Olschki Editore, 2015

STEFANO PAGANO, 458

La forme de la Ville de l'Antiquité à la Renaissance, a cura di Stéphane Bourdin, Michel Paoli, Anne Reltgen-Tallo, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2015

EUGENIA VALACCHI, 458

Antonio Giamberti da Sangallo il Vecchio (1455-1534), note per una riacquisizione storiografica attraverso la "Biografia" dell'Artista di Carl von Stegmann ed Heinrich von Geymüller (1885-1908)

CHIARA VIGNUDINI, 459

L'architetto Enrico Dante Fantappie' (1869 – 1951) e la costruzione della Cappella Toja presso il Cimitero delle Porte Sante a Firenze

ALESSANDRO URAS, 470

Mausolei e tribune ottagonali nel primo Umanesimo baronale del Regno di Napoli. Il Mausoleo di Giovanni I Ventimiglia a Castelbuono (Palermo)

VIRGILIO C. GALATI, 473

483 VITA ASSOCIATIVA

484 IN MEMORIA DI FRANCESCO QUINTERIO (a cura di Ferruccio Canali)

486 RICORDI PER FRANCESCO QUINTERIO

di Virgilio C. Galati, Alessandro Uras, Ferruccio Canali, Stefano Borsi, Federico Bellini, Adriano Ghisetti Giavarina

494 IL CONTRIBUTO STORIOGRAFICO-CRITICO DI FRANCESCO QUINTERIO.

NOTE E APPUNTI BIO-BIBLIOGRAFICI (a cura di Ferruccio Canali)

505 UN TESTO INEDITO DI FRANCESCO QUINTERIO

DE REGIMINE PRINCIPUM: DIOMEDE CARAFA E "I DOVERI DEL PRINCIPE"

520 UN REPERTORIO DOCUMENTARIO INEDITO DI FRANCESCO QUINTERIO

I PRIMI ANNI DIFFICILI PER LA RINASCITA DELLA "SCUOLA DI ARCHITETTURA" DI FIRENZE NEL DOPOGUERRA (1949-1951)

(con una nota introduttiva e a cura di Ferruccio Canali)

PIANI REGOLATORI DI CITTÀ NELL'ALBANIA ITALIANA: NUOVE PREVISIONI URBANISTICHE PER DURAZZO/ DURRËS (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.

La "Relazione" del Piano Regolatore di Leone Carmignani e Bruno Moz con la supervisione di Ferdinando Poggi: Funzionalismo e modelli urbani delle città storiche italiane per Durazzo, città «corporativa» (infrastrutturale, industriale e turistica), «testa di ponte tra Oriente e Occidente». La creazione di un Paesaggio della Colonizzazione nel nuovo "Piano territoriale"

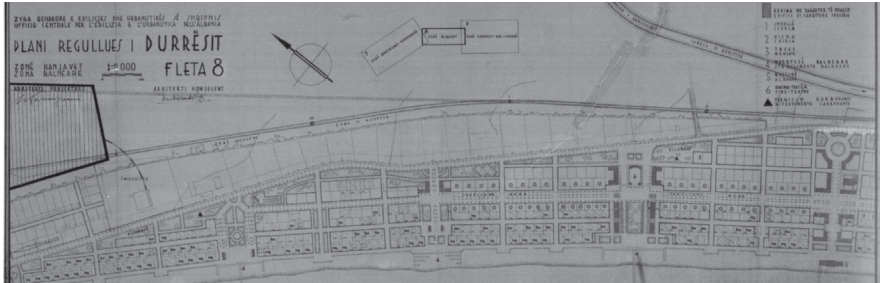
Ferruccio Canali

ABSTRACT L' "Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania" nato sotto il controllo italiano del Paese - dopo la morte del suo primo Direttore, il fiorentino Gherardo Bosio nell'aprile del 1941, ma già dai mesi della sua malattia nell'ottobre del 1940 'ereditato' dall'architetto sempre fiorentino Ferdinando Poggi fino al 1943 - ha svolto un importante ruolo nel portare a termine i progetti per una serie di Piani regolatori di città - quali, ad esempio, Durazzo - che ricoprivano una decisa importanza nel panorama albanese per il loro valore storico, monumentale e paesaggistico, oltre che per le loro prospettive di sviluppo. L'adozione di criteri connessi all'"Urbanistica funzionalista" (legati in Italia alla 'Scuola' di Gustavo Giovannoni e anche a quella milanese di Piero Bottoni), ma connessi anche al "Disegno della Città" (secondo una tendenza a Roma coordinata da Marcello Piacentini) ha portato alla redazione, da parte degli Ingegneri e degli Architetti dell'"Ufficio", di Strumenti pianificatori estremamente aggiornati alla Cultura urbanistica italiana e inseriti, per giunta, all'interno di un coordinamento urbanistico territoriale di tutta l'Albania che puntava a quel "Piano regolatore nazionale" che in Italia tanti auspicavano, ma che non si riusciva neppure ad impostare. Le previsioni per il nuovo Piano regolatore di Durazzo vennero profilate dapprima da Gherardo Bosio, per poi venir modificate e portate a compimento da Leone Carmignani sotto il coordinamento di Ferdinando Poggi e con la collaborazione di Bruno Moz. Si trattava di un Piano articolato, funzionalista, che puntava a modernizzare il centro ottomano «a *ipsilon*», soprattutto in relazione al grande Porto, prevedendo un'espansione a scacchiera cardo-decumanica con grandi edifici moderni e l'apertura di nuove piazze, oltre all'impianto di un rappresentativo Lungomare e di una attrezzata zona balneare, per il nuovo centro urbano di "Durazzo Mare". Un nuovo Piano in cui la componente funzionalista dello Zoning si innestava a quella del "Disegno urbano" per le varie piazze e architetture.

The "Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania" (Central Office for Urban Planning and Construction of Albania) under the Italian Government - after the death of its first Florentine director Gherardo Bosio in April 1941 but since the months of his illness in October 1940 till 1943 directed by the Florentine architect Ferdinando Poggi - has played an important role in carrying out the plans for a series of plans of towns regulators - such as, for example, Durres/Durazzo - who held a decisive importance in the Albanian scene for their historical value, monuments and landscapes as well as for their development prospects. The adoption of criteria linked to "Urban Planning of Functionalism" (studied in Italy by the 'School' of Gustavo Giovannoni and in Milan by Piero Bottoni), but also related to the "Design of the Town" (according to a tendency coordinated in Rome by Marcello Piacentini) led to the drafting, by the Engineers and Architects of "Office", an extremely upgraded to the Italian culture Plans: urban Planners obtained, moreover, the coordination of all Albanian Plans pointing to the "National Regulatory Plan" that in Italy many hoped, but that was impossible even to set. The forecasts for the new Durazzo Regulatory Plan were first set by Gherardo Bosio, then modified and brought to completion by Leone Carmignani under the coordination of Ferdinando Poggi and with the collaboration of Bruno Moz. It was an articulated, functionalist Plan that aimed at modernizing the Ottoman center "ipsilon", especially in relation to the Great Port, forcing a cardo-decumanic chessboard with large modern buildings and opening new squares beyond the installation of a representative Promenade and an equipped bathing area, for the new urban center of "Durazzo Mare". A new Plan where the functionalist component of Zoning was united by the "Urban Design" for the various squares and architectures.

PEER REVIEW: VIRGILIO C. GALATI e ARMAND VOKSHI 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 Durazzo da parte della "Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania"; 2. L'approvazione del Piano Regolatore Generale di Durazzo da parte della "Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania" e la sua notorietà italiana dalle pagine di «Urbanistica» (1943); 3. La "Relazione" del Piano regolatore di Durazzo del luglio 1942, redatta da Leone Carmignani con la supervisione di Ferdinando Poggi (e con la collaborazione grafica di Bruno Moz); 3.1. Lo «stato attuale»: i caratteri salienti dell'insediamento durazzese nella "Relazione" del Piano regolatore; 3.2. Le previsioni di area vasta: Piano regolatore e Piano territoriale nell'ottica della bonifica. Nuove zone rurali per Durazzo e la creazione di un nuovo Paesaggio agricolo (infrastrutture, poderi, centri agricoli); 3.3. L'adozione dei principi dell'Urbanistica funzionalista: lo studio della viabilità. Il Piano di Durazzo, la viabilità, i problemi del traffico (presenti e futuri) e la gerarchizzazione degli assi stradali; 3.4. L'adozione dei principi dell'Urbanistica funzionalista: la Zonizzazione, metodologia adatta a che «nella divisione in



Durazzo, Piano regolatore, Zonizzazione della Zona balneare e del Lungomare, Tav.8, 1940-1942 (da Posca, 2013)

Importantissimo centro urbano dell'Albania, addirittura il principale prima di venire sorpassato nella scelta di Tirana come Capitale del nuovo Stato (1920), Durazzo manteneva però la preminenza del proprio porto nell'ambito della giovane Nazionale quale prioritario centro di interrelazione con l'Estero e, soprattutto, con l'ingombrante/imprevedibile vicino, l'Italia¹. Sulla città si

concentravano dagli inizi del Novecento gli investimenti italiani e dopo l'invasione del 1939² il potenziamento dei collegamenti con l'Italia come terminal principale per le merci e l'organizzazione di tutti i servizi territoriali per l'Albania centrale e settentrionale, imponevano un deciso ripensamento anche della compagine urbana. Nell'ambito delle nuove previsioni urbanistiche che, attraverso

zone della città, un diretto riflesso nel suo sviluppo è di trovare posto adeguato per tutto e tutti»; 3.5. Il rapporto con le preesistenze: «demolizioni» e «risanamento edilizio»; 3.5.1. Le preesistenze della zona moderna: le demolizioni; 3.5.2. Un inedito 'prospetto a mare': il nuovo Lungomare per Durazzo, città «che è oggi, e sarà sempre, nascosta alla vista dal mare»; 3.5.3. Previsioni per il Porto di Durazzo nell'ambito del Piano regolatore; 3.6. Le Zone industriali e lo sviluppo della Ferrovia Transbalcanica; 3.7. L'espansione della nuova Durazzo: dall'espansione del "Piano di ampliamento" all'espansione 'qualitativa' delle Zone collinari e della "Città balneare"; 3.7.1. Il "Piano di ampliamento" e le nuove espansioni; 3.7.1.1. "I nuovi quartieri Nord interni"; 3.7.1.2. "I nuovi quartieri Nord esterni"; 3.7.1.3. "I Nuovi quartieri Est"; 3.7.2. La zona della collina e le preesistenze monumentali; 3.7.3. La "Zona balneare" nella prospettiva della «"Città balneare", organismo vivo, pulito e accogliente», ma "corpus separatum" rispetto a Durazzo città; 3.8. Aspetti di Urbanistica 'piacentiniana': Bruno Moz e il disegno dei nuovi grandi nodi urbani; 3.8.1. La piazza del Municipio (o della Bashkija) tra usi civici e simbologia: Disegno urbano per la «piazza di rappresentanza» cittadina e «delle adunate»; 3.8.2. La nuova piazza della Cattedrale cattolica: un inedito centro simbolico (per i nuovi abitanti Italiani) in una città ottomana; 3.8.3. Piazza della Stazione: un nuovo invasore funzionale; 3.8.4. Il Piazzale di accesso al Porto e lo sviluppo infrastrutturale di Durazzo; 3.9. Aspetti di urbanistica 'piacentiniana': il progetto dei grandi "edifici pubblici"; 3.10. Infrastrutture e dotazioni impiantistiche per la nuova città: "Impianti e servizi pubblici".

¹ Ormai ricca la bibliografia sui rapporti italo-albanesi nella prima metà del Novecento: F. JACOMONI, *La politica dell'Italia in Albania*, Rocca San Casciano (FC), 1965; P. PASTORELLI, *L'Albania nella politica estera italiana (1914-1920)*, Napoli, 1970; M. MAZZETTI, *L'Italia e la crisi albanese del marzo-maggio 1913*, «Storia Contemporanea», giugno, 1973; R. J. B. BOSWORTH, *The Albanian forests of Signor Giacomo Vismara: a case study of Italian economic imperialism during the Foreign Ministry of Antonino di San Giuliano (1899)*, «Historical Journal», 18, 3, 1975, pp.571-586; E. MASERATI, *L'Albania nella politica estera italiana degli anni 1896-1901*, «Clio», XIII, 1-2, 1977; N. LA MARCA, *Italia e Balcani fra le due Guerre. Saggio di una ricerca sui tentativi italiani di espansione economica nel Sud-Est europeo fra le due Guerre*, Roma, 1979; A. DUCE, *L'Albania nei rapporti italo-austriaci (1897-1913)*, Milano, 1983; A. ROSELLI, *Italia e Albania: relazioni finanziarie nel Ventennio fascista*, Bologna, 1986 (poi *Italy and Albania, financial relations in the Fascist period*, New York, 2006); H. J. BURGWYN, *Italy's Balkan policy, 1915-1917. Albania, Greece and the Epirus question*, «Storia delle Relazioni Internazionali», 2, 1986; A. RICCARDI, *L'Oriente sotto casa. L'Albania vista dall'Italia tra gli anni Venti e Trenta*, in *L'omicidio politico di Luigi Gurakuqi*, a cura di G. Dammacco, Bari, 1988; M. PIZZIGALLO, *Le relazioni economiche italo-albanesi nei primi anni Venti*, «Analisi storica», 1988, pp.25-33; S. PELAGALLI, *L'attività politica militare italiana in Albania tra il 1927 ed il 1933 nelle carte del generale Alberto Pariani*, «Storia Contemporanea», 5, XXII, ottobre, 1991, pp.823-827; R. MOROZZO DELLA ROCCA, *Italia e Albania nel '900*, «Italia Contemporanea», 218, marzo, 2000; L. PULEJO, *Realtà economica e territorio. Gli interessi italiani in Albania*, Cosenza, 2003; M. BORGOGNI, *Tra continuità e incertezza: Italia e Albania (1914-1939) ...*, Milano, 2007; P. ROSELLI, *The creation of the "National Bank of Albania" and the "SVEA"*, in IDEM, *Italy and Albania ...*, cit, pp.33-45; L. IASELLI, *L'espansione finanziaria dell'Italia in Albania (1925-1943)*, in *La Banca Nazionale d'Albania e la "SVEA"*, in *L'Albania indipendente e le relazioni italo-albanesi (1912-2012)*, Atti del Convegno, a cura di A. Becherelli e A. Carteny, Roma, 2013, pp.157-184.

² Sulla politica di occupazione italiana: D. RODOGNO, *Il nuovo ordine mediterraneo. Le politiche di occupazione dell'Italia fascista in Europa (1940-1943)*, Torino, 2003. Utile come contestualizzazione anche G. CORNI, *Il sogno del "grande spazio". Le politiche d'occupazione nell'Europa nazista*, Roma-Bari, 2005. In particolare per l'Albania: K. DUFFY, *The annexation of Albania, in The eve of war: 1939*, a cura di A. Toynbee e V.M. Toynbee, Oxford, 1958; D. MACK SMITH, *Le guerre del Duce*, Roma-Bari, 1976; S. TRANI, *L'unione tra l'Italia e l'Albania (1939-1943)*, «Clio», XXX, 1, 1994; F. EICHBERG, *Il Fascio littorio e l'Aquila di Skanderbeg*, Roma, 1997; B. J. FISHER, *Albania at War (1939-1945)*, West Lafayette (IND-USA)-Londra, 1999 (traduz. italiana, *L'Anschluss italiana. La Guerra in Albania [1939-1945]*, Nardò [Lecce], 2007. Il volume non è però sempre condivisibile specie per quanto riguarda molte interpretazioni critiche e per la, a volte discutibile, "Albano-centricità" della ricostruzione). Per 'dettagliare' quell'unione politica e giuridico-amministrativa: G. LUCATELLO, *La natura giuridica dell'unione italo-albanese*, Padova, 1943.

l'Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania³, interessavano tutti i centri albanesi secondo una politica di modernizzazione precisa⁴, Durazzo occupava dunque un posto centrale; e il

nuovo Piano – che era comunque Generale e non solo d'espansione – risultava, per importanza politica, 'secondo' solo a quello di Tirana, ma esso era 'primo' per rilevanza economica e anche per il

3 La Direzione dell'Ufficio Urbanistica – programmata 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 impegnavano 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 dell'Ufficio in maniera temporanea all'ingegnere Giuseppe Paladini, che però si sarebbe dimesso per contrasti con Bosio dopo un anno. Seguirà 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 propagandistiche 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 1^o 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 (*Piano regolatore di Durazzo*), in IDEM, *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'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania" dalle carte dell'Archivio di Ferdinando Poggi e Ivo Lambertini [al Gabinetto Vieusseux 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.

4 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 editte nelle sedi più disparate sia in Italia che all'Estero (anche se si tratta, nella gran parte dei casi visti, di studi 'generalisti', spesso poco più che divulgativi, con fonti e note assai ridotte o approssimative). Nel recente 'frastuono' bibliografico, si vedano invece 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 Vështrimi 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; 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 "Restituiamo 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.

rapporto con i problemi di bonifica agricola delle vaste zone paludose che circondavano la città, imponendo, dunque, una dimensione «territoriale» delle previsioni.

«Già nel 1926, Luigi Luiggi ... realizzò l'importante progetto del porto e propose soluzioni per la bonifica dei terreni paludosi attorno a Durazzo»⁵. Poi, «nel 1939, l'Ufficio urbanistica» incaricò Leone Carmignani come progettista per occuparsi in prima persona della redazione del Piano, sotto la guida di Gherardo Bosio e di Ferdinando Poggi»⁶.

Il problema del rapporto delle previsioni iniziali,

redatte sotto la supervisione di Gherardo Bosio (morto però nell'aprile del 1941 e assente da Tirana fin dal 1940) e il progetto finale, presentato nel luglio del 1942 a firma di «Carmignani e Poggi» resta aperto⁷; ma certo è che, pur magari ispirata o inizialmente indirizzata da Bosio, la redazione finale era stata chiusa dai due Architetti dell'Ufficio, contemperando tutte le esigenze dei vari Enti (Governo albanese, Enti italiani, Enti italo-albanesi, Comune di Durazzo, Commissione per le Opere Pubbliche etc ...), che nel frattempo si erano profilate.

La paternità del Piano di Durazzo va comunque ascritta, secondo le fonti, principalmente a Leone

5 VOKSHI, *Piano regolatore di Durazzo ...*, in IDEM, *Tracce dell'Architettura italiana in Albania (1925-1943) ...*, cit., pp.240-247. Per Luiggi e la sua attività a Durazzo, si veda E. GODOLI, *Progetti per la SVEA (Società per lo Sviluppo Economico dell'Albania): documenti dagli Archivi di Luigi Luiggi e Guido Fiorini, in Architetti e Ingegneri italiani in Albania*, Atti del Convegno Internazionale [Tirana, 2011] & cit., pp.59-71. E ora: POSCA, *Architetti italiani ...*, cit., pp.91-98.

6 VOKSHI, *Piano regolatore di Durazzo ...*, in IDEM, *Tracce dell'Architettura italiana in Albania (1925-1943) ...*, cit., pp.240-247. Un brevissimo accenno al Piano di Durazzo riferito a Bosio, 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.78. Per Ferdinando Poggi: nato a Firenze nel 1902, era figlio di Leone, Ingegnere civile, a sua volta figlio del magistrato Enrico Poggi, già Ministro di Grazia e Giustizia del Governo di Toscana nel XIX secolo (fratello di Enrico - e dunque prozio di Ferdinando - era stato Giuseppe, morto nel 1901, l'architetto progettista e direttore dei lavori di ampliamento di Firenze capitale). Nel 1900 Leone Poggi aveva sposato Giuseppina, figlia di Tancredi Canonico, uomo di Legge e Presidente del Senato del Regno dal 1904 al 1908. Ferdinando, che apparteneva dunque a una delle famiglie più in vista di Firenze, si laureava anch'egli a Roma in Ingegneria civile - come pure il cugino Giuseppe Poggi jr. - nel 1924 e nel 1933 si iscriveva all'Albo professionale degli Architetti di Firenze. Nel 1928 editava un interessante volumetto su *"Il cemento armato"* (Roma, P. Cremonese, 1928). Nel corso degli anni Trenta, pur non ottenendo prestigiosi incarichi professionali, fu comunque Direttore dei Lavori dell'Istituto "Benito Mussolini" a Roma e dell'"Istituto Nazionale Fascista della Previdenza Sociale" a Padova. Dopo l'impegno presso l'"Ufficio Urbanistica d'Albania", prima come collaboratore di Gherardo Bosio poi come Direttore tra l'aprile del 1941 e il 1943, ritornò a Firenze dove eseguì, come anche in Toscana, lavori di ristrutturazione e restauro soprattutto di palazzi privati. Morì a Firenze nell'ottobre del 1986. Interessante è il suo lascito archivistico: il "Fondo archivistico Ferdinando Poggi" - costituito dalle "Carte Ferdinando Poggi" con circa 170 progetti e relativa documentazione (disegni, lucidi, lettere, fotografie, appunti), compresa tra il 1910 e il 1986 - donato dall'Architetto stesso all'"Archivio Contemporaneo Alessandro Bonsanti" del "Gabinetto Vieusseux" di Firenze nel 1983. È costituito dalle carte di Ferdinando e da quelle di altri membri della sua famiglia; è disponibile un inventario dattiloscritto a cura di Joan Parsons per quanto concerne i materiali di Ferdinando e un inventario su schede, a cura di Ilaria Spadolini, relativo alle altre sezioni, che comprendono anche le carte di Giuseppe Poggi sr., l'architetto dell'espansione fiorentina di fine Ottocento. Al "Gabinetto Vieusseux" sono stati donati anche i volumi della biblioteca di Ferdinando Poggi. Cfr. I. SPADOLINI, *Nota sul Fondo Ferdinando Poggi*, in *Giuseppe Poggi e Firenze. Disegni di architetture e città*, a cura di R. Manetti e G. Morolli, Firenze, 1989, pp. 119-121; IDEM, *Il Fondo "Ferdinando Poggi"*, «Il Vieusseux», 6, settembre-dicembre, 1989, pp. 71-78; *Guida agli Archivi delle personalità della Cultura in Toscana tra '800 e '900. L'area fiorentina*, a cura di E. Capannelli, E. Insabato, Firenze, 1996, 498-500; *Guida agli Archivi di Architetti e Ingegneri del Novecento in Toscana*, a cura di E. Insabato e C. Ghelli, Firenze, 2007, 289-291; 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.

7 Un primo rimando al Piano di Durazzo, e alla relativa "Relazione" riportata per qualche breve stralcio, è in *Albania. Architettura e Città (1925-1943)*, a cura di M.A. Giusti, ... cit., p.70-76 e relative note 3-18, p.88, ma con indicazione errata «della Relazione firmata dall'arch. Ivo Lambertini (progettista)» e data «4.9.1942» (in n.3, p.88, confondendo tra redazione - il «luglio 1942» - e approvazione da parte della "Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica", appunto il «4.9.1942»), mentre in un altro passo (p.70) si fa invece riferimento al «progettista Leone Carmignani»; gran parte degli elaborati grafici del progetto vengono poi attribuiti *tout cour* all'«arch. Leone Carmignani» (pp.72-79) pur, come pare, in mancanza di firme autografe e anche se evidentemente prodotti dall'Ufficio; a ribadire, con tutto ciò, l'affidabilità relativa del volume in numerosi passaggi sostanziali. Nella serie delle attribuzioni, il Piano di Durazzo viene riferito al «1939, di Bosio in collaborazione con Ferdinando Poggi e Ferrante Orzali» (ma Orzali non mi sembra compaia in nessun documento noto, per cui è probabile che sia stato scambiato con Carmignani o Bruno Moz) in 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 (nessuna voce bio-bibliografica è dedicata nel volume ai membri dell'"Ufficio Urbanistica" albanese, salvo Bosio, anche se almeno Poggi, Carmignani e Lambertini l'avrebbero meritata). Il riferimento a Orzali per Durazzo, ma senza alcuna indicazione documentaria rimandando solo alla bibliografia riassuntiva precedente per «il 1939», è da ultimo anche in POSCA, *Architetti italiani ...*, cit., p.222 (invece «il Piano venne elaborato nel 1942 da Leone Carmignani e Ferdinando Poggi», mentre «allo studio delle piazze ha collaborato l'architetto Moz»: fig.373, p.227): una precisa distinzione tra i redattori del 1939 e quelli del 1942 non sembra però supportata da alcuna fonte (Carmignani al posto di Orzali).

Carmignani⁸, con la collaborazione, in particolare di Bruno Moz⁹, altro Architetto attivo nell'Ufficio¹⁰, e la supervisione di Ferdinando Poggi, dopo che le indicazioni di massima erano state fornite, tra il 1939 e il 1940, da Gherardo Bosio.

Da ultimo, probabilmente considerando il coordinamento di Bosio 'vincolante' anche per i due prolifici anni successivi alla sua morte (senza contare che l'Architetto si era ritirato dall'Albania fin dai primi mesi del 1940), sono state sottolineate una serie di «invarianti» utilizzate dagli Architetti dell'Ufficio Centrale di Urbanistica¹⁰ nella messa a punto dei Piani per le diverse città albanesi:

«I Tecnici dell'Ufficio Centrale» nella fase preliminare della redazione dei Piani seguivano una prassi comune per tutte le città considerando in un secondo momento le variabili dovute ai diversi contesti. Le invarianti consistevano nella conoscenza storica, nella tipologia d'approccio con la città esistente e nella sua connessione con la nuova espansione. L'approfondimento storico era incentrato sulla rivalutazione delle emergenze monumentali e dei caratteri tradizionali, in particolare per quelli orientali che donavano alle città un

aspetto pittoresco. Questi aspetti insieme a quelli ambientali alimentavano le politiche di valorizzazione delle risorse turistiche e immobiliari. Il rapporto con la preesistenza risentiva dell'ambiguità del dibattito italiano, specialmente nelle città albanesi più stratificate storicamente ed etnicamente. Da un lato troviamo applicato il principio del "Diradamento" di Gustavo Giovannoni (opposto ai massici sventramenti) mentre dall'altro si legittimano sostituzioni diffuse nel tessuto minuto, per riportare alla luce monumenti e simboli che donano all'area un nuovo valore di rendita. La connessione tra nuova città e quella esistente era subordinato al sistema dei tracciati, alle fasce di verde ed in particolar modo ad un asse direttore di natura commerciale o monumentale. In tutte le città costiere furono applicate le politiche del Regime ... per il potenziamento del turismo balneare. Tramite promozioni e incentivi finanziari si promuovevano tutte le tipologie di servizi ricettivi per un incremento attrattivo. Nella redazione di tutti i Piani il ricorso al paradigma del corpo umano era ricorrente, considerando la città come un organismo vivente ed in continua trasformazione era possibile gestire e pianificare al meglio il suo

8 Pochissime le informazioni disponibili a tutt'oggi 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, in particolare, 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 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).

9 Pressoché nulle a tutt'oggi le notizie su Bruno Moz, Architetto molto probabilmente di origine veneta, che, dopo aver retto per alcuni mesi nel 1944 l'Ufficio Urbanistico di Tirana («pare che Agnino si sia visto ben poco con Moz ... l'Ufficio continua sotto le redini di Moz almeno si pensa fino al giugno»), da una lettera di Carmignani a Poggi del 20 maggio 1944 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.17 p.120), nel 1951 risiedeva a Roma (da *Verbale n.145 dell'Ordine degli Architetti di Roma*, seduta del Consiglio del 29.9.1951: «si decide di inviare a tutti i capi del Genio Civile del Lazio una lettera con riferimento al Decreto Ministeriale 15/18 segnalando il nome dell'arch. Bruno Moz» in www.ordine.architettilroma.it/verbale-n-145-seduta-consiglio-29.9.1951); a Roma, Moz si era iscritto all'Ordine professionale degli Architetti già nel 1950 (da *Verbale n.132 dell'Ordine degli Architetti di Roma*, seduta del Consiglio del 23 novembre 1950, in www.ordine.architettilroma.it/verbale-n-132-seduta-consiglio-23.11.1950).

10 Piuttosto, specificava Vincenzo Civico che «all'Ufficio è affidato il compito di preparare e completare i Piani regolatori e i Regolamenti urbanistici ed edilizi per le principali città di Albania». Per la 'funzione di modello' anche per l'Italia dell'Ufficio stesso: «segnaliamo con vivo compiacimento questo importante provvedimento che realizza nel territorio albanese quella unità di comando nel campo urbanistico, che abbiamo tante volte auspicato e che ci auguriamo possa presto essere conseguito anche in Italia», in V. CIVICO, *Notiziario urbanistico. Tirana*, «Urbanistica» (Roma), 1, gennaio-febbraio, 1940, p.449. Per il ruolo istituzionale dell'Ufficio: *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.

sviluppo»¹¹.

In verità, almeno nel Piano regolatore di Durazzo del 1942, non si ha traccia di un utilizzo del “Diradamento” di Gustavo Giovannoni in riferimento all’antico tessuto, se non di un generico «Risana-mento edilizio» peraltro non particolarmente at-tento alle preesistenze.

Inoltre, l’idea che l’“Ufficio” albanese abbia ope-rato in maniera univoca e sistematica per oltre quattro anni, passando attraverso le ‘varie’ Di-rezioni e prescindendo dalle singole sensibilità e formazioni dei vari Progettisti (tenuto comunque conto dell’indirizzo generale impresso inizialmen-te da Bosio e poi dal coordinamento esercitato da Poggi), deve essere verificato caso per caso, evitando, soprattutto, di confondere «invarianti» (politiche o corporativistiche) e “metodi” di un’Urbanistica italiana che, a partire da una de-cisa e condivisa matrice funzionalista, non man-cava però di innestarsi le suggestioni del “Disegno urbano” di Marcello Piacentini. E, soprattutto, vista la diversità di ‘Scuola’ dei vari Progettisti (il ‘mondo fiorentino’ di Bosio e Poggi, strettamente legato alla Cultura romana; la formazione e l’atti-vità milanese di Carmignani, ad esempio)¹².

Le singole fonti, al proposito, restano ineludibili a partire dal fatto che, nell’aprile del 1940 Bosio stilava una “Relazione sullo stato di avanzamento lavori dell’Ufficio Centrale” al Luogotenente ge-nerale del Re, chiamando in causa anche il caso di Durazzo:

«il Piano regolatore della città di Durazzo era na-turalmente in diretta dipendenza dei problemi del porto, della bonifica, della sistemazione ferroviaria ed industriale solo attualmente in via di defi-

nizione. L’Ufficio, nell’impossibilità di procedere allo studio del Piano Regolatore Generale fino a che i detti problemi non venissero definiti in modo completo, ha provveduto a urgenza a dirigere e a perfezionare, con numerosi sopralluoghi, la defini-zione della piazza della Bashkija e delle principali arterie di traffico allo studio presso il locale Ufficio Tecnico. Il relativo Piano Regolatore parziale è stato approvato dalla “Commissione centrale” nella sua riunione del 15 dicembre 1939»¹³.

Questo il già fatto, al momento dell’uscita di scena di Bosio. Nel mentre

«l’Ufficio ha effettuato il completamento della cartografia della città insufficiente e non aggiorna-ta. Raccolti così tutti gli elementi necessari, l’Ufficio sta attualmente procedendo al compimento dei suoi studi per il Piano Regolatore Generale della città, di cui è imminente la presentazione alla “Commissione Centrale”. Fa parte dello studio anche la sistemazione della spiaggia, compresa tra la città e il “Sasso Bianco”, che dovrà assumere, data la sua vicinanza alla capitale, uno sviluppo rapido e notevolissimo ... “Durazzo Mare”».

Bosio aveva dunque ‘impostato’ il Piano nelle sue linee generali, con particolare attenzione per “Du-razzo Mare” dove

«un sistema ortogonale al fronte mare di sviluppo dei lotti e delle strade, sul quale insistono anche più sistemi di piazze con aree verdi centrali, men-tre per gli stabilimenti sulla spiaggia si ipotizzano anche strutture circolari a pontile direttamente costruite nell’acqua, a richiamare e stimolare l’im-magine nuova della città, da porto commerciale

11 PASHAKO, *Piani e progetti per l’Albania ...*, cit., pp.1059-1060.

12 In POSCA, *Architetti italiani ...*, cit., p.222: «il Piano di Durazzo venne elaborato nel 1942 da Leone Carmignani e Ferdinan-do Poggi, che adottarono criteri simili a quelli per Tirana», ma quella «similitudine» di criteri, tra il Piano di Tirana e quello di Durazzo, è stata soprattutto dovuta alla stessa matrice funzionalista, mentre vigeva una diversa impostazione generale, se non altro vista la diversa destinazione ‘corporativa’ dei due centri (anche se il nuovo “Regolamento edilizio” di Durazzo - come tutti quelli dei centri albanesi ora forniti di nuovo Piano regolatore - era stato «redatto in conformità al “Regolamento Edilizio Municipale” per la città di Tirana», in *Regolamento edilizio municipale di Durazzo*, allegato alla “Relazione” di Piano regolatore: 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 Shqipnis, *Piano Regolatore di Durazzo. Plani Rregullues i Durrësit. Relazione/Relacioni*, in Tirana, Arkivi Qendror Teknik i Ndertimit [Ufficio del Catasto Nazionale], cart. Qyteti i Durrësit. Plan rregullues i Durrësit”, dattiloscritto [d’ora in poi: Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt.]).

13 Gherardo Bosio, *Relazione sullo stato di avanzamento lavori dell’Ufficio Centrale” al Luogotenente generale del Re, del 21 aprile 1940*, in Tirana, Drejtoria e Përgjigjthshme e Arkivave (AQSh-Arkivi Qendror i Shtetit/Archivio Centrale dello Stato), fondo “152: Ministeria e Punëve të Brendshme/Ministero degli Affari Interni (1934-1944)”, Sez. “Z.Q. Nderime e Urbanistike Shqiperne/Commissione Centrale per le Costruzioni e l’Urbanistica Albanesi” (d’ora in poi: Tirana, AQSh, 152. MPB), coll. 1940, 1083, f.5. Si tratta di un primo volume, rilegato, opistografo, cui segue un secondo volume in continuazione cronologica (in ivi, coll. 1940 [ma 1942-1943], 1083/1). Parte della *Relazione* è anche in R. RENZI, *Piano regolatore di Durazzo*, in IDEM, *Gherardo Bosio*, Firenze, 2016, p.351 (copia è dunque conservata, come tutti i materiali pubblicati da Riccardo Renzi, presso l’“Archivio Gherardo Bosio” di Pelago, Firenze). Le Tavole della prima versione del Piano regolatore (predisposto da Bosio) erano state presentate alla I° Mostra Triennale d’Oltremare di Napoli del maggio del 1940 (nel Padiglione dell’Albania progettato dallo stesso Bosio: *Il Padiglione dell’Albania alla I° Mostra Triennale delle Terre Italiane d’Oltremare a Napoli*, «Arte mediterranea», marzo-giugno, 1940) e poi erano state riproposte in una specifica Mostra allestita a Tirana nel giugno (in POSCA, *Architetti italiani ...*, cit., p.179). La ‘versione’ del Piano del 1942 prevedeva molte più Tavole e ad esse erano state apportate anche numerose modifiche.

ad interessante meta anche turistica»¹⁴.

In verità si trattava di una rotonda i cui lavori erano già stati precedentemente previsti dalla Bashkija, ma certo è che lo sviluppo doveva essere notevole. Restavano irrisolti, però, tutti gli importanti nodi che interessavano il resto della città. Non a caso, la 'gestazione' del Piano, dopo la morte dell'Architetto, sarebbe durata ancora un anno («il progetto è frutto di lunghe e accurate indagini ... e in armonia a studi ed esigenze, come quelle della Zona ferroviaria, risolte e precisate solo nel maggio del 1942»¹⁵); per cui, ufficialmente, figurava anche secondo Vincenzo Civico che «all'arch. Leone Carmignani è dovuto in particolare lo studio e il progetto del Piano regolatore, con la collaborazione, per la parte architettonica delle piazze principali, dell'arch. Bruno Moz»¹⁶ (piazze dove il "Disegno urbano" era più 'spiccato').

Il lavoro di redazione era stato complesso e vi confluivano suggestioni progettuali molto articolate che, dalle indicazioni della Cultura urbanistica, travalicavano verso modelli di ben maggiore articolazione, anche se non sempre facili di 'leggere', specie per noi oggi.

«La città caotica, tipicamente orientale, offriva delle potenzialità che potevano essere messe in gioco nel futuro sviluppo urbano ... come primo porto dell'Albania ... vicinissima a Tirana e dunque destinata a diventare scalo commerciale, zona industriale e luogo turistico ... con la bonifica delle zone paludose ... in continuità con il precedente Piano regolatore»¹⁷.

Al centro della riflessione – come in ogni prassi funzionalista – era lo studio dei percorsi e dei collegamenti, tra i quali si distingueva la dotazione delle nuove strutture ferroviarie (pensate già negli anni Trenta, ma non organicamente inserite nell'organismo urbano¹⁸).

«nel piazzale, dove fin dagli anni Trenta era prevista la Stazione, si inseriva una fermata ferroviaria secondaria della linea Durazzo-Tirana-Corit-

za-Salonicco e un capolinea per i pullman. Dalla stazione secondaria i binari, posizionati sull'area di colmata davanti al Porto e paralleli alla strada, arrivavano alla nuova Stazione centrale a Est. L'antistante piazzale della Stazione, raggiungibile anche dall'anello di circonvallazione stradale, si trovava sulla direttrice viaria che metteva in contatto i due estremi della città, un rettilineo [una sorta di Decumano viario] trasversale che dalla nuova piazza della Cattedrale (a Ovest) intercettava i viali Mussolini e Jacomoni, corso Vittorio Emanuele e corso Regina Elena (che partiva nei pressi del Porto); verso Est, parallelo alla linea ferroviaria e rasentando l'area semintensiva popolare da un lato e l'area portuale dall'altro, il rettilineo raggiungeva la zona d'insediamento delle industrie»¹⁹.

Poi, come voleva la più aggiornata prassi urbanistica (specie italiana), si teneva conto

«degli spunti progettuali derivati dalla Storia e dalle rovine archeologiche scoperte dal noto archeologo Ugolini»²⁰, ma «con scarsa considerazione per le tracce della città ottomana, il discutibile rapporto con le aree di valore ambientale, la mancata conoscenza dei resti di età romana (l'anfiteatro scoperto negli anni '60)»²¹. Però, «le antiche mura e i resti archeologici venivano messi in evidenza e circondati da parchi e giardini»²². Infatti

«la presenza del castello presso la vicinissima piazza del Municipio, dava l'opportunità di creare una fascia verde di rispetto che si estendeva, seguendo la linea delle mura, fino al piazzale dell'entrata del Porto, dov'era rimasto un torrione»²³.

In particolare

«il Piano prevedeva un viale di circonvallazione che circondava la città esistente includendo il traffico del porto e manteneva inalterato l'assetto principale della viabilità, pur integrandolo e prevedendo le opportune modifiche per migliorare i collegamenti all'interno del centro storico e tra

14 RENZI, *Gherardo Bosio* ..., cit., p.351.

15 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 74° riunione*, del 2 settembre 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.533.

16 V. CIVICO, *Notiziario urbanistico. Durazzo (Albania), il nuovo Piano regolatore della città*, «Urbanistica» (Roma), 1, gennaio-febbraio, 1943, p.32.

17 VOKSHI, *Piano regolatore di Durazzo* ..., cit., pp.240-247.

18 Il primo progetto della Stazione cittadina era di Giulio Bertè e risaliva al 1930 (in POSCA, *Architetti italiani* ..., cit., p.103).

19 In POSCA, *Architetti italiani* ..., cit., p.231.

20 VOKSHI, *Piano regolatore di Durazzo* ..., cit., pp.240-247. L'archeologo era Luigi Maria Ugolini, mentre «l'ingegner Giovanni Battista Ugolini, nell'aprile del 1926, era coinvolto nei rilievi e sondaggi per i piani idrografici della rada di Durazzo e del suo Porto» come deriverebbe dalla documentazione d'archivio in GODOLI, *Progetti per la SVEA* ..., cit., p.61. L'omonimia tra i due personaggi ha creato non pochi fraintendimenti.

21 PASHAKO, *Piani e progetti per l'Albania* ..., cit., p.1064, (*Il Piano di Durazzo*).

22 VOKSHI, *Piano regolatore di Durazzo* ..., cit., pp.240-247.

23 In POSCA, *Architetti italiani* ..., cit., p.222.

questo e la zona collinare, occupata dalla villa Luogotenenziale, dove si prevedeva una zona caratterizzata da un'espansione di villini signorili ... Il fronte a mare, nella sua parte a diretto contatto con il centro storico, si configurava come una successione di edifici sviluppati in altezza, ma distanziati tra loro, per non occupare eccessivamente la vista ... e per lasciare molte aree libere da sistemare a verde, delineando un fronte a mare che presentasse un'immagine ordinata e razionale».

Si trattava del

«carattere di una "Città-lineare" nell'espansione meridionale di "Durazzo Mare" caratterizzata da edificazione estensiva a villini e da strutture per lo svago, con il grande cinema-teatro all'aperto ... e gli stabilimenti della balneazione. La nuova "Città balneare" trova il suo emblema soprattutto nella "Rotonda a mare", firmata da Bosio, che in questa occasione recupera la sua vena razionalista»²⁴.

Dunque,

«nell'impianto generale, la zona balneare si svolgeva con varianti marginali rispetto all'impostazione [del Piano] Bertè ... si manteneva la Pineta di separazione dalla strada per Kavaja, l'albergo e il teatro; i lidi avevano mutato solo di forma, distinguendo una Rotonda sul mare già progettata da Bosio; si aggiungeva una chiesa, un mercato, una scuola. L'intento era di organizzare un centro residenziale autosufficiente alla stregua degli altri quartieri cittadini ... L'ultimo lembo dell'area balneare [a Sud-Est, in direzione Valona], adibita a parco, avrebbe avuto verso l'interno un campo da golf. E nella superficie alla base del Sasso Bianco, in rilievo panoramico, si era ipotizzato di creare un luogo per "lo svago, riposo, divertimento, locali pubblici, alberghi, teatro estivo, case da gioco, sistemazioni sportive, sistemazione a verde e una serie di ville e palazzine»²⁵.

Ciò non impediva la previsione di «imponenti lottizzazioni residenziali lungo la costa con l'allineamento di veri e propri centri urbani»²⁶. Per le espansioni erano stati infatti ipotizzati veri e propri

«grattacieli ... frutto di una ricerca moderna e destinati a definire un'immagine aggiornata e occidentale della principale città portuale albanese»²⁷. Si trattava di «edifici a torre di 5 o 6 piani in cemento armato con ampi balconi ... ogni singolo edificio è un corpo unico, con la tipologia dei piani uniformata e reiterata, senza cortili e giardini interni ... Le torri erano differenziate da altezze, profondità e rivestimento murario, almeno cromaticamente, e i corpi distinti per conformazione propria, con ampi spazi di verde circostante»²⁸.

In definitiva,

«le nuove espansioni erano previste a Nord sia all'interno che all'esterno della circonvallazione. Esse seguivano le indicazioni del vecchio Piano e la parcellizzazione esistente. Si guardava al modello della "Città-giardino" con tipologie intensive nelle aree più interne e semi-intensive nelle aree adiacenti alla circonvallazione e in quelle collinari»²⁹.

Cioè

«l'espansione era prevista come a Tirana in continuità con l'esistente, creando nuovi quartieri distinti nella conformazione spaziale, autosufficienti e posizionati lungo le direttrici del traffico in uscita. Lo sviluppo avrebbe presupposto la bonifica della palude a Nord e a Est ... L'unica area estensiva era prevista sul margine Ovest (territorio collinare), mentre la zona intensiva comprendeva ... parte della zona di ampliamento a Nord (territorio paludoso), dove, oltre la strada di circonvallazione, digradava in maniera semintensiva, coinvolgendo in questo tipo di densità edilizia anche gli ampliamenti residenziali a Est (territorio paludoso). L'espansione della città era vincolata alla bonifica della palude ... con i lavori di colmata in seguito al dragaggio del porto si era già bonificata una striscia di territorio paludoso tra il porto e la città, e sopra tracciata la strada di circonvallazione Est che si pensava di cingere con una "palazzata" [di edifici]»³⁰.

È stato sottolineato come per Durazzo, analogamente al caso di Tirana, si adottasse per le espan-

24 BARUCCI, *L'Albania e l'Architettura nelle terre italiane d'Oltremare*, in POSCA, *Architetti italiani* ..., cit., p.25.

25 POSCA, *Architetti italiani* ..., cit., p.233.

26 PASHAKO, *Piani e progetti per l'Albania* ..., cit., p.1064, (*Il Piano di Durazzo*). L'adozione del modello della "Città-giardino" era in verità più complesso e si bilicava tra quartieri d'espansione urbana e "Città balneare".

27 BARUCCI, *L'Albania e l'Architettura nelle terre italiane d'Oltremare*, in POSCA, *Architetti italiani* ..., cit., p.25.

28 POSCA, *Architetti italiani* ..., cit., pp.236-237.

29 PASHAKO, *Piani e progetti per l'Albania* ..., cit., p.1064, (*Il Piano di Durazzo*).

30 POSCA, *Architetti italiani* ..., cit., p.222: «la Zona intensiva era di 85 ha con un indice di abitabilità di 200 abitante/ettaro; la zona estensiva era di 82 ettari con un indice di 100 abitanti/ettaro» (da Relazione: 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 Urbenistikese se Shqipnis, *Piano Regolatore di Durazzo. Plani Rregullues i Durrësit. Relazione/Relaçioni*, in Tirana, Arkivi Qendror Teknik i Ndertimit [Ufficio del Catasto Nazionale], cart. Qyteti i Durrësit. Plan rregullues i Durrësit", dattiloscritto [d'ora in poi: Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt.], f.29).

sioni «il principio di segregazione per classi delle residenze»³¹, ma, più che dettato da una prospettiva sociale e corporativa, il principio era di marca decisamente funzionalista e applicava, anche ai quartieri residenziali, una precisa volontà di “Zonizzazione” (in questo caso legata al ceti e alla ricchezza degli abitanti), tanto che «gli Urbanisti sentivano probabilmente il dovere di organizzare la città in base alle esigenze di tutte le componenti di popolazione relativamente a quel momento».

Dunque, dallo “Zoninig” funzionalista – auspicato dai Razionalisti milanesi, ma anche dalla Scuola di Gustavo Giovannoni a Roma, oltre che dagli Urbanisti torinesi dell'INU-Istituto Nazionale di Urbanistica - al “Disegno della Città”, che trovava in Marcello Piacentini uno dei suoi massimi fautori (e, non a caso, i rapporti di Piacentini con l'ambiente milanese erano strettissimi).

Tra i fulcri dell'intervento vi era, infatti, anche il potenziamento funzionale e visivo della piazza principale, la piazza centrale della Bashkija (del Comune o «del Municipio»), che veniva sistemata conservando gli edifici importanti esistenti – la moschea e il volume della Bashkija - e aggiungendo edifici nuovi. A quel potenziamento si associava però, secondo un disegno urbano tradizionale più complesso – come in antiche città italiane medievali (e forse il riferimento alla Durazzo ‘angioino-durazzesca’ non era remoto) - l'idea della duplicazione del sistema dei ‘fori’ urbani, con la creazione della nuova piazza della Cattedrale cattolica (una caratterizzazione inedita per i centri albanesi che spesso non avevano neppure la piazza principale); in aggiunta alla sovrapposizione di una sorta di maglia cardo-decumanica al tessuto della città tradizionale. Così

«la fascia di espansione del tessuto urbano, la cui viabilità si innestava in continuità con quella del centro storico, era caratterizzata da una estrema regolarità (della scacchiera) ... i due principali assi viari da Tirana si attestavano in una specie di Cardo e di Decumano troncato, creando la piazza della nuova Cattedrale cattolica»³².

Di particolare interesse il tracciato del Cardo che, seppur spezzato come andamento attraversando la piazza della Bashkija, verso Sud giungeva fino al Porto, mentre a Nord usciva dalle mura e si estendeva nel territorio, costituendo l'asse di colonizzazione territoriale dell'ex palude settentrionale bonificata (sulla base di un concetto di disegno territoriale che era stato tipico, in quella continuazione città/campagna, delle antiche

Colonizzazioni greche e poi romane). Infatti la ‘dimensione territoriale’ delle previsioni di Piano imponeva che

«a Nord della città si proseguiva con l'attuazione dei piani di bonifica e recupero dei terreni paludosi e in queste aree era prevista la realizzazione di un primo nuovo centro satellite che fosse il cuore e il riferimento per tutti coloro che si insediavano nei terreni bonificati»³³,

ad esso seguiva la creazione di altri quattro nuovi borghi agricoli, facendo assumere al Piano una dimensione territoriale. Tra memoria romano/bizantina e volontà neo-imperiale, insomma, si ricreava all'antica Durazzo uno schema urbanistico ‘antico’, ‘classico’, che la città nei secoli aveva perduto; e quello schema coinvolgeva anche il territorio. Per quanto riguardava, poi, le zone produttive e soprattutto il Porto

«esso avrebbe avuto importanza fondamentale: la rapida connessione con lo scalo ferroviario era prevista proprio a ridosso del porto e all'imbocco della strada attraverso la quale i traffici sarebbero facilmente usciti dalla città ... La ferrovia e la zona di rispetto tagliavano in due il territorio individuando a Sud la Zona balneare e a Nord la Zona industriale».

La Zona industriale

«separata dal quartiere residenziale Est da una vasta zona a verde, era obliqua rispetto all'estendersi della zonizzazione residua, isolata nella campagna (più precisamente nell'area da bonificare) non pianificata ... organizzata con suddivisione in lotti; la strada per Tirana che l'attraversava separava i lotti ... e creava il bivio Dailanit (incrocio importante, studiato in versioni alternative dove convergevano diverse infrastrutture) ... Il bivio era il punto d'incontro della strada per Tirana, di quella per il centro, per l'area popolare e quella industriali, e era attraversato dalla ferrovia, dalla strada per Valona e da quella per l'area balneare, che iniziava in questo punto e proseguiva per 5 km ... La strada per Tirana doveva essere larga 24 m, con doppia carreggiata e file di alberi al centro, per nascondere i capannoni industriali, distanziati dalla strada da 30 m di verde e alberi ad alto fusto»³⁴.

Infatti,

«lo smaltimento del traffico pesante portuale av-

31 POSCA, *Architetti italiani ...*, cit., p.219.

32 VOKSHI, *Piano regolatore di Durazzo ...*, cit., pp.240-247.

33 VOKSHI, *Piano regolatore di Durazzo ...*, cit., pp.240-247. Per le bonifiche dei terreni paludosi in Albania da parte delle Autorità italiane pare già dal 1938: D. DE ANGELIS, *Natale Prampolini (1876-1959), l'Ingegnere delle bonifiche*, Roma, 2015. Cfr. N. PRAMPOLINI, *Le bonifiche dell'Albania*, «Rivista di Malariologia», luglio-agosto, 4, XX, 1941.

34 In POSCA, *Architetti italiani ...*, cit., p.231.

1



2



3



1. Durazzo, il Piano regolatore del 1934 (da Posca, 2013)
2. Durazzo nel 1939, planimetria turistica (da Touring Club Italiano, 1940)
3. Durazzo, veduta del Corso tra il Porto e la piazza della Bashkija con la grande Moschea, primi anni Trenta

veniva tramite “una nuova via larga e diretta che interferisca il meno possibile nell’interno della città”, e che restituiva al passeggio e al commercio strade coinvolte dal traffico portuale ... Ma lo sviluppo infrastrutturale del porto comprendeva anche la sistemazione del piazzale d’accesso, di fronte la Banca d’Albania, con la riqualificazione degli edifici esistenti e la costruzione della Stazione marittima»³⁵.

Dunque una previsione di larga scala che, dal rapporto con l’Antichità e la Storia con le loro vestigia (all’insegna della sottolineatura dei monumenti antichi e veneziani, oltre che all’adozione di modelli di espansioni fondati sull’Urbanistica classica e poi medievale italiana), vedeva la vocazione commerciale della città fondersi con quella turistica e direzionale, comprendendo anche un approccio territoriale connesso ai problema della Bonifica. Una ‘completezza urbanistica’ dunque per la ‘Milano d’Albania’, che vedeva ancora una volta ‘duplicata’ la funzione corporativa del territorio in un centro amministrativo-rappresentativo (Tirana) e in un centro economico (Durazzo), come avveniva, del resto, anche nell’Africa Orientale Italiana (nella diversa ‘specializzazione corporativa’ tra Addis Abeba e Asmara, la prima Capitale, la seconda città a vocazione industriale). Vincenzo Civico, dalle pagine di «Urbanistica» (la rivista divenuta organo dell’INU-Istituto Nazionale di Urbanistica), non mancava di porre atten-

zione a quanto avveniva a Durazzo. In una prima segnalazione dei primi del 1942, l’attenzione era posta sull’aggiornamento infrastrutturale del centro (nuovo acquedotto e apertura di nuove vie)

«dopo la costruzione dell’acquedotto che ha portato in tutte le strade e le case l’acqua potabile, sono stati ora iniziati i lavori per la costruzione di una completa rete di fognatura, la quale, oltre a consentire l’allontanamento delle acque fluviali. Oltre al collettore principale, di due metri di diametro, verrà costruita una fitta rete di canalizzazioni minori, per un importo complessivo di ben 15 milioni. Oltre questa importantissima opera pubblica sono state eseguite e sono in corso numerose importanti sistemazioni urbanistiche, tra le quali la creazione di varie strade e l’allargamento e la sistemazione di numerose altre: da segnalare in particolare la costruzione della nuova passeggiata archeologica lungo le mura, in cui saranno sistemati i monumenti antichi venuti in luce in questi ultimi tempi. È che è in progetto, da parte dell’Ufficio per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania”, la costruzione di un moderno mercato»³⁶.

1. In attesa dell’approvazione del Piano Regolatore Generale: le decisioni edilizie per Durazzo da parte della “Commissione Centrale per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania”

Dopo che da oltre un decennio Durazzo veniva

35 PASHAKO, *Piani e progetti per l’Albania ...*, cit., pp.1061-1064, (*Il Piano di Durazzo*).

36 V. CIVICO, *Notiziario urbanistico. Durazzo (Albania), opere pubbliche e sistemazione urbanistiche*, «Urbanistica» (Roma), 1, gennaio-febbraio, 1, 1942, p.31.

interessata da una serie di nuove proposte sia di carattere urbanistico³⁷ che architettonico³⁸, dal 1939 fino al settembre del 1942 (quando sarebbe stato approvato il nuovo Piano Regolatore Generale della città), la "Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania" - che,

fungendo da "Commissione Edilizia"³⁹ per tutta l'Albania, esprimeva il proprio parere sulle domande di Licenza edilizia in tutti i Comuni albanesi, dopo che l'"Ufficio Tecnico" della Bashkija/Comune ne aveva fornito una prima approvazione⁴⁰ e valutava anche l'operato dell'"Ufficio Urba-

37 Numerose previsioni di Piano - strumenti parziali o generali - si erano susseguite dalla metà degli anni Venti a partire dal "Piano dei lavori per il porto e la bonifica di Durazzo" affidato all'ingegnere genovese Luigi Luiggi (1926-1927), nel quale rientravano anche la sistemazione della Stazione ferroviaria, un intervento urbanistico nel centro storico e aree per l'espansione urbana: POSCA, *Architetti italiani ...*, cit., pp.91-97; GODOLI, *Progetti per la SVEA ...*, cit., pp.59-71. Nel 1928 però i lavori si appuntavano soprattutto sul porto e sulla bonifica della palude, ma Luiggi veniva sostituito e si decideva di adottare un nuovo "Progetto dell'ing. Canzini" «poiché l'imperfetta cartografia aveva tratto in inganno Luiggi» (POSCA, *Architetti italiani ...*, cit., p.96 n.124 e poi pp.97-100); fino a che nel 1933 i lavori per il nuovo porto erano alla fine, mentre i lavori per la bonifica venivano momentaneamente abbandonati. Frattanto, nel 1931 l'architetto Giulio Bertè era stato incaricato della redazione di una serie di studi per Durazzo; nel 1932 quelle previsioni veniva riprese, anche se nel 1933 «il Ministro dei Lavori Pubblici albanese proponeva all'ing. militare Tito Consigli la redazione di un Piano regolatore per la completa attrezzatura del porto, con strade, capannoni» per cui tutta la città, che era di dimensione piuttosto ridotta, ne sarebbe stata sostanzialmente interessata. Alla fine del 1933 si optava però per una ripresa delle previsioni di Bertè, revisionate da parte del Progettista stesso, del colonnello Ferrara, dell'ingegner Horruckel per giungere all'approvazione del Ministero, dopo ulteriori aggiustamenti, nel gennaio del 1934, a cura dell'ing. Zanuccoli, allora Direttore dei Lavori presso il Ministero albanese (POSCA, *Architetti italiani ...*, cit., p.101, n.146 e p.160). Nel "Piano Bertè" rivisto (1931-1934), si prevedevano nuovi assi stradali, un nuovo quartiere nell'area di bonifica connesso sia con il porto, risistemato, sia con il vecchio nucleo: i tracciati stradali erano rettilinei e le strade secondarie ortogonali, mentre anche all'interno dell'antico centro si pensava a limitate rettifiche. A Sud del promontorio, oltre il porto, si avanzava un Piano per la "Città-giardino" di "Durazzo mare" studiato da Giovanni Gulli e da Bertè, sulla base di soluzioni, che sarebbero state poi riprese nel Piano del 1942. La proposta di Piano del 1934 «non si discostava molto dall'impostazione di Bertè del 1931-1932, ma risultava più incisiva nel centro storico dove apriva strade ortogonali ... Si definiva la localizzazione delle caserme, del Mercato nuovo, e si dava maggiore regolarità alla piazza centrale» della Bashkija (POSCA, *Architetti italiani ...*, cit., pp.156-158).

38 Nel 1929 l'architetto Giulio Bertè presentava al Ministero dei Lavori Pubblici albanese il proprio progetto per la Stazione ferroviaria (POSCA, *Architetti italiani ...*, cit., p.103). Nel 1925-1926 Armando Brasini aveva progettato la Villa Presidenziale di Durazzo, i cui lavori di ampliamento vennero poi rivisti da Florestano di Fausto nel 1928, mentre la sistemazione esterna, del 1929, era a cura dell'ingegner Antonio Chiesa. A Gherardo Bosio sarebbe toccato, nel 1939, apportare al complesso piccole variazioni funzionali interne e modificare alcuni elementi di arredo. Nel 1928, presso il porto, si inaugurava la sede della Banca Nazionale d'Albania realizzata su progetto di Vittorio Banlio Morpurgo, dopo che una prima proposta era stata elaborata da Guido Fiorini (GODOLI, *Progetti per la SVEA ...*, cit., pp.65-71). Nel 1934 l'architetto Bertè firmava il progetto per le nuove Poste e Telegrafi sulla piazza della Bashkija, ma la vicenda subiva continui allungamenti ancora fino agli anni Quaranta.

39 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 Bruno Moz), si poneva dunque quale Organo gerarchicamente superiore al quale spettava l'approvazione definitiva dei progetti (mentre l'"Ufficio Urbanistica" 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 GIUSTI, *Albania. Architettura e Città ...*, cit., n.14, p.43.

40 Ad esempio per Durazzo il ruolo dell'"Ufficio Tecnico" della Bashkija risultava di primo "vaglio": «la Bashkija in accordo con l'"Ufficio Urbanistico" deve determinare l'altezza totale con riguardo a quella degli edifici» in CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 49° riunione*, del 15 dicembre 1941, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.350, *Delibera* n.1517. Ancora: «preso atto della proposta della modifica della Bashkija in merito all'allineamento di Piano Regolatore, la "Commissione" esprime parere favorevole» in CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 66° riunione*, del 23 giugno 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.483, *Delibera* n.2097. Una importante decisione veniva assunta dalla "Commissione" «per sveltire la procedura e alleggerire il lavoro degli Uffici» allorché si deliberava di «estendere ai Municipi di Durazzo, Scutari e Valona i poteri attribuiti al Municipio di Tirana con Delibera n.2086 del 6 giugno 1942 relativamente alle costruzioni provvisorie, per cui il Municipio di Tirana era stato autorizzato a concedere direttamente i permessi per le costruzioni a carattere provvisorio, senza il preventivo parere della "Commissione Centrale" ... L'arch. Moz fa però presente l'opportunità di istituire presso ognuno di quei Municipi una apposita "Commissione", che potrebbe essere composta, come s'è fatto per Tirana, dal Podestà che la presiede, dai rappresentanti dell'Ufficio Tecnico, dell'Ufficio d'Igiene e dell'Ufficio di Polizia. I permessi inoltre dovrebbero essere concessi subordinatamente alla firma da parte dell'interessato di un "Atto di sottomissione" col quale questo si impegni ad accettare tutte le condizioni che caso per caso la "Commissione comunale" interna riterrà utili per la salvaguardia del Piano Regolatore. Nei casi particolarmente delicati e di difficile soluzione, la detta "Commissione" potrà anche richiedere il parere dell'"Ufficio centrale di Urbanistica" ... La "Commissione Centrale", esaminata la proposta dell'"Ufficio di Urbanistica" (dell'arch. Moz) e ritenendola opportuna e tale da offrire una sufficiente garanzia per la migliore realizzazione del Piano Regolatore delle tre città approva» in CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 66° riunione*, del 23 giugno 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, ff.487-488, *Delibera* n.2118.

nistica” - rilasciava per Durazzo solo quelle concessioni che non fossero in contrasto con quanto il Piano in preparazione stava prescrivendo: nella “Commissione” sedeva Ferdinando Poggi – Direttore dell’”Ufficio”, ma anche «architetto consulente del Piano di Durazzo» - per cui la congruità, o meno, delle varie richieste veniva assicurata dal suo parere.

Però, già nel “Verbale” della prima riunione della “Commissione” del 15 dicembre 1939, si sottolineava come

«rimane stabilito che a norma del R.D.L. del 12 ottobre 1939 n.122 dovranno essere a suo tempo all’esame della Commissione i progetti esecutivi dei fabbricati prospettanti sulle piazze e sulle vie di accesso di Durazzo»⁴¹,

in mancanza di Piano, cioè, non si poteva che operare per singole previsioni mantenendo fermi solo delle prescrizioni generali per singoli porzioni («piazze e vie»). E così, qualche mese dopo, nel giugno del 1940, in relazione alla

«domanda presentata dalla Banca Nazionale d’Albania per l’assegnazione di un’area presso la Piazza della Bashkija secondo il Piano Regolatore parziale del centro della città, a suo tempo approvato dalla Commissione. La Commissione prende atto che nulla osta alla costruzione in tale località della sede della Banca»⁴².

Anche in merito al rilascio delle autorizzazioni per i privati nell’aprile del 1940 si dettagliava la necessità della congruenza con «il Piano regolatore allo studio presso l’Ufficio urbanistico»⁴³, ovvero «il rispetto degli allineamenti e delle quote stradali del nuovo Piano regolatore»⁴⁴; mentre già per le vie/«ruga» in progetto, pur ancora indicate con soli numeri, si individuavano andamenti importanti che richiedevano edifici anche privati caratterizzati da un certo decoro («per il progetto presentato per la costruzione di un edificio di civile abitazione all’angolo tra la ruga 20 e la ruga 38 ... in considerazione dell’importanza dell’edi-

ficio si consiglia che vengano collegati con una cornice continua i davanzali»⁴⁵).

Anche

«per la costruzione di un edificio a uso negozi ed abitazione in via Vittorio Emanuele, la “Commissione” vista l’importanza della zona esprime parere favorevole a condizione: 1) che il rivestimento esterno della facciata a piano terreno e gli stipiti e i davanzali e gli architravi delle finestre e della loggia ai piani superiori siano effettivamente eseguiti in pietra viva o in marmo; che la Bashkija in accordo con l’”Ufficio Urbanistico” determini l’altezza totale con riguardo a quella degli altri edifici previsti verso la Piazza»⁴⁶.

In particolare andavano curate le connessioni tra le grandi arterie e le nuove piazze che venivano a formarsi, per cui

«alla domanda per la costruzione di un edificio in via Starace ... la “Commissione”, rilevata l’importanza della zona nella quale dovranno sorgere edifici di maggiore consistenza, sospende ogni decisione in attesa di una soluzione che preceda la possibilità di uno sviluppo verso la nuova Piazza che è prevista a portici»⁴⁷.

E tra le piazze principali - nuove polarità urbane - si poneva quella della nuova Cattedrale, per cui alla domanda:

«per la costruzione di un edificio a uso negozi e abitazioni, la “Commissione”, rilevata l’importanza della piazza futura nella quale gli edifici dovranno sorgere con architettura unitaria e di consistenza adeguata all’importanza della località, ritiene di poter consentire anche a un frazionamento delle fronti comprese tra strada e strada che si affacciano sulla piazza, a condizione che le singole parti di edifici, di facciate, di architetture siano studiate in tutto il loro assieme anche se realizzate solo in parte ... e cioè a condizione che il ritmo dei portici, la loro altezza e profondità, nonché l’architettura generale dell’edificio siano

41 CCEUA-Commissione Centrale per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania, *Verbale della 1° riunione*, del 15 dicembre 1939, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.4. Bosio sedeva l’ultima volta nella 3° riunione del 20 gennaio 1940, per poi non comparire più, avendo fatto ritorno a Firenze (dove sarebbe quindi deceduto).

42 CCEUA-Commissione Centrale per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania, *Verbale della 15° riunione*, dell’11 giugno 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.72.

43 CCEUA-Commissione Centrale per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania, *Verbale della 11° riunione*, del 20 aprile 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.42.

44 CCEUA-Commissione Centrale per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania, *Verbale della 12° riunione*, del 7 maggio 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.48, *Delibera* n.424.

45 CCEUA-Commissione Centrale per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania, *Verbale della 18° riunione*, del 17 luglio 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.93, *Delibera* n.427.

46 CCEUA-Commissione Centrale per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania, *Verbale della 49° riunione*, del 15 dicembre 1941, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.350, *Delibera* n.1517.

47 CCEUA-Commissione Centrale per l’Edilizia e l’Urbanistica dell’Albania, *Verbale della 59° riunione*, del 24 aprile 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.426, *Delibera* n.1850.

eseguiti secondo le Norme e gli schemi che fornirà l'Ufficio di Urbanistica»⁴⁸.

Si rimandava, cioè, al 'Disegno urbano' predisposto dall'Ufficio Centrale di Urbanistica", e così anche per gli angoli tra le nuove strade, che costituivano delle nodalità urbane, per cui, a quelle condizioni di 'qualità' «alla domanda per la costruzione di un edificio all'angolo tra le vie 25 e 18, la "Commissione" esprime parere favorevole»⁴⁹. Così,

«alla domanda presentata per la costruzione di un edificio in rruga Cumini, la "Commissione" esprime parere favorevole anche per la costruzione parziale dell'edificio ... in attesa che l'apertura della nuova strada di Piano regolatore consenta di completare l'edificio»⁵⁰.

Nelle nuove aree doveva essere garantita non solo la densità di Zonizzazione, ma anche l'unicità compositiva:

«per la costruzione di un edificio a uso negozi ed abitazioni in via Regina Elena, la "Commissione" esprime parere favorevole a condizione che siano rispettate le altezze dei piani in modo da avere sulla rruga Elena una altezza uniforme degli edifici»⁵¹.

La via Regina Elena doveva avere una spetto uniforme e ben coordinato degli edifici, fatto di precise «ricorrenze» («la "Commissione" esprime parere favorevole alla costruzione a condizione che le ricorrenze corrispondano con quella delle costruzioni attigue esistenti, come proposto dalla Bashkija»⁵²), per cui

«alla domanda presentata dalla ditta "La Commissionaria" per la costruzione di un edificio in rruga Regina Elena angolo rruga Koka n. 49, la "Commissione" ... constata che gli allineamenti

del progetto sulla rruga 49 non corrispondono a quelli dello stralcio di Piano Regolatore scala 1:1000 in possesso della Bashkija in quanto uno spostamento della strada non consentirebbe di costruire un risvolto sui due fronti stradali dell'edificio ... ed esprime parere contrario ... anche sulla base dell'art.39 del "Regolamento Edilizio"»⁵³.

Già nel maggio del 1940 si aveva avuto notizia di un

«"Regolamento edilizio" preparato dall'ing. Pouchain per la Bashkija di Durazzo, già inviato in copia ai Commissari per il necessario preventivo esame ... Per l'approvazione di un "Regolamento Edilizio Tipo" ... da servire per i centri urbani soggetti ai vincoli di Piano regolatore ... si decide di prendere per base il Regolamento preparato per Tirana, opportunamente integrato con alcuni articoli di quello studiato per Durazzo»⁵⁴.

Più complesse le previsioni per intere Zone. Per l'importante Zona balneare, nell'aprile del 1940

«il comm. Gamberini presenta alla "Commissione" i progetti preparati dalle ditte Palini e Pasotti per la costruzione di un grande stabilimento balneare sulla spiaggia di Durazzo. Ma la "Commissione" ritiene che i progetti presentati debbano essere modificati, anche in relazione alla opportunità che la costruzione della Rotonda centrale venga eseguita a carattere permanente, consigliando un sopraluogo immediato per mettere in relazione l'ubicazione prescelta con le necessità del Piano Regolatore della zona balneare»⁵⁵.

Non essendo ancora stato presentato il Piano è ovvio che si procedeva 'all'impronta' anche con le ubicazioni. Però si poneva attenzione a non contraddire le prescrizioni pur ancora in fieri.

«alla domanda presentata ... la "Commissione"

48 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 70° riunione*, del 23 luglio 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.509, *Delibera* n.2247.

49 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 39° riunione*, del 17 settembre 1941, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, ff.237-238, *Delibera* n.1252.

50 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 39° riunione*, del 17 settembre 1941, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, ff.237-238, *Delibera* n.1248.

51 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 33° riunione*, del 18 giugno 1941, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.231, *Delibera* n.1008.

52 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 58° riunione*, del 13 aprile 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.421, *Delibera* n.1840.

53 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 55° riunione*, del 14 marzo 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.397, *Delibera* n.1726.

54 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 12° riunione*, del 7 maggio 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.48. Dell'attività dell'architetto romano Carlo Pouchain a Durazzo si conoscono il progetto della Casa dell'Operaio sulla via Adriatica (in Posca, *Architetti italiani* ..., cit., fig.387 p.233) e il progetto del complesso della GLA-Gioventù del Littorio d'Albania costituito da vari edifici (in Posca, *Architetti italiani* ..., cit., figg.398 e 399, p.238). Di Pouchain non era comunque nota, fino a poco tempo fa, quell'attività albanese, ma solo quella libica (E. GODOLI, *Pouchain Carlo*, in *Architetti e Ingegneri italiani dal Levante al Magreb* ..., cit., ad vocem).

55 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 11° riunione*, del 20 aprile 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.42.

esprime parere contrario perché la costruzione si trova in un interno di lotto su una strada destinata ad essere soppressa dai nuovi tracciati di Piano regolatore»⁵⁶.

Nel maggio del 1940 veniva

«sottoposto all'approvazione della Commissione il progetto studiato dall'Ufficio centrale" per lo Stabilimento Balneare con le planimetria della sistemazione del medesimo nel Piano regolatore della zona. Il progetto viene approvato all'unanimità»⁵⁷,

a sottolineare come il Piano regolatore fosse stato reso vigente ancora prima della sua presentazione. Del resto, la "Zona balneare" era soggetta a richieste continue di espansione da parte dei privati e la "Commissione" doveva rispondere caso per caso. Certo che non erano graditi gli interventi provvisori, anche se ben 'contestualizzati' rispetto all'ambiente:

«alla domanda presentata dalla "Società Anonima Legnami Pasotti" per conoscere la possibilità di costruire sulla spiaggia di Durazzo villette di tipo semi-permanente, la "Commissione" rileva di essere per principio contraria a costruzioni semi-permanenti ... a condizione che le fondazioni siano costruite in modo definitivo»⁵⁸.

Anche in questo caso dovevano essere mantenuti gli allineamenti, anche per le Ville sulla spiaggia:

«la "Commissione" esprime parere favorevole a

condizione che l'interessato si impegni ad acquistare quella frazione di terreno che gli verrà assegnata in seguito alla nuova parcellazione eseguita dal Piano Regolatore e a condizione che l'edificio sia allineato con gli altri esistenti nella stessa fila ed abbia distanza di almeno m.6 da ognuno dei confini laterali»⁵⁹.

Diverso il caso delle attrezzature funzionali per il Turismo, come «la domanda presentata da privati per la costruzione di un edificio da destinarsi ad albergo sulla piazza della Bashkija, la "Commissione" esprime parere favorevole»⁶⁰.
Importanti anche le infrastrutture per il tempo libero:

«per la domanda presentata dal sig. Beshiri per un cinematografo-teatro all'aperto sulla spiaggia di Durazzo, la "Commissione", preso atto che il progetto è di massima e che la costruzione prevista è conforme al nuovo Piano Regolatore della spiaggia, esprime parere favorevole, consigliando però per la facciata la costruzione proposta nella Variante»⁶¹.

Quello sulla spiaggia restava un cinematografo stagionale (un secondo sarebbe stato proposto sempre «come Cinema estivo in via Skanderbeg»⁶², e un terzo «all'aperto in via Mussolini»⁶³), mentre si sentiva la necessità di dotare la città di una struttura «moderna e razionale» ancora nel 1942, per la quale veniva avanzata richiesta in via Vittorio Emanuele (ma la cosa non andava a buon fine perché il proprietario, incurante degli Indici di Fabbricabilità comunale estendeva il cinemato-

56 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 33°bis riunione*, del 18 giugno 1941, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, ff.231, *Delibera* n.1009.

57 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.

58 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 32° riunione*, del 3 giugno 1941, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.217, *Delibera* n.1.

59 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 34° riunione*, del 3 luglio 1941, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.238, *Delibera* n.1031.

60 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 64° riunione*, del 5 giugno 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.472, *Delibera* n.2063. Anche richiesta per la «costruzione di un piccolo albergo in via Mussolini angolo via Gruda e la "Commissione", preso atto della proposta della modifica della Bashkija in merito all'allineamento di Piano Regolatore, esprime parere favorevole. L'interessato dovrà trasmettere alla "Direzione del Turismo" una copia completa del progetto per l'approvazione necessaria», in CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 66° riunione*, del 23 giugno 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.483, *Delibera* n.2097.

61 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 33° riunione*, del 18 giugno 1941, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.227, *Delibera* n.1010.

62 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 60° riunione*, del 16 maggio 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.436, *Delibera* n.1899.

63 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 66° riunione*, del 23 giugno 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.483, *Delibera* n.2095: «la "Commissione" esprime parere favorevole a condizione che non venga occupata la futura sede stradale di Piano Regolatore, secondo le indicazioni grafiche».

grafo all'interno del lotto «in una costruzione di modesta altezza»⁶⁴).

Nel luglio del 1941 era giunta la «proposta dell'Azienda Autonoma per la Spiaggia di Durazzo per modifiche da apporre alla procedura per la concessione dei permessi di costruzione sulla spiaggia stessa»:

«la "Commissione", dopo breve discussione in merito alla proposta presentata, esprime il parere che in attesa che entri in vigore la delibera che assegna all'Ente della spiaggia la gestione ed i servizi tecnici dei terreni in essa compresi, le domande di costruzione relative possono essere inoltrate direttamente dall'Ente stesso all'"Ufficio Urbanistico" per l'esame da parte della "Commissione Centrale"»⁶⁵.

Ma la Bashkija aveva inoltrato anche

«un progetto per la costruzione di un Villaggio per i poveri su terreni di proprietà della Bashkija. La "Commissione", rilevato l'alto costo unitario che potrà raggiungere per la sistemazione dei terreni adiacenti alle costruzioni progettate a solo piano terreno, sospende ogni decisione in merito»⁶⁶,

visto che l'intervento aveva un deciso impatto areale. Lo stesso valeva per le previsioni del Comune di Durazzo, al quale la "Commissione Centrale" negava la richiesta autorizzazione «per il completo rifacimento dell'attuale mercato ... poiché il nuovo mercato dovrà sorgere in altra zona»⁶⁷.

Anche il Verde veniva coinvolto nelle previsioni e

«per il progetto presentato dalla Bashkija di Durazzo per la sistemazione di un pubblico giardino nella piazza del Porto, la "Commissione" esprime parere favorevole invitando però la Bashkija ad

accordarsi con l'"Ufficio Urbanistico" per le modifiche da apportare al progetto»⁶⁸;

il che significava che la redazione morfologico-formale restava di competenza dell'"Ufficio Urbanistico" centrale e non degli Uffici Tecnici comunali.

Nell'ottobre del 1940, nell'attesa della redazione del Piano Regolatore generale, la Commissione aveva già approvato «la zona del Piano Regolatore di Durazzo, dichiarata di pubblica utilità col Decreto 1° ottobre 1940 n.433»:

«l'ing. Paladino (dell'Ufficio per l'Urbanistica e l'Edilizia) presenta alla Commissione il Piano regolatore particolareggiato della zona dichiarata di pubblica utilità col recente Decreto Luogotenenziale 1° ottobre 1940 n.433. Egli fa presente che l'area è in parte riservata agli impianti ferroviari e portuali, secondo gli accordi intercorsi tra l'Ufficio Urbanistico e gli Uffici ferroviario e Portuale dell'Ispettorato Opere Pubbliche d'Albania, ed in parte destinate allo sviluppo edilizio cittadino. Il Piano regolatore che si sottopone all'approvazione della Commissione contiene le esatte indicazioni di tali limiti ed i tracciati definitivi delle strade urbane che interessano l'area in oggetto. Dopo breve discussione, il Piano è approvato all'unanimità»⁶⁹.

Anche se per altre previsioni il Piano regolatore continuava ad essere attivo addirittura ben prima della sua presentazione ufficiale, come nel caso della

«domanda presentata dalla Bashkija di Durazzo per procedere agli espropri necessari alla formazione di giardini previsti dal nuovo Piano Regolatore nel centro della città. E la Commissione esprime parere favorevole»⁷⁰.

64 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 58° riunione*, del 13 aprile 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.421, *Delibera* n.1837: «Carmignani fa presente che una costruzione come quella progettata creerebbe un precedente ed il diritto da parte dei confinanti di estendere le loro eventuali future costruzioni all'interno dei lotti con la copertura della totalità o quasi dei cortili, in contrasto con il "Regolamento Edilizio" e con le consuete Norme che anche nella "Zona semintensiva" prevedono larghi spazi interni ai lotti lasciati liberi per la sistemazione di cortili e giardini ... Essendoci però una strada privata posteriore, il cinematografo può considerarsi fronteggiante verso quest'ultima e non quale prolungamento dell'edificio ad uso abitazione ... pertanto la "Commissione" ... in quanto trattasi di opera di carattere eccezionale e di interesse cittadino ... esprime parere favorevole a condizione che: 1. sia presentata una sezione longitudinale della sala spettacoli ove sia indicato chiaramente che la copertura della galleria laterale alla sala non supera l'altezza di m.4.50; 2. che il rivestimento del piano terreno verso corso Vittorio Emanuele nonché i contorni delle aperture ai piani superiori siano in pietra naturale e in marmo; 3. che sia presentato un dettaglio costruttivo della facciata».

65 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 34° riunione*, del 3 luglio 1941, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, ff.237-238, *Delibera* n.2.

66 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 18° riunione*, del 17 luglio 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.93.

67 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 22° riunione*, del 13 settembre 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.126, *Delibera* n.570.

68 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 39° riunione*, del 17 settembre 1941, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.287, *Delibera* n.1256.

69 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 24° riunione*, del 14 ottobre 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, ff. 142-143, *Delibera* n.4.

70 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, ff. 170-171, *Delibera* n.783.

Nello specifico si trattava

«del Mercato rionale. Carmignani presenta il progetto per un Mercato rionale da costruire a Durazzo, studiato dall'Ufficio Urbanistico" su richiesta del Podestà di quella città, che ha fatto presente la necessità del mercato e dell'esproprio del terreno occorrente per tale costruzione. La "Commissione" approva l'esproprio e il progetto del Mercato»⁷¹.

Nella nuova area già si prevedevano costruzioni:

«come due edifici ad uso negozi ed abitazioni adiacenti ... la "Commissione" visto che i progetti sono studiati in relazione alla costruzione del nuovo Mercato, esprime parere favorevole agli edifici veri e propri, escluso quelle parti di piano terreno ... progettati a collegamento del Mercato stesso. La Bashkija definirà in luogo i precisi allineamenti del nuovo Piano Regolatore»⁷².

Poi, tra i nuovi servizi urbani, si poneva anche l'importante "Dispensario veterinario" che, a cura del "Ministero dell'Economia nazionale", veniva previsto «nei pressi della nuova Circonvallazione Est»⁷³. Inoltre,

«per l'Accesso al Porto, Carmignani presenta uno studio predisposto dall'Ufficio Urbanistico" per la sistemazione della Piazza di accesso al Porto, facendo presente che lo spostamento in altro luogo degli edifici destinati al Comando Marina consente di realizzare sulla piazza stessa il giardino già previsto nel Piano Regolatore; e che, oltre al completamento degli attuali nuovi edifici esistenti all'ingresso del Porto, sono state previste lateralmente a questi edifici, due ampie zone per il posteggio dei veicoli pubblici per il servizio di città e di quelli extraurbani. La "Commissione" approva».

L'attività edilizia procedeva frenetica e toccava alla "Commissione" cercare di armonizzare le richieste con le prospettive del Piano per le varie Zone e aree (come la piazza principale). Come nel caso della

«domanda presentata dalla "Banca Nazionale d'Albania" per l'assegnazione di un terreno nel

centro della città, destinato alla costruzione di un edificio per uffici e appartamenti. La "Commissione" esprime parere favorevole all'assegnazione del terreno richiesto. Per quanto riguarda l'esproprio dovrà essere inoltrata la domanda e pratica alla competenti Autorità»⁷⁴.

Più complessi i problemi che nascevano dalle Zonizzazioni indicate dal nuovo Piano (peraltro ancora in fase di preparazione):

«per la domanda presentata dalla "Direzione Poste e Telegrafi" del Ministero delle Comunicazioni per la costruzione di una Stazione amplificatrice telefonica, Carmignani fa osservare come in una precedente seduta, con Delibera n.867 la "Commissione" aveva espresso parere favorevole per l'esproprio e per le planimetrie degli edifici da costruire, mentre si riservava di esaminare le facciate e gli altri grafici non appena fossero pervenuti. Gamberini rende noto alla "Commissione" che, data l'urgenza della costruzione, il Ministero delle Comunicazioni aveva in programma di costruire immediatamente un edificio industriale a solo piano terreno per la sistemazione delle macchine, mentre in un secondo tempo avrebbe dato inizio alla costruzione della palazzina uffici e alloggi. Carmignani fa osservare che il terreno richiesto dal Ministero delle Comunicazioni doveva essere riservato per costruzioni a carattere commerciale (negozi, uffici, appartamenti) di tipo intensivo data l'immediata vicinanza alla futura piazza della Stazione e che era pertanto consigliabile proporre al Ministero stesso lo spostamento in area più adatta. La "Commissione", preso atto che in precedente deliberato era già stata data l'approvazione dell'area richiesta, viste le condizioni esposte da Gamberini e Carmignani consiglia il Ministero dei Lavori Pubblici di proporre al Ministero delle Comunicazioni lo spostamento»⁷⁵.

La Zona ferroviaria aveva richiesto successivi aggiustamenti e

«la "Commissione" approva la Variante della delimitazione della Zona ferroviaria presentata in base al telexpresso del 28.5.1942 del Ministero Affari Esteri-Ufficio Stralcio Affari Albanesi e grafici allegati ed incarica l'Ufficio Urbanistico"

71 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 29° riunione*, del 22 marzo 1941, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.185, *Delibera* n.830, 1-2.

72 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 49° riunione*, del 15 dicembre 1941, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.350, *Delibera* n.1518.

73 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 71° riunione*, del 31 luglio 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.513, *Delibera* n.2261.

74 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 31° riunione*, del 21 maggio 1941, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.208, *Delibera* n.909.

75 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 31° riunione*, del 21 maggio 1941, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.208, *Delibera* n.910.

di comunicare il relativo nulla osta all'Ufficio Costruzioni Ferroviarie»⁷⁶.

Complessa anche la questione degli insediamenti industriali. Le previsioni di Piano puntavano per l'individuazione di Zone specifiche, ma c'erano i vecchi insediamenti – ora fuori area – con i quali confrontarsi:

«alla domanda presentata dalla Società STAMES per la costruzione di un edificio a uso lavorazione tabacchi in via Umberto, la Commissione - preso atto che l'edificio progettato è di carattere industriale e comporterebbe una modifica del Piano regolatore della quale non esiste alcun rapporto da parte della Bashkija, visto che l'ampliamento richiesto ostacolerebbe il futuro sviluppo a palazzine del quartiere signorile verso la via Adriatica – sospende ogni decisione e incarica l'Ufficio Urbanistico” di conferire con il Progettista»⁷⁷.

Si era infatti individuata una “Zona industriale”, ma a sua volta essa si articolava in una “prima Zona” e in “Zone” di nuova espansione:

«alla domanda presentata dalla “SAMIA-Società An. Metallurgica Italo Albanese” per la costruzione di un grande stabilimento nella “prima Zona industriale” ... l'arch. Moz, dopo alcune considerazioni di carattere tecnico sul progetto presentato, fa presente che la Zona industriale sarà opportuno che venga trasportata a cavallo della strada Durazzo-Tirana oltre il bivio per Kavaja per i seguenti motivi: 1. considerato il notevole incremento della città, l'Ufficio Urbanistico”, nella redazione definitiva del Piano Regolatore, prevede una maggiore estensione della città stessa. Perciò la lottizzazione della Zona industriale verrà frazionata al fine di permettere costruzioni di carattere civile; 2. in base al telegramma del 28.5.1942 del Ministero Affari Esteri-Ufficio Stralcio Affari Albanesi, indirizzato all'Ufficio Costruzioni Ferroviarie, col quale viene chiesto lo spostamento della Zona ferroviaria, la necessità di spostare la Zona industriale per ragioni militari e per consentire un facile raccordo ferroviario con la Zona industriale. Comunque nella Zona precedentemente prevista per industrie potranno trovare posto piccole industrie non nocive. A tale proposito l'arch. Moz rileva l'opportunità di emanare una regolamentazione precisa in merito alla classificazione

e al carattere delle stesse, distinguendo quelle nocive per la salute pubblica a causa dell'emanazione di gas e altri rifiuti deleteri ed in genere che sono comunque pericolose per la incolumità del vicinato. Tale compito potrebbe essere attribuito al “Ministero Industria e Commercio”. In base a tale classificazione potrà poi procedersi all'emanazione di Norme regolamentari dal punto di vista urbanistico»⁷⁸.

Nel luglio del 1942 le approvazioni venivano fatte, nei confronti delle richieste dei Privati, «per adeguarsi ai tracciati definitivi del Piano regolatore»⁷⁹ e «in considerazione dei definitivi studi del Piano Regolatore»⁸⁰, che ormai era reso vigente a tutti gli effetti (nonostante solo di lì a pochi mesi iniziasse il proprio iter ufficiale)

2. *L'approvazione del Piano Regolatore Generale di Durazzo da parte della “Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania” e la sua notorietà italiana dalle pagine di «Urbanistica» (1943)*

A rendere nota presso la Cultura urbanistica italiana la notizia dell'approvazione del nuovo Piano Regolatore Generale di Durazzo, 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”, ci pensava Vincenzo Civico dalle pagine della rivista «Urbanistica»:

«La “Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania” si è recentemente riunita per l'esame del progetto di Piano Regolatore Generale della città di Durazzo. Il Piano si compone di 73 elaborati, tra tavole principali e allegati, di una dettagliata “Relazione”, di un “Regolamento edilizio” e di un “Regolamento urbanistico”. La “Commissione” ha udito la lettura della “Relazione”. Ha esaminato in ogni particolare i grafici del progetto e discusso articolo per articolo i due “Regolamenti, dopo l'illustrazione generale del progetto fatta dall'ing. arch. Ferdinando Poggi, Architetto consulente e Direttore dell'Ufficio centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica Albanese”, e dall'arch. Leone Carmignani, cui è dovuto in particolare lo studio e il progetto del Piano regolatore, con la collaborazione, per la parte architettonica delle piazze principali, dell'arch. Bruno Moz.

76 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 64° riunione*, del 5 giugno 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, ff.473-474, *Delibera* n.2067.

77 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 72° riunione*, del 12 agosto 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.501, *Delibera* n.2309.

78 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 64° riunione*, del 5 giugno 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.473, *Delibera* n.2066.

79 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 69° riunione*, del 21 luglio 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.501, *Delibera* n.2199.

80 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 69° riunione*, del 21 luglio 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.501, *Delibera* n.2198.

La "Commissione", dopo approfondito esame di tutte le questioni inerenti il Piano regolatore e la rettifica di alcuni articoli del "Regolamento", ha approvato all'unanimità il progetto, esprimendo il più vivo plauso al Progettista e all'"Ufficio Centrale di Urbanistica", alla cui feconda iniziativa ed attività si deve la sana e moderna disciplina urbanistica assicurata già ai principali centri urbani albanesi»⁸¹.

Nello specifico, si può leggere il resoconto di quell'approvazione nei relativi "Verbali" della "Commissione" a partire dalla "74° adunanza della Commissione Generale per l'Edilizia e l'Urbanistica tenuta il giorno 2 settembre 1942":

«l'arch. Poggi, Direttore dell'"Ufficio Urbanistica", sottopone all'esame della "Commissione" il Piano Regolatore definitivo di Durazzo, completo di "Relazione", "Regolamento Edilizio", "Regolamento Urbanistico", nonché di tutte le tavole illustrative del Piano, in numero di 73 elaborati grafici fra tavole principali ed allegati, come verranno dipoi presentati all'approvazione del Consiglio dei Ministri. Il Direttore dell'"Ufficio Urbanistica" fa presente alla "Commissione" che il progetto è frutto di lunghe e accurate indagini, in base ad elementi talvolta mancanti e incerti, ed in armonia a studi ed esigenze, come quello della Zona ferroviaria, risolto e precisato solo nel maggio del 1942. Su invito del Presidente, l'arch. Poggi dà quindi lettura della dettagliata "Relazione" al Piano regolatore, illustrandone contemporaneamente insieme all'arch. Carmignani, i grafici di progetto e i concetti esposti. Prendono parte alla discussione sui punti più salienti, approvando i concetti e i chiarimenti forniti, il Presidente gran uff. Berardi, il gr.uff. Lombardi, il gr.uff. Alizotti, il federale Merlika e altri. Presa così in esame la dettagliata "Relazione" dell'"Ufficio di Urbanistica", nonché le Norme edilizie ed urbanistiche che regoleranno lo sviluppo futuro della città, La Commissione APPROVA all'unanimità il Piano Regolatore di Durazzo, esprimendo il suo vivo plauso non solo per l'opera tecnica accurata e diligente che il Piano, studiato in particolare dall'arch. Carmignani con la collaborazione per lo studio architettonico

delle piazze principali dell'arch. Moz, racchiude, ma anche per avere in esso tenuto conto di tutti gli sviluppi a cui è destinata la città di Durazzo nel campo edilizio, in quello industriale, in quello commerciale e particolarmente in quello della viabilità e del traffico ... senza dimenticare l'interesse economico, sociale e civile assunto dalle attività della nuova Albania, che da Durazzo si dipartono»⁸².

Nello specifico:

«Alla prossima adunanza» era stato rimandato «l'esame dettagliato dei "Regolamenti Edilizio" e "Urbanistico"», ed effettivamente alla riunione del 4 settembre, quella disamina veniva ripresa, «sottoponendo all'esame della "Commissione" il "Regolamento Edilizio per la città di Durazzo", redatto in analogia con quello per la città di Tirana, già approvato con "Decreto Ministeriale" del 15 gennaio 1942 e pubblicato sulla "Gazzetta Ufficiale" n.29 del 16 marzo 1942. A questo "Regolamento" sono state apportate alcune modifiche e aggiunte»⁸³.

Inoltre,

«per quanto riguarda i limiti di applicazione del Piano Regolatore di cui all'art.1 del "Regolamento", la "Commissione", mentre approva i termini definitivi del "Regolamento", dà incarico all'"Ufficio di Urbanistica" di inoltrare fin da ora ai Ministeri competenti la proposta di ampliamenti da farsi con apposita Legge e Decreto Legge, degli attuali limiti di giurisdizione della Bashkija fino a quelli indicati sulla tavola all.to 4 del Piano Regolatore. Esaminati e discussi - con il particolare intervento del presidente gr.uff. Berardi, del gr.uff. Lombardi, dell'ing. Bellavitis, dell'arch. Ing. Luffi - tutti gli articoli del "Regolamento", letti e commentati dagli arch. Poggi e Carmignani, la "Commissione", apportando a qualche articolo qualche lieve ritocco, approva all'unanimità, il "Regolamento edilizio" e fa voti, per quanto riguarda l'art.10 ... dove sono previste multe ... che esse siano elevate ... Fa altresì voti, per quanto riguarda l'art.65 (ex 57 del "Regolamento edilizio" di

81 V. Civico, *Notiziario urbanistico. Durazzo (Albania), il nuovo Piano regolatore della città*, «Urbanistica» (Roma), 1, gennaio-febbraio, 1943, p.32.

82 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 74° riunione*, del 2 settembre 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.533: «la seduta viene aperta alle ore 17.15 nella sala del Consigliere Permanente alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, dal gr.uff. Corradino Berardi, Presidente della "Commissione" nominata con Legge n.304 del 4.7.1940. Sono presenti i sigg.: gr.uff. comm. Berardi; gr.uff.comm. Lombardi; gr.uff.comm. Alizotti; comm.ing. Bonacorso; ing.arch. Luffi; ten.col. Micheloni; ing. Bellavitis; dott. Fiorito; ten. Lanzi; ing.arch. Poggi; arch. Carmignani; arch. Lambertini; sig. Bellucci, che funge da Segretario. Alla riunione è presente il sig. Merlika Reshit, Segretario Federale di Durazzo; il sig.avv. Lazar Tunj, Podestà di Durazzo, ugualmente invitato non è intervenuto».

83 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 75° riunione*, del 4 settembre 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, ff.535-536. Erano presenti tra i membri della "Commissione": «presidente gr.uff. comm. Corradino Berardi, gr.uff. comm. Lombardi, gr.uff. comm. Alizotti, comm. ing. Bellavitis, ing. arch. Luffi, ten.col. Micheloni, dott. Fiorito, ten. Lanzi, ing. arch. Poggi, arch. Carmignani, sig. Bellucci che funge da Segretario. Il Segretario Federale di Durazzo e il Podestà, invitati dal Presidente, non sono intervenuti».

Tirana), dove è prevista nella "Commissione" per la dichiarazione di inabitabilità degli edifici, la presenza di un ingegnere del Municipio, che venga emanato analogo provvedimento di Legge inteso ad eliminare la responsabilità personale di tale ingegnere per gli eventuali danni conseguenti a tale dichiarazione, responsabilità personale che è attualmente ammessa in modo esplicito dall'art.179 della vigente Legge sulle Bashkije e Comuni e che può molto spesso limitare o influenzare la serenità di giudizio di tale ingegnere. Viene poi data lettura del "Regolamento urbanistico", i cui singoli articoli vengono ampiamente illustrati, commentati e discussi. Per quanto riguarda la parcellazione minima dei quartieri popolari, con il particolare intervento nella discussione dei commissari ten. col. Micheloni e ing. arch. Luffi, la "Commissione" prende atto che già due quartieri a carattere popolari sono stati previsti nel Piano Regolatore, uno in zona semintensiva a Nord dei quartieri Este; e uno in zona estensiva al di là del bivio Dailanit. La "Commissione" esprime il parere che un altro quartiere a carattere popolare sia previsto nella zona collinare per i meno abbienti ed approva la sua collocazione sulla collina a Nord della Circonvallazione, secondo i concetti che verbalmente vengono esposti dagli arch. Poggi e Carminati e che verranno precisati in un capitolo aggiunto alla "Relazione" e da intendersi approvato. La "Commissione" esprime il parere che i lotti minimi di 400 mq possano essere ulteriormente suddivisi in due lotti per abitazioni minime accoppiate o no, secondo le Norme espresse in due articoli aggiunti al "Regolamento" e successivamente approvati⁸⁴.

Infine

«la "Commissione" approva all'unanimità il "Regolamento urbanistico" così completato ed esaminato e rinnova il suo compiacimento all'arch. Carminati progettista e al tutti gli Architetti e Funzionari dell'"Ufficio" per l'opera svolta e per

quella in corso in tutti i rami di attività assegnati all'"Ufficio" dalla Legge per la sua costituzione, a favore della nuova Albania».

3. La "Relazione" del Piano regolatore di Durazzo del luglio 1942, redatta da Leone Carmignani con la supervisione di Ferdinando Poggi (e con la collaborazione grafica di Bruno Moz)

Dall'"Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania" veniva redatto il nuovo Piano, la cui "Relazione"⁸⁵ di accompagnamento affrontava una serie di questioni nodali per la città. La "Relazione" viene citata pressoché in tutti i testi che si sono occupati da ultimo del Piano regolatore di Durazzo del 1942, ma sempre per brevi stralci e senza coglierne, dunque, il complessivo impianto teorico e organizzativo⁸⁶.

La riflessione si apriva con notazioni di contesto:

«Stato attuale e premesse allo studio del Piano regolatore (Cap.1: ubicazione ed estensione; Cap.2: città attuale; Cap.3: la zona della collina; Cap.4: Zona d'influenza, porto e vie di traffico; Cap.5: il problema industriale e ferroviario; Cap.6: la Zona balneare; Cap.7: Conclusioni)».

C'erano poi le previsioni vere e proprie di Piano:

«Il nuovo Piano regolatore; Cap.8: Piano territoriale e zona di bonifica; Cap.9: Comprensorio del Piano regolatore, zonizzazione, giurisdizione futura, popolazione; Cap.10: Piano regolatore della città vecchia; Cap.11: Piano di ampliamento; Cap.12: Edifici pubblici; Cap.13: bivio Dailanit; Cap.14: Zona industriale; Cap.15: Zona balneare; Cap.16: Edilizia popolare; Cap.17: il grande traffico esterno; Cap.18: Zone militari; Cap.19: Impianti e servizi pubblici; Cap.20: realizzazioni del Piano regolatore; Cap.21: Indice dei grafici del Piano regolatore».

84 CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 75° riunione*, del 4 settembre 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, ff.535-536.

85 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 Shqipnise, *Piano Regolatore di Durazzo. Plani Rregullues i Durrësit. Relazione/Relacioni*, in Tirana, Arkivi Qendror Teknik i Ndertimit (Ufficio del Catasto Nazionale), cart. "Qyteti i Durrësit. Plan rregullues i Durrësit", dattiloscritto (d'ora in poi: Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt.). Una copia della "Relazione" è anche nella raccolta archivistica delle "Carte Ferdinando Poggi" conservate a Firenze presso l'Archivio Contemporaneo 'Alessandro Bonsanti' del "Gabinetto Vieusseux", come indicato in Ricco, *L'attività dell'"Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania"* ..., cit., n.12 p.120 (coll. «Firenze, ACGV, [Carte Poggi], 3, cart. Piano Regolatore di Durazzo. Relazione», «il documento è datato Tirana, luglio 1942 e firmato da Carmignani come Architetto Progettista e da Poggi come Architetto Consulente»). Andrebbe compiuta una sinossi tra le due Relazioni (quella a Tirana e quella a Firenze) per certificarne la probabile identità.

86 Nel presente studio si ripropongono la gran parte delle riflessioni e delle previsioni comprese nella "Relazione" conservata a Tirana - che viene dunque edita pressoché nella sua interezza - ma riaccorpate e poi criticamente lette per aspetti tematici o per indicazioni omologhe, cercando di individuare, cioè, soprattutto gli aspetti inerenti la 'filosofia' del Piano e la novità di quanto prescritto da Carmignani. Nella "Relazione" infatti, molti temi, oltre che prescrizioni, risultano suddivisi in paragrafi e capitoli diversi anche scorporati, tanto che spesso risulta difficile avere un quadro completo di quanto contemplato in merito ad uno stesso aspetto.

E quindi l'elenco degli elaborati di accompagnamento, costituiti da «Tavole»⁸⁷ e da «Allegati»⁸⁸ (scritti o grafici). Erano quindi

«parte integrante del Piano regolatore le Norme urbanistiche ed edilizie raccolte nel “Regolamento edilizio” (all.2) in tutto simile a quello già approvato e pubblicato sulla “Gazzetta ufficiale” per la città di Tirana, salvo pochissime varianti; e nel “Regolamento edilizio” (all.3), illustrato, per quanto riguarda le sezioni delle strade tipo e le altezze dei fabbricati fronteggianti, dalle Tav. 10 a,b,c del Piano regolatore. A corredo del Piano sono stati studiati dall’Ufficio urbanistica”, i “Progetti di massima” o i “Progetti esecutivi” di vari edifici o gruppi di edifici che interessarono lo sviluppo edilizio della città. Sono “progetti esecutivi” quello per il “Nuovo mercato” del centro (Tav.5 e 8 di cui all.15 in 8 disegni); per lo “Stabilimento balneare della Rotonda Tipo A” sulla spiaggia (di cui all.all.16 in 5 disegni), progetto già in parte eseguito; per lo “Stabilimento balneare Tipo B” sulla spiaggia stessa (di cui all.all.17); per il “Cinema all’aperto” nella “Zona balneare (di cui all’18 in 4 disegni). Sono “Progetti di massima” quelli per la fila dei fabbricati di abitazione sviluppati in altezza fra le ampie zone verdi sul Lungomare Sud (Tav.5 e Tav.15), di cui all’all’19 “Grattacieli in 10 disegni per due tipi di fabbricati, A e B»⁸⁹.

Lo scopo degli interventi, sintetizzando, era che

«la prosperosa Epidamnos, la romana Dyrrachium, centro di traffico e di grandezza commerciale verso Brindisi, verso la Macedonia, la Tracia

e l’Epiro, legata nei secoli della sua storia con alterne vicende di prosperità a Roma, a Bisanzio, ai Bulgari, ai Serbi, ai Normanni e agli Angioini, ai Topia (Signori locali) e a Venezia, dominio dei Turchi del ‘500, decaduta grandemente nei secoli seguenti, primo porto della nuova Albania, Durazzo riprende il suo cammino ascensionale verso l’antica, rinata importanza nel settore balcanico e mediterraneo orientale della nuova Europa pacificata. Centro commerciale e industriale, nodo dei grandi itinerari di traffico verso l’Adriatico e l’Italia, verso il Mediterraneo e verso l’ampio retroterra balcanico, la città rinnovata tornerà ad essere l’“Admirabilis Urbis” che Cicerone abitò, ma che, in cerca di quiete, dovette lasciare, disturbato dal suo grande movimento di traffico»⁹⁰.

Però non ci si faceva illusioni:

«visto lo stato attuale di Durazzo città e viste le caratteristiche edilizie, di traffico, portuali, industriali e balneari che orientano lo sviluppo della città futura, appare evidente come il complesso dei problemi da affrontare sia duro. Appare anche evidente come tale complesso debba essere affrontato con un Piano ben predisposto, anche nel tempo, e applicato con prudenza, ma con decisione... Sono questi i termini della questione da risolvere e non si possono ignorare. Le case sono lì e non si possono radere tutte al suolo; si può abbattele qualcuna, altre saranno attrezzate o raddrizzate, ma non si potrà rinunciare ai raggruppamenti edilizi fondamentali della città, né alle sue direttrici stradali essenziali»⁹¹.

87 UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., ff.65-66: «Tavole n.21: Tav.1, *Piano territoriale e zona di bonifica* (scala 1:25.000); Tav.2, *Città vecchia e Comprensorio di Piano regolatore* (scala 1:10.000); Tav.3, *Zonizzazione* (scala 1:5.000); Tav.4, *Schema del traffico* (scala 1:5.000); Tav.4 bis, *Schema del grande traffico esterno* (scala 1:600.000); Tav.5, *Planimetria generale* (scala 1:2500); Tav.6 e Tav.6bis, *Planimetria del centro* (scala 1:2.000); Tav.7, *Zona industriale e ferroviaria* (scala 1:2.000); Tav.8, *Zona balneare* (scala 1:2.000); Tav.9, *Zona balneare e sasso Bianco* (scala 1:2.000); Tav.10a, *Sezioni delle strade tipo* (scala 1:200); Tav.10b, *Sezioni delle strade tipo* (scala 1:200); Tav.10c, *Sezioni delle strade tipo* (scala 1:200); Tav.11, *Piazza del Municipio verso la Bashkija, prospettiva*; Tav.12, *Piazza del Municipio dalla Bashkija, prospettiva*; Tav.13, *Piazza del Municipio, prospettiva*; Tav.14, *Piazza padre G. Fishta, prospettiva*; Tav.15, *Lungomare, piazza Stazione, prospettiva*; Tav.16, *Veduta assonometrica della piazza della Cattedrale cattolica*; Tav.17, *Veduta prospettica della Cattedrale cattolica*».

88 UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., ff.67-68. C’erano poi 52 allegati (comprensivi di quelli di dettaglio di ogni Allegato principale): «All.1, *Relazione*; All.2, *Regolamento edilizio*; All.3, *Regolamento urbanistico*; All.4, *Giurisdizione attuale e futura* (scala 1:25.000); All.5, *Zona dichiarata di pubblica utilità* (scala 1:5.000); All.6, *Sistemazione di piazza Bashkija* (scala 1:500); All.7, *Accesso al Porto* (scala 1:500); All.8, *Nuova Circonvallazione Est* (scala 1:500); All.9, *Dettaglio Zona balneare* (scala 1:500); All.10, *Dettaglio Zona balneare* (scala 1:500); All.11, *Dettaglio Zona balneare* (scala 1:10); All.12, *Piazza della Bashkija. Vedute fotografiche dello stato attuale e schemi dei volumi futuri*; All.13, *Piazza Bashkija, prospetti degli edifici* (scala 1:200); All.14, *Piazza della cattedrale cattolica, Planimetria, Sezioni e Dettaglio dei portici* (scala 1:500 e 1:10); All.15, *Nuovo mercato* (scala 1:50 e 1:10); All.16, *Stabilimento balneare della rotonda Tipo A* (scala 1:100); All.17, *Stabilimento balneare della rotonda Tipo B* (scala 1:100); All.18, *Cinema all’aperto* (scala 1:100); All.19, *Grattacieli. Piante e prospetti Tipo A e Tipo B* (scala 1:100); All.20, *Planimetria della città prima degli studi di Piano regolatore* (scala 1:2.500); All.21, *Planimetria della spiaggia prima degli studi di Piano regolatore e destinazione delle aree* (scala 1:2000).

89 UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., ff.62-63.

90 UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., ff.63-64.

91 UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., f.20.

Del resto,

«l'enorme sviluppo in superficie che assumerà la città, la necessità contemporanea di rapidità e di comunicabilità, i cresciuti imperi della proprietà, dell'igiene e del conforto esigono che la perenne inevitabile rivoluzione si compia in seno all'Urbanesimo»⁹².

Così,

«il Piano regolatore è stato orientato tenendo presente i seguenti concetti informativi: rinnovamento della città vecchia, che dovrà essere dotata di tutte le attività e i servizi indispensabili a una città moderna di grande avvenire. 2. Valorizzazione di tutte le zone centro-cittadine e apporto di vaste aree periferiche da destinarsi all'edilizia, all'industria o all'appoderamento rurale in armonia con i grandi lavori di bonifica; 3. Futura ampliata giurisdizione del Municipio proporzionale allo sviluppo in superficie della città vera e propria e delle zone sussidiarie: portuale, ferroviaria, industriale, balneare, con determinazione di una precisa Zonizzazione; 4. Carattere prevalentemente portuale-commerciale-industriale della nuova città; 5. Zona d'influenza e conseguente importanza delle direttrici di traffico esterno e locale; 6. Valorizzazione della spiaggia intesa ad ottenere, nell'ambito del nuovo grande Comune, un organismo satellite capace di vita propria; 7. Necessità di una precisa regolamentazione edilizia ed urbanistica e necessità di nuove Leggi amministrative per la realizzazione del Piano regolatore, non solo come problema tecnico, ma anche economico-finanziario»⁹³.

In particolare, dal punto di vista amministrativo, il nuovo Piano prevedeva una estensione del territorio comunale e questo andava sancito per Decreto:

«la giurisdizione attuale del Municipio di Durazzo è estesa per circa 500 ha; poiché il nuovo Piano regolatore, con una estensione totale di 785 ha supera, particolarmente lungo la direttrice della via di Porta Romana, nella Zona industriale e nella Zona ferroviaria e del Sasso Bianco, i limiti della giurisdizione attuale, sarà necessario intervenire con un Decreto che estenda tale giurisdizione non al Comprensorio del Piano regolatore soltanto, ma ai limiti posti ... graficamente nell'Allegato. A seguito di tale estensione, il Municipio avrà giurisdizione su una superficie complessiva di circa

1800 ha»⁹⁴.

Se l'estensione comunale sarebbe più che triplicata per Decreto, anche la popolazione sarebbe stata interessata da nuovi flussi:

«circa la popolazione che potrà trovare sviluppo nella città ... questa risulta da una semplice analisi dell'estensione delle aree da destinare ad abitazioni e dall'«Indice di fabbricabilità» che sarà consentita dai Regolamenti. Dei 397 ha che occupa la Zona residenziale solo 310 sono effettivamente disponibili per abitazioni, perché gli altri sono occupati da «Zone di rispetto» (militari, cimiteriali, ospedali, Villa Luogotenenziale) e Zona sportiva. Questa superficie di 310 ha è suddivisa come segue:

Zona intensiva, ha 85 «Indice di abitabilità» 200 ab./ha per abitanti 17.000;

Zona semi-intensiva, ha 143 «Indice di abitabilità» 150 ab./ha per abitanti 21.450;

Zona estensiva, ha 82 «Indice di abitabilità» 100 ab./ha per abitanti 8.200;

Totali abitanti nella zona cittadina, 46.650.

Gli «Indici di abitabilità assunti sono quelli oramai entrati nelle consuetudini urbanistiche per città di caratteristiche simili a Durazzo».

Poi

«alla Zona residenziale cittadina è da aggiungere la «Zona balneare» che nei quartieri a Nord-Est della via per Kavaja avrà una popolazione permanente; inoltre, per quanto modesta, anche nella Zona a valle della strada stessa, vi sarà un'aliquota di popolazione a residenza stabile, attratta dalla vicinanza della città. Assumendo per ha-ettaro l'«Indice di abitabilità» di 50 abitanti, sui 151 ha di questa Zona, sono ancora 7550 abitanti che si aggiungono a quelli precedenti, con un totale di 54.200 abitanti. Se poi alle Zone cittadine escluse in precedenza, e a quella portuale, ferroviaria e industriale – estese complessivamente su altri 320 ha – e nelle quali un minimo di popolazione permanente è pur sempre da computare, si assegna un indice di 30 abitanti/ha, sono ancora 9.600 abitanti, da aggiungere ai precedenti, con un totale complessivo di 63.800 abitanti. Il calcolo è stato fatto in maniera prudenziale, tenendo presente che la città prima di estendersi nuovamente in superficie, potrà accogliere una popolazione superiore a quella indicata con un attento sfruttamento delle aree e con un aumento nelle altezze degli edifici, pur contenendo l'uno e le altre nei limiti

92 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. «Qyteti i Durrësit. PR», luglio 1942, datt., f.21.

93 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. «Qyteti i Durrësit. PR», luglio 1942, datt., ff.21-22.

94 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. «Qyteti i Durrësit. PR», luglio 1942, datt., f.28.

delle Norme regolamentari»⁹⁵.

Come spesso capitava nelle “Relazioni” frutto del lavoro di équipe dell’“Ufficio urbanistica”, le considerazioni si estendevano dal caso particolare (Durazzo in questa sede) a riflessioni più generali sulla natura ‘organicistica’ della Città e dell’Urbanistica:

«la città è un organismo delicato, complicato, coi suoi centri d’energia e d’azione, con le sue nervature, i suoi tendini, i suoi gangli pensanti. È un organismo vivo benché fatto di cose ferme, che deve in certo modo secondare il nostro respiro, il nostro ritmo, le nostre necessità. Le popolazioni aumentano, le città restano tali e quali; in questo contrasto tra esseri fluttuanti e cose ferme sta la difficoltà del problema. Come proporzionare la crescita della città a quella degli uomini che la occupano?»⁹⁶.

E non si trattava solo della Città nel suo complesso, ma anche dei vari ‘tipi’ di città o delle sue zone, poiché «occorre che anche la “Città balneare” sia un organismo vivo, pulito e accogliente»⁹⁷; e anche nella zona bonificata «a uno schema di canali e di strade ... si è aggiunto uno schema di strade secondarie, capaci di consentire un appoderamento razionale per un complesso di circa 600 poderi, con una schiera di altrettante case rurali allineate a distanze regolari sulla nuova strada; il che farà della zona un moderno e perfetto organismo di vita»⁹⁸.

Dunque, dal punto di vista operativo:

«occorre tutta una Scienza di trapassi, in parte operatoria in parte medicatoria, dove l’ingegnere e l’architetto debbono accordarsi non soltanto con gli uomini della mina e del piccone, ma anche con l’economista, con l’esteta e con l’uomo di cuore che con occhi nostalgici vede belle solo le cose passate e non può soffrire quelle future».

3.1. Lo «stato attuale»: i caratteri salienti dell’insediamento durazzese nella “Relazione” del Piano regolatore

La valutazione delle condizioni geografiche doveva risultare imprescindibile per ogni previsione, ma la conoscenza reale del territorio era stata ottenuta solo molto di recente⁹⁹

«La città di Durazzo sorge su un promontorio che si spinge in mare quale ultima propaggine dei “Monti di Durazzo”, limitata nel suo sviluppo fino a Ovest dai monti stessi, a Sud e a Sud-Est dal mare e a Nord-Est dalla grande palude. In tempi antichi Durazzo era contenuta a difesa dalle mura che dipartendosi dal castello scendevano fino al mare; del castello e delle mura si conservano ancora oggi notevoli resti ... quasi intatte nelle integrità del tracciato più che nella loro consistenza, sono le mura di Sud-Ovest che dal castello, sul crinale della collina, scendono fino al “Torrione” nel piazzale di accesso al Porto; quasi completamente perdute quelle di Nord se si esclude il tronco che dal castello scende fino quasi a piazza del Municipio. La superficie compresa entro le antiche mura era di circa 10 ha, molto modesta per una città vicina al mare che divenne subito centro di convogliamento di traffici marittimi e di smistamento dei medesimi verso terra con prevalente caratteristica di comunicazione fra l’Occidente e l’Oriente europeo. Durazzo si estese fuori le mura in tutta la zona a Nord delle mura stesse fino alla palude e fino alle pendici dei “Monti di Durazzo”. In tempi successivi, per un lento fenomeno di abbassamento del livello del mare e conseguentemente di quello della palude, nuove aree si resero disponibili talché la città al principio del 1940, all’inizio degli studi del nuovo Piano Regolatore, occupava una superficie di circa 40/50 ha»¹⁰⁰.

Anche la città attuale, come quelle che l’avevano preceduta, viveva di rapporto tra Oriente e Occidente, «poiché la sua naturale funzione è di testa di ponte, che già aveva quando, con la via Eгна-

95 UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., f.30.

96 L’idea della città come «organismo vivente» era ormai piuttosto diffusa in ambito urbanistico contemporaneo, se non altro a partire dal 1908 quando Marcel Poète aveva affermato che «la città è un organismo, vivente di vita propria»; ma da ultimo in Italia era stato Luigi Piccinato, che aveva puntualizzato nel 1937 sulle pagine dell’“Enciclopedia Italiana” (L. PICCINATO, *Urbanistica*, in *Enciclopedia Italiana* Treccani, Roma, 1937, vol. XXXIV, ad vocem) che «l’Urbanistica in generale guarda all’evoluzione della città nella sua totalità, poiché la città si può considerare come un essere vivente in continua trasformazione».

97 UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., f.18.

98 UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., f.25.

99 Già «l’imperfetta cartografia del Porto aveva tratto in inganno Luigi Luiggi nelle sue previsioni dei lavori», come si sottolineava nel 1929 (in POSCA, *Architetti italiani in Albania ...*, cit., n.124 p.96); nel 1933 e poi 1934 la Tav.1 del Piano redatto da Giulio Bertè (poi modificata) rappresentava lo “Stato di fatto” (in POSCA, *Architetti italiani in Albania ...*, cit., p.154) dopo che «i rilievi del 1928 erano stati effettuati dal Regio Istituto Geografico Militare di Firenze» (in ivi, n.376, p.155).

100 UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., ff.2-3.

zia, era collegata a Salonicco e a Bisanzio»¹⁰¹. Infatti «Durazzo è stata e sarà maggiormente in futuro una naturale testa di ponte tra l'Occidente e l'Oriente»¹⁰².

«È indubbiamente la prima città dell'Albania a sentire l'influsso dell'Occidente; ciò è dovuto soprattutto al fatto di essere un importante scalo marittimo; i suoi cittadini volenterosi e intraprendenti, dediti soprattutto al grande commercio di rifornimento di tutta una vasta zona d'influenza, sono i primi a passare il mare e quindi i primi ad assimilare idee e concetti occidentali».

Così,

«negli studi di Piano Regolatore, iniziati al principio del 1940, vuole intendersi quella che era la situazione in quell'epoca; da allora grandi passi sono stati fatti e la città è in continuo pulsare fervore di ampliamento edilizio. Nell'area di circa 50 ettari, che si estendeva, a Nord poco al di là della via Starace e a Est era nettamente delimitata dalla via Regina Elena, trovava stabile dimora una popolazione di circa 8.000 abitanti. L'edilizia era varia nell'aspetto che la città aveva caratteristiche prevalentemente orientali nella parte vecchia e prevalentemente occidentale nelle zone di più recente sviluppo; così dicasi per la consistenza edilizia; più modesti, più bassi, più racchiusi alla vista gli edifici orientali, più pretenziosi e di maggiore volume quelli moderni. Già prima dell'Unità all'Italia, il primo tronco del corso Vittorio Emanuele, se si accentua la vista lontana della Moschea maggiore, non aveva certo nei suoi edifici l'aspetto di città orientale; così dicasi per i nuovi quartieri di via Starace o per quelli appena iniziati di via Regina Elena».

Anche la Pianificazione urbanistica era caratterizzata da una tale duplicità Oriente/Occidente, anche se la 'fotografia' non era sempre confortante:

«dal 1920 al 1940 la vecchia città è già in fase di rinnovamento edilizio secondo un vecchio Piano Regolatore [il "Piano Bertè" rivisto, 1931-1934] buono nel suo schema di strade principali; ma assolutamente inadeguato nei tracciati secondari; questi ultimi infatti erano quasi sempre allargamenti o ritocchi dei vecchi e tortuosi vicoli esistenti. Se un tale concetto urbanistico può essere consigliabile per città come Berat o Argirocastro

o in minor misura anche per Scutari, non è invece assolutamente possibile ammetterlo in una città come Durazzo, destinata a divenire in breve volgere di anni una città moderna a forte espansione. Ma è necessario evitare che si ripetano casi come quelli del primo tronco del corso Vittorio Emanuele dove, da una apparente edilizia ordinata e consistente verso i fronti stradali, corrisponde un disordine interno che ha favorito il sorgere di edifici irregolari, monchi, senza adeguate aree di cortili».

Il primo problema da affrontare riguardava la ricezione, da parte dell'Opinione pubblica cittadina, delle indicazioni del Piano in rapporto all'interesse privato:

«è necessario fare larga opera di convinzione e se non basta, intervenire con l'applicazione di Leggi e Regolamenti per far comprendere che l'interesse cittadino deve in ogni caso essere anteposto a quello privato, per far comprendere che i tracciati stradali non sempre possono seguire i confini di una parcellazione estremamente frazionata e disordinata come è quella attuale ... Occorre però rispettare ove si può e quanto più si può gli interessi precostituiti quando questi, come sono o con qualche adattamento, possono adeguarsi all'inquadratura futura; agire con prudenza ma con estrema decisione dove inesorabili ragioni di traffico, di igiene, di sfruttamento edilizio o anche semplicemente di decoro cittadino, lo richiedono ... Occorre da parte di tutti molta comprensione e molta buona volontà in questa opera di febbrile rinnovamento che farà di Durazzo uno dei migliori porti dell'Adriatico orientale e una delle città più moderne e più attrezzate dei Balcani, riprendendo nel tempo la sua naturale funzione di testa di ponte che già aveva quando, con la via Egnazia, era collegata a Salonicco e a Bisanzio»¹⁰³.

3.2. *Le previsioni di area vasta: Piano regolatore e Piano territoriale nell'ottica della bonifica. Nuove zone rurali per Durazzo e la creazione di un nuovo Paesaggio agricolo (infrastrutture, poderi, centri agricoli)*

Tra i principali «concetti informativi» nella redazione del nuovo Piano figurava

«2. L'apporto di vaste aree periferiche da destinarsi all'edilizia, all'industria o all'appodera-

101 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.4-6.

102 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.12-13.

103 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.4-6. Quella stessa preoccupazione, nei confronti della Residenza privata rispetto a quella popolare, riemergeva poi nei ff.57-58.

mento rurale in armonia con i grandi lavori di bonifica»¹⁰⁴;

principio cardine che aveva informato anche i progetti di Bertè e dei successivi coordinatori del Piano (come l'ing. Zanucoli) nel 1934. E non poteva essere altrimenti visto che lo sviluppo di Durazzo era limitato dalla grande palude a Nord e ad Est e solo i terreni derivati dal prosciugamento di essa avrebbero potuto fornire lotti per la nuova espansione.

«Fino dall'inizio dello studio del Piano regolatore si è vista l'importanza che i lavori di bonifica avevano nei riflessi del futuro sviluppo della città stessa, sia, in primo luogo, per la risolutiva azione antimalarica, sia per le nuove aree che si rendevano disponibili per l'ampliamento, sia infine per il sistema stradale cittadino che, se previsto collegato con quello esterno di bonifica, avrebbe consentito non solo facili comunicazioni con le nuove zone rurali, ma facilitato un ulteriore sviluppo in estensione della città»¹⁰⁵.

Così, il Piano andava inquadrato nel "Piano territoriale e zona di bonifica":

«nello studio del Piano regolatore si è tenuto conto dei grandi lavori di bonifica in corso di attuazione. Tali lavori, svolti allo scopo di risanare completamente la città dalla malaria e di creare nuove vaste zone coltivabili adatte per uno sfruttamento agricolo, sono: 1. *Lavori di colmata*, particolarmente nella zona portuale e a Nord della via Starace, ottenuti col dragaggio del porto vero e proprio al quale si vogliono dare adeguati fondali (e già in corso di avanzata esecuzione); 2. *Lavori di raccolta delle acque alte*, mediante due grandi canali che, partendo dalla zona alta [dove] è il nuovo centro urbano, scenderanno al mare uno a Nord-Ovest della palude fra la Pianura delle ginestre e le Dune di mezzo; l'altro a Sud, a valle del Sasso Bianco; 3. *Lavori di raccolta delle acque basse*, con un sistema di canali principali e secondari, che permetteranno di convogliarle in località Porta Romana, dove saranno addotte al mare con un impianto di sollevamento»¹⁰⁶.

Naturalmente erano necessarie tutte quelle «opere d'arte» che si addicevano al caso:

«un completo sistema di argini, di strade, di opere d'arte in corso di esecuzione consentirà, in breve volgere di anni, di risanare una vasta zona e di mettere a disposizione per lo sfruttamento agricolo un comprensorio di 13.500 ha circa».

La città avrebbe avuto finalmente quel vasto Contado che le mancava da secoli (almeno dall'Età romana):

«Durazzo avrà una vasta zona destinata all'appoderamento rurale estesa a Nord della città fino al mare e a Nord-Ovest fino al fiume Arzen e oltre. La zona che maggiormente interessa la città è quella che oggi si identifica con la palude, perché l'altra, già abitata e più o meno bene coltivata, non subirà notevoli modifiche topografiche, mentre la prima creerà un vero problema di Colonizzazione»¹⁰⁷.

Anche a livello del disegno territoriale la metodologia funzionalistica era la stessa del Piano regolatore cittadina: strade e collegamenti.

«Allo schema di canali e di strade studiato dell'E-BA-Ente Bonifiche Albanesi, che si innesta e si inquadra con gli studi del Piano regolatore, si è aggiunto uno schema di strade secondarie, capaci di consentire un appoderamento razionale, nel quale ogni singolo podere – previsto in media da 7 a 10 ettari – darà vita e lavoro a una sola famiglia. Un complesso di circa 600 poderi, con una schiera di altrettante case rurali, tecnicamente studiate e realizzate, allineate a distanze regolari sulla nuova strada, farà della zona un moderno e perfetto organismo di vita»¹⁰⁸.

La gerarchia territoriale, oltre a canali, strade e poderi, richiedeva però – rispetto a Durazzo che restava il centro comunale – la creazione di frazioni rurali 'di servizio':

«era necessario rendere questo complesso di poderi e di abitazioni indipendente quanto più possibile dalla città: fu così provveduto a creare 5 nuovi centri abitati "tipo B", dove le popolazioni rurali troveranno le loro fonti indispensabili di rifornimento: negozi, artigiani, scuole, ecc.; e di "tipo A" più importante dei primi, al centro di tutta la zona già detta e di quella che si estende fino all'Arzen e oltre. Questa centro (di "tipo A") sorgerà in una

104 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.21-22.

105 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.24.

106 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.23-24.

107 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.24-25.

108 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.25.

posizione dominante, dove nascono i due grandi canali di raccolta delle acque alte, all'incrocio di due importanti nuove strade di bonifica, e precisamente sulla collina di San Biagio. Adeguata alla caratteristica della regione e alle necessità dei nuovi abitanti, sarà un vero e proprio centro satellite del maggior centro urbano vicino [Durazzo]».

3.3. *L'adozione dei principi dell'Urbanistica funzionalista: lo studio della viabilità. Il Piano di Durazzo, la viabilità, i problemi del traffico (presenti e futuri) e la gerarchizzazione degli assi stradali*

Nella lettura svolta da Bosio e poi dai suoi collaboratori dell'«Ufficio Urbanistica», Durazzo - «la cui naturale funzione è di testa di ponte, che già aveva quando, con la via Egnazia, era collegata a Salonico e a Bisanzio»¹⁰⁹ - legava principalmente la sua vocazionalità, ora corporativa, ai problemi delle comunicazioni terrestri e marittime; esse diventavano centrali, dunque, nell'ambito di tutte le previsioni urbanistiche per il centro. Oltretutto, secondo una prassi ormai ben consolidata nella Cultura urbanistica funzionalista, il primo aspetto che andava affrontato, nell'ambito dell'analisi e quindi della messa a punto delle relative proposte, doveva essere quello del traffico cittadino (presente e in prospettiva futura) e, quindi della gerarchizzazione degli assi stradali. Il che, nel caso di Durazzo, assumeva una rilevanza ancora più spiccata.

«Se certe strade saranno rettificare o decisamente allargate comporteranno sì dei sacrifici, ma valorizzeranno nuove aree, consentendo uno sviluppo edilizio molto maggiore di quello attuale; se certi viottoli pubblici o privati dovranno inesorabilmente sparire, non sarà per questo tolto l'accesso alle proprietà più interne, che nuove strade nelle vicinanze consentiranno nuovi accessi pubblici o privati, col risultato finale di aver ottenuto un ordine maggiore nella struttura stradale della città e un indice di fabbricabilità più adeguato alle nuove necessità ... Inoltre le strade che oggi ci sembrano sufficienti al movimento dei pedoni e dei vicoli, saranno domani assolutamente inadeguate a smaltire il forte traffico leggero e pesante creato dall'ampliarsi stesso della città, dalle aumentate distanze, dal sorgere di nuove zone industriali o dal movimento portuale che acquisterà un ritmo costante e sicuro»¹¹⁰.

Le previsioni riguardavano vari aspetti della vita cittadina, a partire dagli assunti funzionalistici relativa alla viabilità:

«il problema edilizio e stradale del centro non è facile da risolvere né sarà risolto in pochi anni, ma occorre fino ad oggi avere una visione esatta e reale non della città attuale, soltanto, ma più ancora di quella futura: vasta, di largo respiro, ardita, adatta ad accogliere una popolazione di almeno 60/70 mila abitanti, organizzata nei suoi servizi cittadini, munita di una maglia stradale che consenta nuovi ampliamenti e nuove aggiunte alla città senza dovere fra dieci o vent'anni tornare a sconvolgere tutto perché oggi non si è stati previdenti abbastanza. L'avvento dell'elettricità, dell'automobile, del velivolo hanno fatto cambiare molte idee agli uomini e hanno creato problemi oltre che strettamente tecnici anche urbanistici, che si è dovuto risolvere talvolta con adattamenti, talvolta con deciso rovesciamento di situazioni esistenti che sembravano inamovibili; così è oggi e così sarà domani».

Sostanzialmente lo struttura viaria generale si articolava in:

- a. assi di distribuzione del "grande traffico esterno"
- b. assi di connessione (quali rettilinei Cardo-decumanici e nuovo Lungomare);
- c. assi esterni di distribuzione (viali di Circonvallazione);
- d. maglia viaria di raccordo;
- (- e. maglia di strade di ampliamento).

Dunque:

- a. assi di distribuzione del "grande traffico esterno"

erano quelli che dovevano efficacemente distribuire tutto il traffico sia di passaggio (senza cioè compiere alcun attraversamento della città), sia di connessione con il Porto, facendo perno sul grande "bivio Dailanit".

«Il Piano regolatore ha previsto il raddoppio delle attuali sezioni stradali nei tronchi dal bivio alla piazza della Stazione, al ponte di Razhbuli verso Tirana e allo sbocco dell'autostrada sulla Nazionale per Valona. Ma il Piano regolatore ha anche previsto altri tracciati che porteranno un vero alleggerimento del bivio suddetto. Era infatti inutile convogliare in quel punto le provenienze da Scutari e Tirana con destinazione ai "Quartieri Nord" della città, nonché alla "Zona sportiva, ospedaliera e cimiteriale" (Tav.2); così dicasi per quelle con destinazione "Zona balneare", Sasso Bianco, o di maggiore importanza, con destinazione Valona o

109 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.4-6.

110 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.5-6.

centri intermedi. Sono perciò state previste due strade che a valle del ponte di Razhbulli avranno inizio dove è l'innesto di una delle principali strade di bonifica: una, con breve curva di deviazione e direzione Ovest, attraverserà parte della zona di nuovo appoderamento rurale e si innesterà nella via di Porta Romana sulla direttrice del viale di accesso ai cimiteri; l'altra, in rettilineo con direzione Sud-Est, delimiterà uno dei lati della zona destinata a grande industria e, raggiunto il canale di bonifica in località "Shenmilles", ne seguirà il corso fino all'innesto nell'autostrada fra il ponte sul canale stesso e la ferrovia, usufruendo così del passaggio a livello»¹¹¹.

b. Tra gli assi di connessione principali,

«come schema stradale la città era ed è caratterizzata dal primo tronco del corso Vittorio Emanuele che, dipartendosi dal Porto, conduce con un rettilineo in lieve salita alla Piazza del Municipio (centro principale); di qui si distaccano due strade principali, il secondo tronco del corso Vittorio Emanuele in direzione Nord-Est che conduce alla strada per Tirana-Scutari e Valona, allargata con espropri e demolizioni negli anni 1940-1941 ora in corso di pavimentazione definitiva; e il viale Mussolini che, superata la testata di via Starace, prosegue esternamente alla città con il nome di via di Porta Romana. Ma questa grande, schematica ipsoale che dà l'impronta a tutto lo schema strade vecchio e attuale di Durazzo non poteva essere sufficiente a smaltire l'enorme e sempre crescente traffico di merci che dal porto era destinato all'interno dell'Albania; così si è provveduto in questi ultimi anni all'apertura dell'ultimo tronco di via Regina Elena in modo da alleggerire se non svincolare il traffico che attraversava la città».

La città moderna richiedeva, dunque, un deciso ripensamento del piano del traffico; il che veniva a mutare profondamente la struttura tradizionale, «a ipsoale» della città consolidata.

«purtroppo l'innesto del traffico del Porto a via Regina Elena è ancora oggi difficile nel primo tronco a causa del permanere di vecchi, vasti magazzini merci che prima o poi sarà necessario demolire; ma anche l'apertura del primo tronco non risolverà in pieno il problema del traffico esterno, di quello cioè quasi esclusivamente costituito da

autocarri pesanti che ... indipendentemente dalla città vera e propria e dal suo sviluppo ... hanno destinazione verso i centri lontani ... Per lo smaltimento del traffico pesante ... il nuovo Piano regolatore prevede una nuova via larga e diretta che interferisca il meno possibile nell'interno della città ... così sarà possibile dare alla via Regina Elena la caratteristica di strada nettamente commerciale»¹¹².

Andava riprogettato poi tutto il sistema dei percorsi verso la collina del castello, sia in vista dell'espansione edilizia, sia per connettere la parte della residenza più ricca della città:

«dal viale Principe Umberto, che sale lungo i dolci declivi della collina del Castello, se ha valso a favorire uno sviluppo edilizio di carattere signorile rappresentato dalle migliori ville e palazzine che esistono oggi a Durazzo, non ha risolto quello dei percorsi, che oggi per recarsi da piazza del Municipio alle pendici Sud del Castello, occorre scendere fino al piazzale del Porto per risalire il viale Principe Umberto con una percorrenza di circa 1 km, mentre in linea diretta basterebbe un percorso inferiore ai 200 m»¹¹³.

E poi risultava necessario «pensare alla creazione di un nuovo Lungomare Sud parallelo alla via Adriatica, anche se questa zona, alla quale sarà opportuno mantenere un carattere di signorilità, potrà prendere adeguato sviluppo nel quadro generale del Piano Regolatore»¹¹⁴. Infatti era cambiata proprio la topografia di Durazzo nell'area verso mare e del Porto: i lavori avevano mutato tutta l'orografia della parte 'a mare' della città con una grande «colmata» tanto che

«fino a 10 anni or sono la via Regina Elena poteva essere considerata una via esterna alla città ... ma essendo a buon punto i lavori di colmata del porto, questi hanno reso disponibile per lo sviluppo edilizio della città tutta una zona di 100 m. di profondità estesa dalla sede della Banca d'Italia fino alla via Starace, zona cui non era possibile né opportuno rinunciare. In vista dell'importanza futura che detta zona estesa per 10 avrebbe avuto nei riguardi edilizi della città fu, assieme ad altre, dichiarata di "pubblica utilità per interesse cittadino" con "Decreto" 1 ottobre 1940»¹¹⁵.

111 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.58-59.

112 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.7-8.

113 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.8-9.

114 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.8-9.

115 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.8.

Insomma si doveva prevedere «l'apertura di nuove vie di accesso; alla creazione di un nuovo Lungomare Sud parallelo alla via Adriatica»¹¹⁶. Ma

«su questi grandi problemi incidevano di riflesso le difficoltà dovute al tracciamento quasi obbligatorio del grande canale di bonifica denominato delle "Acque alte", quelle dell'innesto dell'autostrada sulla esistente Durazzo-Kavaja e, infine, la "Zona militare" venuta a crearsi proprio in prossimità dell'innesto suddetto»¹¹⁷.

Così,

«l'Ufficio ha visto la complessità del problema fin dal suo nascere e nell'aprile del 1940 interessava le Autorità e gli Enti Tecnici con una "Relazione" e un grafico dimostrativo sulla necessità di predisporre un programma concordato in larghe vedute, volto allo scopo di ottenere un armonico svilupparsi di tutte le attività, che in breve tempo avrebbero formato la nuova Durazzo».

c. Importantissimi poi i Viali di Circonvallazione esterna:

«della collina, circonvallazione in questa zona non si è ancora fatto cenno perché esterna alla città vecchia. Con i due tronchi (Circonvallazione Sud-via Ciano; Circonvallazione Est fino al piazzale della Stazione), si allaccia quello previsto nella zona Nord: dipartendosi dal piazzale della Stazione prima con andamento Nord-Sud e poi Est-Ovest, esso attraversa la via di Porta Romana e inizia a salire con lieve pendenza lungo una delle prominenze della collina. A quota di circa m.60 s.l.m. ha termine la sua caratteristica di grande viale alberato a doppia carreggiata e hanno inizio due strade a carreggiata normale di 8 m.: una, seguendo la natura del terreno e mantenendosi pressoché a quota costante, traccia una vera Circonvallazione a monte, raggiunge e segue in parte i limiti della Zona di rispetto assegnata alla Villa Luogotenenziale, ridiscende in città innestandosi al sistema stradale del centro; l'altra continua a salire fino a raggiungere, nel punto più basso, la dorsale dei "Monti di Durazzo" e di qui ridiscende al mare, dove ne costeggia la riva fino al grande parco pubblico dei quartieri signorili, innestandosi quindi alla Circonvallazione Sud»¹¹⁸.

d. Nella maglia generale si andava poi a strutturare un articolato "Schema stradale"

«oltre alla nuova strada da piazza del Municipio alla Zona signorile Sud-Circonvallazione Est-strade della collina, e a quelle principali che hanno mantenuto il loro tracciato originale (corso Vittorio Emanuele, viale Mussolini, via Regina Elena, via Starace), fra le nuove strade previste dal Piano regolatore sono da segnalare: la strada ricavata fra i viali Vittorio Emanuele e Mussolini, che partendo da piazza del Municipio attraverserà la piazza Cattedrale e proseguirà per i nuovi quartieri Nord; la strada che dipartendosi dalla Circonvallazione Est si innesterà nella via Koka fino al corso Vittorio Emanuele e di qui fino al viale Mussolini per innestarsi al sistema stradale della collina, unica strada di vero attraversamento trasversale della città prima di giungere alla via Starace»¹¹⁹.

E quella 'maglia' generale, fulcro distributivo del traffico era il nuovo "Bivio Dailanit":

«uno dei nodi più importanti e delicati della città, punto di incontro delle tre grandi strade per Durazzo città, per Tirana e per Valona. È altresì punto di convergenza dei nuovi quartieri Est, della "Zona industriale", di quella balneare e di quella portuale; e infine punto di attraversamento di un fascio di binari della "Zona ferroviaria"»¹²⁰.

Forse eccessivamente fiducioso nella possibilità di riuscire a organizzare un tale polo urbano (un 'accentramento' che ogni cautela disciplinare consigliava invece di sfuggire, per evitare che un blocco, ad esempio del traffico, paralizzasse gran parte della città), Carmignani puntualizzava che

«se in un primo tempo sarà sufficiente un passaggio a livello, è molto probabile che, con l'aumento inevitabile del traffico automobilistico e soprattutto con la realizzazione della ferrovia Transbalcanica, provvedere in futuro con un soprapassaggio. Il nuovo Piano regolatore prevede appunto un largo snodo a triangolo curvilineo, che consentirà lungo un lato il diretto collegamento a quota bassa delle due direttrici per Durazzo città e per Tirana; e lungo gli altri due lati, due salite con pendenza del 4%, che si congiungano poco prima del soprapassaggio; e di qui in discesa è previsto

116 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.8-9.

117 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.14-15.

118 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.40-41.

119 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.38-39.

120 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.46-47.

l'innesto con la strada per Valona». Ancora

«una strada di servizio interna alla Zona portuale potrebbe abbreviare i percorsi e alleggerire il traffico della nuova Circonvallazione Est e del prolungamento della via Starace ... ma il suo tracciato e innesto potrà essere realizzato dalle Autorità competenti (ferroviarie portuali)».

Poi, per la organizzazione delle infrastrutture pubbliche,

«un servizio di autobus o filobus collegherà fra loro i vari quartieri centrali e periferici, seguendo le principali direttrici stradali»¹²¹.

3.4. *L'adozione dei principi dell'Urbanistica funzionalista: la Zonizzazione, metodologia adatta a che «nella divisione in zone della città, un diretto riflesso nel suo sviluppo è di trovare posto adeguato per tutto e tutti»*¹²¹

Nella redazione del nuovo Piano regolatore della città, Carmignani procedeva all'adozione di uno dei principali principi (e quindi metodi) dell'Urbanistica funzionalista: la suddivisione della città in 'aree funzionali' a partire dalla definizione di "Comprensorio":

«si intende per "Comprensorio del Piano regolatore" la somma delle aree che, nei grafici dello studio, hanno una precisa destinazione. Così dalla Tav.2 risulta chiaramente quale sia questo 'Comprensorio', tanto inteso nel senso della configurazione geografica, quanto nella rappresentazione grafica della somma delle aree, e quale sia la distinzione e la destinazione che si è dato alle varie zone»¹²².

Per quanto riguardava l'individuazione delle singole "Zone" si aveva

«una Zona esclusivamente residenziale, quella della città vecchia rinnovata e del suo futuro ampliamento, lungo la direttrice principale della via di Porta Romana verso la collina e a Nord del prolungamento sulla via Starace fino al ponte Dailanit; occuperà una estensione prevista nel Piano di 397 ha».

C'era poi la

«Zona pure residenziale ma balneare, cioè con par-

ticolari caratteristiche di temporaneità e di diversa organizzazione nella struttura edilizia, quella che si estende dal ponte Dailanit fino al Sasso Bianco, compresa tra la strada per Kavaja e il mare, con una superficie di 151 ha. In questa zona è stata inclusa anche quella prevista sulla sommità del Sasso Bianco che, pur non essendo strettamente balneare, ha con quella caratteristiche turistiche e stagionali similari».

Con una lettura 'trasversale' dei caratteri della Zonizzazione (non più per 'destinazioni funzionali', ma per 'censo'), nella "Relazione" di Piano, Carmignani affrontava il problema dell'"Edilizia popolare" sulla base del principio «nella divisione in zone della città, un diretto riflesso nel suo sviluppo è di trovare posto adeguato per tutto e tutti»¹²³. Fondamentale era dunque «l'edilizia popolare intesa come Zona e a tale scopo destinata»:

«chi non potrà o non vorrà uniformarsi al nuovo quadro cittadino dovrà emigrare, nella città stessa, in cerca di altre zone di suo gradimento, dove potrà edificare secondo le sue possibilità. Una lenta fase di emigrazione sarà indispensabile avvenga dal centro alla periferia ... Dove accogliere questi ultimi? E dove sistemare gli zingari o i nuovi arrivati che non possono aspirare al centro o non desiderano abitarvi?».

Si doveva avviare un programma di edilizia popolare, che doveva coinvolgere anche gli Zingari, per i quali si prevedeva una stanzialità programmata (e in buona parte segregata):

«il Piano regolatore prevede tre Zone da destinare all'edilizia popolare: la prima a Nord dei "Quartieri Est" (Tav.7), isolata da questi con ampia zona a giardino, ove sorgerà una moschea o chiesa e una scuola, sarà sistemata a vero quartiere di case popolari sull'asse di un lungo viale centrale nel fondo del quale è previsto un mercato rionale (Tav.15). Questo centro abitato, capace di vita propria, prossimo alla "Zona portuale, ferroviaria e industriale" potrà accogliere particolarmente buona parte dei lavoratori che in dette zone esplicano la loro attività giornaliera ... La zona, sorgendo su area che sarà bonificata con colmata, è di proprietà statale o municipale e il problema, benché non in modo immediato, potrà a suo tempo essere facilmente risolto».

Un vero e proprio centro satellite, isolato e autosufficiente, dunque. Ancora,

121 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.5-6.

122 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.61.

123 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.52 e segg.

«la seconda delle zone, denominata “Shkozet”, si pone nella seconda fila di isolati paralleli alla via Kavaja e immediatamente a valle della “Zona ferroviaria”. In questa zona sono previste case di modesta consistenza, riunite a schiera, elevate a solo piano terreno con aree di sistemazione a orti; potrà accogliere le famiglie dei meno abbienti, che troveranno in questo quartiere possibilità edificatorie adeguate alle modeste possibilità finanziarie di ognuno ... Sarebbe necessario intervenire con un esproprio che non sarà molto oneroso in considerazione dell'attuale stato di terreni e della vicinanza alla “Zona ferroviaria”¹²⁴.

La terza zonizzazione abitativa “popolare”,

«è prevista fra due propaggini della collina a Sud della “Zona ospedaliera” (Tav.5): in questa saranno consentite costruzioni o abbinata a solo piano terreno, o a due piani fuori terra, costruite su parcelle di modesta superficie. Verrà a formarsi un vero quartiere al centro del quale sono previsti due edifici ad uso mercato e negozi, nonché una scuola per gli abitanti del quartiere, che potrà accogliere particolarmente quelle famiglie di meno abbienti che dovranno emigrare dal centro della città ... Il quartiere è stato previsto su area già oggi per buona parte di proprietà del Municipio, per cui è la zona di più immediata realizzazione».

Quindi c'erano le ‘zone produttive’, come

«la Zona industriale, estesa per 119 ha a cavaliere della strada per Tirana, dal ponte Dailanit fino ai piedi della collina di Razhbuli. Questa zona sarà nettamente distinta in tre categorie diverse: Artigianato e piccola Industria a Nord-Ovest della strada suddetta; media Industria e grandi magazzini commerciali a Sud-Est della strada stessa, con possibilità di raccordo ferroviario; grande Industria nella vasta zona triangolare compresa fra quella della media Industria, il tracciato ferroviario e la nuova strada che dal bivio di Razhbuli porterà all'autostrada all'altezza del passaggio a livello. Quest'ultima zona, servita da grandi strade e da raccordi ferroviari, in facile collegamento con la zona portuale, non è stata nettamente delimitata nei suoi dettagli e nella sua struttura stradale, perché, oltre a non essere di immediata realizzazione, sarà caso per caso adeguata e orientata in conformità alle richieste dell'industria, alla

loro natura, alle loro caratteristiche»¹²⁵.

Veniva poi zonizzata l'importantissima area del Porto:

«la Zona portuale, estesa per 74 ha, comprensiva dell'area occupata dal porto attuale e da quelle previste per il porto futuro, è già in corso di realizzazione con i lavori di dragaggio dei fondali e di colmata a terra».

Infine «la Zona ferroviaria, con 44 ha di superficie, complessiva di tutti gli impianti sussidiari».

Di grande importanza le “Zone militari”, ma «oltre a quelle segnate nei grafici di progetto e di occupazione temporanea che gradualmente lasceranno libere le aree alla richiesta dell'edilizia pubblica o privata, non sono state previste nel Comprensorio del Piano regolatore, zone da destinare a caserme per truppe. Queste, se l'Autorità Militare ritenesse necessario realizzarle, potrebbero opportunamente essere ubicate sulla via di Porta Romana ... o lungo la strada per Kavaja a Sud del Sasso Bianco»¹²⁶.

C'era anche una cosiddetta “Zona di rispetto al Piano regolatore”:

«l'art.2 del “Decreto del Ministero degli Interni” del 10 febbraio 1940 stabiliva che anche nella Zona estesa per 1 km oltre il comprensorio di Piano regolatore fossero imposti i vincoli di richiesta del “Permesso di costruzione”, “ricostruzione”, ecc. da inoltrarsi al Municipio. Poteva cioè presentarsi il caso, per eludere i vincoli restrittivi, di veder sorgere costruzioni o agglomerati di costruzioni immediatamente ai margini del Comprensorio di Piano regolatore senza seguire un predisposto schema stradale e senza rispettare precise Norme edilizie circa le altezze, le distanze, gli arretramenti. Questa disordinata edilizia parassitaria, che avrebbe goduto i vantaggi della città senza subirne gli oneri, avrebbe in futuro frustrato un eventuale ordinato espandersi della città stessa. Il limite di 1 km non può tuttavia essere inteso in senso assoluto, ma è piuttosto da ricercarsi sul terreno, seguendone la natura con i suoi ostacoli, o seguendo i tracciati esistenti o previsti di strade, canali, ferrovie. L'Allegato 4 indica quale sia questa grande zona»¹²⁷.

E, infine, la “Zonizzazione” ‘speciale’:

124 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., f.56.

125 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., f.27.

126 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., f.60.

127 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., f.28.

«dove ha termine lo sviluppo del Piano regolatore, lungo la via di Porta Romana, verso Est si dipartono due strade: una in direzione Ovest è il viale di accesso ai nuovi cimiteri [Zona cimiteriale], previsti in zona alta con andamento a ventaglio lungo le pendici della collina (è altresì prevista una vasta zona di rispetto nella quale verrà vietata qualsiasi costruzione; l'altra strada con direzione Est, attraversata la zona oggi paludosa, si congiunge poco prima del ponte di Razhbuli con la strada di Tirana. Limitata da questa strada e dai quartieri a Est della via di Porta Romana è la "Zona sportiva" costituita da uno stadio con campo di gioco, pista e sport atletici; da una piscina e da un gruppo di campi da tennis, aree di corredo da sistemare a Verde o a soste veicoli e un sistema di strade interne e di collegamento con la città, che completano la zona. Su uno dei promontorio della collina, in zona alta, contornata da vaste aree da sistemare a Verde, con ottima esposizione a Mattina e a Mezzogiorno, è prevista la "Zona ospitaliera" collegata direttamente alla via di Porta Romana»¹²⁸.

Con una certa 'confusione' che denotava, se non altro, un deciso *clast*'/intasamento' nella denominazione, venivano indicate come "Zone" anche delle aree, comunque omogenee, che costituivano ambiti topografici minori, non connessi alla Zonizzazione (a destinazione funzionale) vera e propria. Era il caso della "Zona signorile Sud"¹²⁹; la "Zona dichiarata di pubblica utilità, piazza Stazione"¹³⁰, la "Zona collinare"¹³¹ ... Nonostante l'esperienza acquisita anche nei Concorsi italiani, per Carmignani non doveva essere stato facile tradurre tutte le nuove istanze disciplinari in uno strumento univoco.

3.5. Il rapporto con le preesistenze: «demolizioni» e «risanamento edilizio»

Dal punto di vista metodologico, soprattutto per garantire piena fattibilità alle previsioni, un assunto imprescindibile era quello del 'rapporto con le preesistenze', sia per garantirne la conservazione, sia per prevedere precise demolizioni o trasformazioni. Però, al tessuto della città 'antica' non veniva attribuito un valore ambientale particolarmente rilevante – e questo era certamente una decisa differenza rispetto ai nuovi Piani rego-

latori funzionalisti che si elaboravano per le città italiane – visto che le previsioni non contemplavano metodologie specifiche per quel tessuto (Diradamento, Sventramento o Demolizione che fosse) se non un generico «risanamento edilizio»¹³²; ma quelle previsioni si concentravano unicamente sulle espansioni a partire da quelle immediatamente al di là delle mura.

3.5.1. Le preesistenze della zona moderna: le demolizioni

Tra le prime "Tavole" del Piano – e in particolare la "6" e la "6 bis" – individuavano il carattere dell'edilizia presente a Durazzo e anche quella in procinto di essere realizzata, tutta da considerarsi dunque «consistenza edilizia esistente».

«Le strade – che [pur rinnovate] hanno mantenuto il loro tracciato originale ... o che sono nuove – come alcune altre nuove di lottizzazione incidono in quartieri abitati che sarà necessario prima o poi demolire. Si tratta però in ogni caso di costruzioni di nessun valore intrinseco, mentre di altissimo valore sono i terreni su cui sorgono. La tav.6 nella quale sono segnate le costruzioni esistenti di *notevole* o di *discreta* consistenza, mostra in modo evidente come il nuovo Piano regolatore abbia rispettato in modo assoluto le prime (quelle notevoli); e prevista la demolizione di solo ben poche delle seconde (le discrete); nel caso specifico trattasi quasi sempre di edifici di scarsissimo valore e consistenza, specialmente se raffrontati non tanto agli edifici *buoni* esistenti, ma soprattutto a quelli futuri che sorgeranno e che dovranno dare l'impronta della nuova Durazzo»¹³³.

Senza affrontare problematiche relative al 'tessuto storico', all'edilizia minore storica', l' 'centro antico' ecc. (sul quale dibatteva da anni la Cultura italiana, e *in primis* Gustavo Giovannoni), Carmignani cercava di 'mitigare' quel suo approccio decisamente 'muscolare', senza spiegare, peraltro, se una tale 'strutturazione edilizia storica' esistesse ancora nell'antica città:

«non è poi da credere che con l'approvazione del Piano regolatore si debba por mano al piccone per fare piazza pulita; gli edifici vecchi decadenti

128 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.42.

129 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.31.

130 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.35.

131 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.38.

132 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.62.

133 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.39.

e malsani, nel volgere di pochi anni saranno dai proprietari stessi ricostruiti e allineati sui nuovi tracciati di Piano regolatore; altri potranno essere in parte demoliti, in parte ricostruiti; altri infine finiranno per essere assorbiti dalle richieste dell'iniziativa privata, che, spinta dall'alto valore dei terreni, troverà conveniente un nuovo sfruttamento edilizio, sviluppato in altezza oltre che in superficie».

Della qualificazione 'storica' di quella edilizia minore, nessuna parola, in vista di una 'sostituzione edilizia' che, seppur non coordinata dal 'piccone', avrebbe comunque portato a risultati analoghi. Il che comunque stupisce, nell'ambito della Cultura urbanistica italiana del momento.

«esistono ancora in tutta la città a Sud della via Starace nuclei di edifici di troppo modesta consistenza, spesso antigienici per la vita collettiva, quasi sempre costituiti da vecchi edifici ricavati su una parcellazione non solo estremamente frazionata, ma irregolare e dove le aree di corredo sono spesso insufficienti a dare aria e luce alle abitazioni ... Potranno questi modesti edifici continuare a vivere a fianco della nuova edilizia estesa?»¹³⁴.

C'era poi anche il vantaggio economico:

«In questo lento, ma inesorabile trapasso dalla città vecchia alla città nuova senza l'intervento delle Autorità per espropri e demolizioni in grande stile, sta l'economia del Piano. L'Autorità dovrà intervenire solo in quei casi in cui, a nuove strade ormai tracciate, vecchi edifici che avessero resistito alla demolizione, alla ricostruzione, ai tentativi dell'iniziativa privata, intralciassero il traffico o deturpassero l'aspetto estetico di una nuova strada o, infine, richiedessero un intervento risolutivo per ragione di igiene».

Con buona pace della Cultura del Restauro (urbano e ambientale) questo era tutto anche in riferimento all'antico centro. Così

«la Tav.6 mostra chiaramente quali siano gli edifici notevoli (quadrettato scuro) che esistevano prima del 1° luglio 1939 (Municipio, Moschea, Banca d'Albania, edifici privati) e che lo studio di Piano regolatore doveva in ogni caso rispettare; quali quelli di consistenza mediocre (quadrettato chiaro) di cui si poteva prevedere il sacrificio solo il

caso di necessità; e infine quelli i cui progetti sono stati esaminati e concessi dalla "CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania" dal 1° luglio 1939 al 30 marzo 1942, questi ultimi già inquadrati nel Piano regolatore allo studio e in parte già in atto. La Tav.6 bis è un aggiornamento della precedente e mostra con assoluta evidenza quanti permessi di costruzione siano stati concessi nell'ultimo trimestre (1 aprile-30 giugno 1942)»¹³⁵.

Nel "Piano regolatore della città vecchia" era compresa la "Zona signorile Sud" di espansione, che toccava direttamente le mura urbane:

«Il Piano è inserito sullo schema stradale attuale per le direttrici principali: il corso Vittorio Emanuele, 1° e 2° tronco, e la via Mussolini restano le normali principali della città [Cardi]; a queste è stato aggiunto un importante tronco [Decumano] che da piazza del Municipio consentirà un immediato collegamento con la zona signorile esistente a Sud del viale Principe Umberto. L'apertura di questa strada è di tale importanza per la valorizzazione di tutta la zona che non appaiono ostacoli seri il sacrificio di un edificio di discreta consistenza all'angolo di corso V. Emanuele, né le difficoltà tecniche cui si andrà incontro nel dover superare in parte con pendenza, in parte con escavazione, la dorsale della collina, che dal Castello scende verso il mare. L'ampia fascia in verde declivio, compresa fra il viale Principe Umberto e la via Adriatica, proseguita in rettilineo fino alla Riviera Ovest, è stata prevista lottizzata e destinata a palazzine e ville signorili»¹³⁶.

3.5.2. *Un inedito 'prospetto a mare': il nuovo Lungomare per Durazzo, città «che è oggi, e sarà sempre, nascosta alla vista dal mare»*

Seppur Durazzo affacciasse sul mare e fosse fornita di un importante Porto, non vi era sostanziale relazione fisica tra il mare e la città storica, che rimaneva chiusa all'interno delle mura; e, anzi, «Durazzo città è oggi, e sarà sempre, nascosta alla vista dal mare dalla dorsale collinosa che dalla Villa Luogotenenziale scende fino al Porto»¹³⁷. La città moderna doveva invece 'aprirsi', in maniera inedita, al mare, attraverso la creazione di un nuovo Lungomare, non tanto a destinazione turistica, quanto quale vero e proprio *signum urbano* (come avveniva a Bari, Taranto, Salerno ...),

134 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.53-54.

135 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.10.

136 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.31.

137 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.31.

front offlwater front, prospetto della città verso il mare, tale da «dare un ordinato, piacevole, effetto estetico, per chi proviene dal mare»¹³⁸. Così, grazie alla grande colmata che si andava realizzando nel Porto,

«grazie al nuovo Lungomare Sud parallelo alla via Adriatica, anche questa zona, alla quale sarà opportuno mantenere un carattere di signorilità, potrà prendere adeguato sviluppo nel quadro generale del Piano Regolatore»¹³⁹.

Dunque,

«parallela alla via Adriatica e a circa 70 m da questa, è prevista la costruzione di un nuovo ampio Lungomare (Circonvallazione Sud) proseguimento della via Ciano, che termina all'estremità Ovest con un'ampia curva, congiungendosi alla via Adriatica in una zona dove è previsto un ampio giardino pubblico ai piedi della collina, dove sorge la Villa Luogotenenziale. La fascia di terreno risultante fra la via Adriatica e il nuovo Lungomare sarà costruita con edifici notevolmente distanziati fra loro, modesti nel loro sviluppo planimetrico e notevolmente sviluppati in altezza di 8-10 piani. Tale sistemazione ha il triplice scopo, coi notevoli distanziamenti, di non togliere la vista del mare alle ville della zona retrostante; di dare, con le vaste aree libere da sistemare a verde una continuità al grande giardino previsto all'estremità Ovest; e, infine, di dare un ordinato, piacevole, effetto estetico, per chi proviene dal mare ... Nel primo lotto, di fronte al "Torrione veneziano" e di fianco all'albergo "Dei Dogi", è prevista una sistemazione di carattere pubblico e di interesse cittadino; è stato infatti previsto un teatro coperto ed uno all'aperto per il periodo estivo, nonché un grande salone per concerti. All'angolo tra la via Ciano e il nuovo Lungomare, in un pubblico giardino, troverà sede il "Circolo nautico" prospiciente verso un nuovo piccolo Porto da destinare alle imbarcazioni da diporto. È da augurarsi che la vasta zona oggi occupata dalla regia Marina Italiana e da destinarsi alla costruzione di impianti e servizi ausiliari, torni in un prossimo futuro ad essere libera per lo sviluppo edilizio signorile cui la zona è destinata o, comunque, se le sistemazioni devono permanenti, che siano destinate solo ai Comandi e uffici, ad abitazioni e costruite con quel signorile

decoro che la zona deve avere, evitando il sorgere di capannoni ad uso officine e magazzini»¹⁴⁰.

3.5.3. Previsioni per il Porto di Durazzo nell'ambito del Piano regolatore

Nella vita cittadina una enorme importanza era rivestita dal Porto e dalle infrastrutture che attorno ad esso gravitavano:

«Durazzo è stata e sarà maggiormente in futuro una naturale testa di ponte tra l'Occidente e l'Oriente ... la Tavola 4 mette in evidenza quali siano le direttrici principali di convogliamento del traffico che affluiscono al Porto e quali quelle, più importanti, agli effetti degli studi di Piano regolatore, che dal Porto defluiscono fino alle regioni del retroterra ... Parte di questo traffico marittimo, traducibile in tonnellate e in autocarri per trasportarle, sosterrà nella città dove attraverso un sistema capillare – di cui il corso Vittorio Emanuele e la via Regina Elena saranno le dorsali, farà capo ai centri di consumo; l'altra parte notevole più importante e con destinazione lontana, troverà nel Porto stesso temporanea sosta in attesa di essere convogliata. Quando si pensa agli approdi di navi e velieri registrati nel 1937 ... e le navi totali in entrata e in uscita nel 1941 ... non si può non restare perplessi circa la vastità e la complessità dei problemi che sono venuti a crearsi con questo fenomeno di accrescimento geometrico ... per adeguarvi lo sviluppo della città futura, con provvidenze di traffico prima ed edilizie poi ... La zona d'influenza del Porto di Durazzo si fa sentire oggi per un raggio di oltre 150 km in linea d'aria verso l'interno e che aumenterà col miglioramento delle sedi stradali esistenti ... Durazzo è anche destinata a divenire anche un centro di raccolta dei prodotti del suolo e dell'industria che dalle regioni centro-balcatiche defluiranno verso l'Adriatico ... e ciò renderà più redditizi i mezzi di trasporto terrestri e marittimi»¹⁴¹.

Dal punto di vista della Zonizzazione,

«la Zona portuale, estesa per 74 ha, comprensiva dell'area occupata dal porto attuale e da quelle previste per il porto futuro, è già in corso di realizzazione con i lavori di dragaggio dei fondali e di colmata a terra»¹⁴².

138 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.31.

139 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.8-9.

140 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.31.

141 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.12-13.

142 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.27.

3.6. Le Zone industriali e lo sviluppo della Ferrovia Transbalcanica

L'avvenire di Durazzo era legato anche allo sviluppo industriale:

«ai problemi portuali e cittadini strettamente connessi con quelli di traffico interno ed esterno sono da aggiungere quello della Zona ferroviaria e quello della Zona industriale; questi solo in apparenza possono sembrare indipendenti, ma in effetti per la loro ubicazione, per la loro organizzazione, per il movimento di prodotti grezzi e lavorati che comportano, hanno diretta influenza sui primi».

Dal punto di vista industriale, però,

«Durazzo non ha potuto chiamarsi fino ad oggi una città industriale; se si eccettuano i mulini, il pastificio e la fabbrica di sigarette, che rivestono una certa importanza, nessun'altra industria degna di questo nome ha fino ad ora fatto nascere il bisogno di cercare una Zona adatta per concentrarvi le fabbriche e gli stabilimenti. In questi ultimi anni, dopo l'unione all'Italia, il problema industriale si è presentato in tutta la sua pienezza ... La difficoltà era soprattutto quella di riuscire a studiare una soluzione che consentisse il logico svilupparsi e concatenarsi della città col suo previsto ampliamento e di netta distinzione del centro urbano; della zona e dei tracciati ferroviari che per ragioni ovvie doveva e deve essere prossima alle prime due, incidendo il meno possibile con terrapieni o con passaggi a livello o in quota sullo sviluppo della città e sulle direttrici di traffico; e, infine, della prevista Zona industriale con tutti i requisiti che questa ultima deve avere: prossimità al nucleo urbano e alle grandi vie di traffico, collegamenti facili con la Zona portuale e raccordi con quella ferroviaria»¹⁴³.

Per la concreta organizzazione, si prevedeva una peculiare Zonizzazione:

«la Zona industriale, estesa per 119 ha a cavaliere della strada per Tirana, dal ponte Dailanit fino ai piedi della collina di Razhbuli. Questa zona sarà nettamente distinta in tre categorie diverse: Artigianato e piccola Industria a Nord-Ovest della strada suddetta; media Industria e grandi magazzini commerciali a Sud-Est della strada stessa, con possibilità di raccordo ferroviario; grande

Industria nella vasta zona triangolare compresa fra quella della media Industria, il tracciato ferroviario e la nuova strada che dal bivio di Razhbuli porterà all'autostrada all'altezza del passaggio a livello. Quest'ultima zona, servita da grandi strade e da raccordi ferroviari, in facile collegamento con la zona portuale, non è stata nettamente delimitata nei suoi dettagli e nella sua struttura stradale, perché, oltre a non essere di immediata realizzazione, sarà caso per caso adeguata e orientata in conformità alle richieste dell'industria, alla loro natura, alle loro caratteristiche»¹⁴⁴.

Dal punto di vista 'distributivo'

«la Zona industriale sarà nettamente divisa dai quartieri Est della città da una vasta zona interposta prospiciente al bivio Dailanit da mantenere a Verde e a zona di rispetto e da destinare volta a volta a fiera, a esposizioni, a parchi di divertimento. La strada che ora congiunge il bivio Dailanit col ponte Razhbuli è stata prevista di larghezza m.24 con doppia carreggiata a senso unico e con alberature centrali e laterali. Allo scopo di evitare quanto più possibile che gli stabilimenti industriali o i capannoni o le officine deturpino questo, che sarà dall'interno dell'Albania il viale principale di accesso alla città, sono previste ai margini della strada due fasce di arretramento, oltre le quali dovranno sorgere gli edifici a carattere industriale; la zona di 30 m fra questi e la strada sarà sistemata a Verde, con alberi di alto fusto o costruita con edifici adibiti esclusivamente a uffici, ad abitazioni del personale di sorveglianza e, in via eccezionale, ad abitazioni degli operai e dei dirigenti delle vicine industrie»¹⁴⁵.

L'area ferrovia, dal canto suo, costituiva «la Zona ferroviaria, con 44 ha di superficie, complessiva di tutti gli impianti sussidiari»¹⁴⁶.

3.7. L'espansione della nuova Durazzo: dall'espansione del "Piano di ampliamento" all'espansione 'qualitativa' delle Zone collinari e della "Città balneare"

Oltre all'espansione edilizia che si prevedeva – per zone intensive e semi-intensive – a Nord dell'antico centro una volta bonificata la palude («le zone di futuro prevedibile sviluppo edilizio si limitano per ora, in attesa di quelle che verranno a crearsi col compimento dei lavori di bonifica, a quelle a

143 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.13-14.

144 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.27.

145 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.48.

146 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.27.

Nord della via Starace e a quelle lungo la via di Porta Romana»¹⁴⁷), il nuovo Piano prevedeva anche due espansioni singolari: l'una signorile sulla collina del castello; l'altra connessa alla nuova "Città balneare" a Sud-Est.

3.7.1. Il "Piano di ampliamento" e le nuove espansioni

Il "Piano di ampliamento", compreso all'interno del Piano regolatore, intendeva disciplinare la forte espansione della città una volta terminata alla bonifica della grande palude che la circondava. Quindi, una parcellizzazione 'per lotti' ne avrebbe permesso un coordinamento più puntuale.

3.7.1.1. "I nuovi quartieri Nord interni"

Nella "Tavola 5" era contemplata l'espansione prevista per i "Nuovi quartieri Nord interni":

«sono quelli estesi a Nord della via Starace fino alla nuova Circonvallazione Nord e delimitati a Ovest dalla collina ... Nello studio del Piano regolatore, dove già esisteva una parcellazione e una edilizia sufficientemente ordinata e di recente data, eseguita sui tracciati del vecchio Piano regolatore [quello di Bertè del 1931-1934], si è osservato un assoluto rispetto alle costruzioni esistenti, mentre si è proceduto solo in parte a variare i tracciati stradali e le relative sezioni. In questa zona la città avrà carattere prevalentemente intensivo negli isolati prossimi alla via Starace e alla via di Porta Romana; semi-intensivo negli altri fino alla Circonvallazione (Tav.3)»¹⁴⁸.

3.7.1.2. "I nuovi quartieri Nord esterni"

Sempre nella parte Nord della città si attuava lo sviluppo anche esternamente alla nuova via di Circonvallazione:

«e precisamente, per la minor parte seguendo il tracciato della Circonvallazione stessa, e per la maggior parte estendendosi sulle aree lungi la via di Porta Romana o in quelle che si addentrano tra le dorsali della collina (Tav.5). Saranno a carattere semi-intensivo nella zona pianeggiante ed estensivo in quella collinare (Tav.3). Poiché queste aree sono oggi completamente libere da qualsiasi costruzione di carattere cittadino, né esistono parcellazioni predisposte che possano preludere ad un futuro ordine edilizio, nello studio del Piano regolatore è stata predisposta una parcellazione

adeguata al tipo di costruzioni che nelle singole Zone dovranno sorgere. Con l'approvazione del Piano regolatore sarà implicitamente approvata anche la parcellazione; saranno così evitati gli inconvenienti che troppo di frequente si verificano e che spesso ostacolano lo sviluppo edilizio, a causa di parcellazione troppo frazionata o troppo irregolari»¹⁴⁹.

Anche verso Est, l'ampliamento vedeva una propria espansione: «a poco meno di 1 km dalla Circonvallazione, lungo la via di Porta Romana, ha termine lo sviluppo previsto dal Piano regolatore».

3.7.1.3. "I Nuovi quartieri Est"

L'area aveva subito un cambiamento di destinazione dal "Piano Bertè rivisto (1931-1934) - che la indicava per «la Zona industriale ... poi spostata in altra zona» - allo studio del nuovo Piano regolatore, che intendeva «lasciarla libera allo sviluppo cittadino ... sia l'impulso edilizio sempre in aumento che è andata assumendo la città in questi due anni, sia per i lavori di colmata che l'hanno resa immediatamente appetibile, sia per non concentrare nelle immediate vicinanze della zona portuale»¹⁵⁰.

I nuovi quartieri infatti

«(Tav.7) sono quelli previsti a Nord del prolungamento della via Starace e che si estendono fino quasi al bivio Dailanit ... Essi saranno a carattere semi-intensivo e anche in questo è stata prevista una parcellazione adeguata al tipo di costruzioni che vi dovranno sorgere».

3.7.2. La zona della collina e le preesistenze monumentali

Nel nuovo Piano si sottolineava come

«una bellissima e vasta zona oggi non sufficientemente sfruttata è quella a Sud del crinale della collina che dalla residenza Luogotenenziale scende al Castello e di qui gira fino al "Torrione veneziano". Questa zona di circa 25 ha, estesa fino al mare, è rimasta preclusa allo sviluppo edilizio sia per l'ostacolo naturale della collina e della mura che la sovrastano, sia per la mancanza di comode vie d'accesso dal centro della città»¹⁵¹.

147 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.8-9.

148 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.40-41.

149 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.42.

150 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.44.

151 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.8-9.

Così, la “Villa Luogotenenziale, zona Castello” che pur non costituiva un nuovo slargo né una nuova piazza, per la sua rilevanza visiva – in zona sopraelevata – assurgeva comunque al valore di fulcro urbano:

«il nuovo Piano regolatore prevede per la Villa Luogotenenziale una vasta area di rispetto, che sarà sistemata a parco e giardino e che si estende a Ovest fino al mare (Tav.5). Allo scopo di mantenere ai ruderi del vecchio castello e delle mura che scendono fino al “torrione” il suo aspetto attuale di posizione dominante sulla sottostante collina, è stata prevista una zona di rispetto attorno al castello stesso e alle mura; zona che sarà sistemata a parco pubblico o a giardini. I lavori di questi ultimi sono già stati portati a compimento nel tratto lungo la via Principe Umberto»¹⁵².

Per l'area in declivio,

«una bellissima e vasta zona oggi non sufficientemente sfruttata è quella a Sud del crinale della collina che dalla residenza Luogotenenziale scende al Castello e di qui gira fino al “Torrione veneziano”. Questa zona di circa 25 ha, estesa fino al mare, è rimasta preclusa allo sviluppo edilizio sia per l'ostacolo naturale della collina e della mura che la sovrastano, sia per la mancanza di comode vie d'accesso dal centro della città. Dal viale Principe Umberto, che sale lungo i dolci declivi della collina del Castello, se ha valso a favorire uno sviluppo edilizio di carattere signorile rappresentato dalle migliori ville e palazzine che esistono oggi a Durazzo, non ha risolto quello dei percorsi»¹⁵³.

L'importanza dell'area necessitava di un intero paragrafo (“3. La Zona della collina”):

«la Zona della collina è destinata a divenire del massimo interesse nel quadro dello sviluppo futuro. Se si esclude qualche buona costruzione immediatamente vicina a piazza del Municipio, tutta la vasta zona che si estende a Ovest del viale Mussolini è fittamente costruita, ma solo da modestissime costruzioni, spesso fatiscanti e quasi sempre anti-igieniche, in ogni caso indecorose anche per la città attuale. La mancanza assoluta di strade carrozzabili è la prima e più importante ragione che ha tenuto lontana fino ad ora l'edificazione cittadina da questa zona, pur vicinissima al cen-

tro e bellissima per dominanti punti di vista sulla città e sul mare e per il suo aspetto tutto verde che consentirebbe di creare un quartiere di palazzine e ville con giardini, fiorito dall'andamento del terreno e da una invidiabile esposizione. In taluni punti le pendenze sono notevoli e sarà necessario provvedere con strade minori di collegamento a scala e a cordonata, ma è indispensabile, per valorizzare tutta la zona, creare una maglia di strade carrozzabili a larghe curve e a modeste pendenze, che consentano la creazione di veri e propri quartieri di facile accesso, dove l'edilizia cittadina troverà conveniente e rapido sviluppo»¹⁵⁴.

Per ottenere un tale sfruttamento delle possibilità residenziali dell'area

«si è provveduto alla creazione di un sistema di strade che, seguendo la natura del terreno, consentiranno percorsi comodi ai veicoli di qualsiasi natura, mercé le lievi pendenze e le curve a largo raggio; stradelli di svincolo e passaggi di lottizzazioni sistemati a scala o a cordonata collegheranno le strade alle varie quote abbreviando i percorsi. Questa Zona, esclusa una modesta fascia di passaggio dalla Zona intensiva, è prevista a carattere estensivo, cioè ville isolate con giardino, opportunamente distanziate fra loro»¹⁵⁵.

Dal punto di vista insediativo si intendeva

«di procedere come nella zona Ovest della città vecchia: i quartieri avranno caratteristica semi-intensiva con palazzine marginali alle strade, ma distanziate tra loro nelle zone pianeggianti; ed estensiva a ville isolate con giardini nelle zone a più forte pendio»¹⁵⁶.

3.7.3. *La “Zona balneare” nella prospettiva della “Città balneare”, organismo vivo, pulito e accogliente, ma ‘corpus separatum’ rispetto a Durazzo città*

Sicuramente una inedita prospettiva per la città, che non era mai stata un centro turistico, era quella di dotarla di una vasta e attrezzata “Zona balneare” (prevista già nel “Piano Bertè” rivisto, 1931-1934):

«Durazzo è corredata da una magnifica spiaggia che può stare alla pari con le più vantate dell'Adriatico, a forma di luna molto allungata. Ha ini-

152 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., ff.37-38.

153 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., ff.8-9.

154 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., f.10: “3. La Zona della collina”.

155 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., f.38: “Zona collinare”.

156 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., ff.40-41.

zio poco dopo il bivio del Dailanit per finire dopo 5 km alle scoscese pendici del “Sasso Bianco”, limitata a Ovest dal mare e ad Est dalla strada Durazzo-Kavaja; nella zona centrale raggiunge una profondità di circa 300 m, profondità che va aumentando fino ad un massimo di 400 m in corrispondenza dell’attuale innesto dell’autostrada per Tirana»¹⁵⁷.

In verità,

«la zona è rientrata da poco sotto la giurisdizione del Municipio, dopo un tentativo di gestione autonoma; tentativo peraltro non riuscito poiché l’Ente in realtà non aveva praticamente nulla da gestire, né aveva i capitali indispensabili a dare inizio, secondo un programma predisposto, a un primo gruppo di lavori di ordine tecnico ... Ma pure sotto l’egida del Municipio la “Zona balneare” dovrà avere una economia propria senza essere per la città un peso morto e permettere così che tutti i cespiti siano esclusivamente destinati alle indispensabili opere tecniche di attrezzatura cittadina ... Sarà inoltre opportuno svincolare per quanto possibile il meccanismo della “Città balneare” dai canoni troppo lenti e burocratici della consueta amministrazione cittadina»¹⁵⁸.

In primis veniva organizzata la caratterizzazione proprietaria che veniva a conseguirsi «con l’applicazione del Piano regolatore ... con aree di proprietà privata che tali resteranno ... aree che il Demanio dovrà cedere a Privati ... e quelle che dai Privati dovranno essere cedute al Demanio per sistemazioni pubbliche ... oltre all’indicazione delle aree che il Demanio dovrà riservare per edifici specialistici»¹⁵⁹.

Nell’organizzazione complessiva, comunque, la “Città balneare”, pur parte di Durazzo doveva restare una sorta di ‘corpus separatum’ con proprie regole e modalità. Del resto, le previsioni per l’area erano state complesse fin dal vecchio “Piano Bertè” rivisto, «che già nel 1933 era esteso per quasi tutta la zona disponibile ... era buono nel suo complesso, presentava però qualche deficienza specialmente se visto nel quadro di sviluppo che veniva ad assumere Durazzo città dopo l’unione dell’Albania all’Italia», per cui

«per rispondere all’enorme richiesta di terreni ed alloggi ... [si pensava] alla costituzione di veri e

propri centri urbani distanziati lungo tutti i 5 km di sviluppo, centri capaci di consentire quel minimo di attrezzatura indispensabile alla convivenza della popolazione in gran arte temporanea del periodo estivo. Farmacie, uffici postali, negozi di rifornimenti, alberghi e pensioni, luoghi di divertimento, posti di guardia, chiese, mercati e infine anche scuole per quelle famiglie [divenute stanziali] ... Qui, oltre ad un “Indice di fabbricabilità” più di quello in origine previsto, si ha la formazione di giardini a corredo delle costruzioni».

Ovviamente nel disegno complessivo

«era indispensabile, con una precisa regolamentazione, stabilire una gerarchia tra le strade di lotizzazione, il grande viale a Nord-Sud e le zone di maggiore interesse; in modo da evitare, ad esempio, che nel vialone principale sorgessero le stesse modeste ville che invece si adattavano alla seconda fila».

Andava dunque garantito un adeguato decoro, adatto alla “Città balneare”, poiché

«il problema della zona balneare non è soltanto tecnico-urbanistico, ma anche e soprattutto un problema economico ... poiché i privati costruiscono le loro ville o villette paghi di aver raggiunto il loro scopo quando hanno alzato quattro mura e le hanno coperte con un tetto; ben pochi sono quelli che costruiscono anche il muro di cinta, pochissimi quelli che si accingono a fare un giardino o semplicemente a rinverdire le aree libere di loro proprietà ... Così non si avrà [come invece si vorrebbe] la “Città balneare” capace di attirare e trattenere quella folla fluttuante che è poi la più numerosa ... Occorre che la “Città balneare” sia un organismo vivo, pulito e accogliente; occorre pavimentare le strade, portare la luce, l’acqua in abbondanza, predisporre una fognatura, creare una Passeggiata di difesa antistante la prima fila di ville per impedirne l’insabbiamento, piantare alberi e rinverdire dove possibile e, infine, organizzare mezzi di trasporto celeri e frequenti con Durazzo città»¹⁶⁰.

Dal punto di vista dello schema planimetrico disteso in lunghezza lungo la costa,

«il nuovo viale Roma, a quattro alberature e due carreggiate, sarà la vera spina dorsale di tutta la

157 UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., ff.15-16: “6. La Zona balneare”.

158 UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., ff.18-19: “6. La Zona balneare”.

159 UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., ff.51-52.

160 UCUEA-Ufficio Centrale per l’Urbanistica e l’Edilizia dell’Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. “Qyteti i Durrësit. PR”, luglio 1942, datt., f.18.

«Città balneare»¹⁶¹.

Dal punto di vista residenziale, si trattava complessivamente di una

«Zona pure residenziale ma balneare, cioè con particolari caratteristiche di temporaneità e di diversa organizzazione nella struttura edilizia, quella che si estende dal ponte Dailanit fino al Sasso Bianco, compresa tra la strada per Kavaja e il mare, con una superficie di 151 ha. In questa zona è stata inclusa anche quella prevista sulla sommità del Sasso Bianco che, pur non essendo strettamente balneare, ha con quelle caratteristiche turistiche e stagionali similari»¹⁶².

Per il disegno urbano, la planimetria era scandita da un asse principale («viale Roma») che seguiva la costa; la strada di 'servizio ai bagni' come Passeggiata balneare, parallela; la scansione di una maglia ortogonale e parallela di vie che creavano una prima, seconda e terza fila di lotti. Poi a distanza cadenzata di «circa 5 km» lungo lo svolgimento del viale Roma, i nodi urbani («centri urbani») di coagulo dei servizi

Nello specifico, si individuavano diverse macroaree, a differente densità edilizia.

a. Nella «Zona balneare propriamente detta»

«se si escludono due file di parcelle per ville che seguono il litorale fin quasi al canale di bonifica, avrà termine ove oggi l'autostrada per Tirana si innesta in quella di Durazzo-Kavaja; a Sud-Est è stato trasformato in parco pubblico quello che oggi è un vivajo quasi abbandonato e a Sud-est ancora, in un'area vasta delimitata dal parco stesso, dalla Strada nazionale, dal canale di bonifica e dal mare, sono previste le sistemazioni che il Partito [fascista] predisporrà per accogliere, durante il periodo estivo, i giovani dell'Albania per cure climatiche e istruzione allaperto».

Nel disegno complessivo dell'area, si ponevano i vari «centri» disposti lungo

«il viale Roma, a quattro corsie e quattro alberature e due carreggiate – la vera spina dorsale di tutta la «Città balneare» – dove è prevista la costruzione di edifici almeno parzialmente in margine stradale e di maggiore consistenza che non

quelli previsti nelle altre strade di lottizzazione; e ciò appunto per dare interesse e vita a questa importante arteria, dove sorgeranno alberghi e pensioni, negozi, locali di divertimento»

Quindi, si contemplava anche un secondo asse – la Passeggiata - nevralgico questa volta per l'organizzazione dei bagni:

«il nuovo Piano regolatore prevede una Passeggiata lunga 7 m antistante la prima fila di ville (all.11) e mantenuta a quota lievemente più alta della quota media della rema per evitare, almeno in parte, l'insabbiamento che ora si verifica. È dunque prevista l'abolizione della prima strada di lottizzazione parallela al mare; questa strada è infatti inutile poiché le ville della seconda fila avranno accesso dalla seconda strada; la soluzione adottata consente una economia per il Municipio e la possibilità di ampliamento delle parcelle ora un po' sacrificate»¹⁶³.

b. Un'area particolare della «Zona balneare», era quella

«a Nord-Est della strada per Kavaja, che ha inizio al bivio Dailanit e termina al km IV° della ferrovia (Tav. 7 e 8): in questa zona, dal bivio fino al «Frigorifero militare» è prevista una suddivisione in lotti e una parcellazione che rispetta quasi integralmente la situazione esistente. In questa zona sarà consentita la costruzione di ville o palazzine arretrate negli isolati fronteggianti le strade per Kavaja, e case di più modesta consistenza nella seconda fila degli isolati»¹⁶⁴.

Importante il fatto che

«in corrispondenza dei km 4.5 e 5.5 della ferrovia è prevista una importante rettificca all'andamento tortuoso della strada per Kavaja, Tale rettificca, avendo un tracciato esattamente in parallelo con quello della ferrovia, consentirà un apporto di nuove aree alla «Zona balneare»¹⁶⁵.

c. Quindi l'area

«dal «Frigorifero militare» fino al termine, dove sarà pure consentita la costruzione di ville o palazzine arretrate dal filo stradale e, per consentire un buono sfruttamento della notevole profondità

161 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. «Qyteti i Durrësit. PR», luglio 1942, datt., f.50.

162 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. «Qyteti i Durrësit. PR», luglio 1942, datt., f.26.

163 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. «Qyteti i Durrësit. PR», luglio 1942, datt., f.50.

164 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. «Qyteti i Durrësit. PR», luglio 1942, datt., f.49.

165 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. «Qyteti i Durrësit. PR», luglio 1942, datt., f.50.

dei terreni, queste potranno essere consentite anche in seconda e terza schiera, fino alla zona di rispetto della ferrovia, e accessibili dalla strada principale con passaggi privati»¹⁶⁶.

d. L'area del "Sasso Bianco", raggiunta «da una deviazione, che salirà al culmine, dell'autostrada per Tirana»:

«questo meraviglioso poggio scosceso verso il mare e digradante in verdi declivi verso terra gode sì una insuperabile vista panoramica verso la sottostante "Zona balneare", verso il Porto e la città lontana, nonché verso la riviera che procede verso Sud-est. Il nuovo Piano regolatore prevede, proprio alla sommità del Sasso Bianco, la creazione di un nuovo centro di vita stagionale, per svago, riposo e divertimento (Tav.9); locali pubblici, alberghi, teatro estivo, casa da giuoco, sistemazioni sportive, sistemazione a Verde e, infine, una serie di ville e palazzine previste con una parcellazione che segue la natura del terreno e servita da una rete di strade principali e secondarie, che faranno di questa Zona un invidiabile soggiorno e un punto di attrazione della nuova grande Durazzo»¹⁶⁷.

3.8. Aspetti di Urbanistica 'piacentiniana': Bruno Moz e il disegno dei nuovi grandi nodi urbani

L'adozione di quei principi urbanistici che caratterizzava il 'Disegno urbano' auspicato da Marcello Piacentini, oltre alla "Zoning funzionalista", emergeva nelle previsioni che Carmignani e Moz avanzavano per quei nodi urbani 'di cerniera', che

dovevano qualificare la città, risolvendone numerosi problemi (rappresentativi, identitari, funzionali, etc.). In particolare, per le città albanesi che dall'Età medievale in poi non avevano sviluppato la struttura urbana della piazza (perdendo la caratterizzazione dell'agorà e del forum romano), si trattava di creare, soprattutto, nuove piazze rappresentative. E, nella nuova previsione, si trattava addirittura di articolare tutto il sistema, addirittura con la 'duplicazione dei Fori' (come in alcuni modelli urbani medievali italiani). Per quella qualificazione, serviva una 'mano architettonica' e dunque era a Bruno Moz che veniva affidata prevalentemente, ma in accordo con Carmignani, la strutturazione complessiva degli invasi¹⁶⁸.

3.8.1. La piazza del Municipio (o della Bashkija) tra usi civici e simbologia: Disegno urbano per la «piazza di rappresentanza» cittadina e «delle adunate»

Tra i fulcri dell'intervento vi era il potenziamento funzionale e celebrativo della piazza principale, quella del Municipio (o della Bashkija)¹⁶⁹,

«che veniva sistemata conservando gli edifici importanti esistenti – la moschea e l'edificio della Bashkija - e aggiungendo edifici nuovi sollevati sui porticati e con archi a tutto sesto»¹⁷⁰, nella previsione

«sui lati Nord e Sud ... di due nuovi edifici (Borsa e Federazione del Partito). Lungo gli altri lati troviamo gli edifici delle Poste e Telegrafi, un albergo,

166 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, dat., f.49.

167 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, dat., f.52.

168 «All'arch. Leone Carmignani è dovuto in particolare lo studio e il progetto del Piano regolatore, con la collaborazione, per la parte architettonica delle piazze principali, dell'arch. Bruno Moz», in V. CIVICO, *Notiziario urbanistico. Durazzo (Albania), il nuovo Piano regolatore della città, «Urbanistica»* (Roma), 1, gennaio-febbraio, 1943, p.32. Moz non compare nella "Relazione", ma firma le Tavole.

169 Già nelle vedute urbane del "Plan de Durazzo" del 1876 (L. HEUZEY, H. DAUMET, *Mission Archéologique de Macédoine*, Parigi, 1876) la futura piazza della Bashkija veniva raffigurata come un'ampia area inedita, antistante il borgo fortificato ottomano e il castello turco soprastante, davanti ad una delle porte principali (La Grande Porta). Il disastroso terremoto che colpisce Durazzo nel 1926 diviene l'occasione per ripensare l'intera struttura urbana moderna (di un Piano per la città veniva incaricato Armando Brasini: da ultimo in POSCA, *Architetti italiani ...*, cit., p.111), facendo perno proprio sulla nuova piazza cittadina, spazio pubblico di ispirazione occidentale inedito nella città ormai dal carattere sostanzialmente orientale, posto ad occupare, estendendolo, lo slargo al di fuori del perimetro delle mura ottomane (peraltro in un sito già edificato in età romana e bizantina, rispetto al quale le mura turche si erano decisamente ristrette). Veniva così pensato uno spazio di notevoli dimensioni, ancora non definito da edifici, ma che doveva rappresentare il punto di confluenza del nuovo Corso urbano, l'asse moderno in collegamento con il Porto, sul quale venivano ad affacciarsi le nuove botteghe, dopo il crollo di quelle che costituivano i due vecchi Bazar. Alla demolizione degli edifici danneggiati dal sisma del 1926 faceva dunque seguito lo sviluppo di nuove strade e di nuovi isolati, ma bisognava attendere il Piano del 1942 perché la nuova maglia urbana ottenesse un disegno organico, mentre alcuni dei principali edifici avevano già ricevuto una loro collocazione: come la moschea («inaugurata nel 1939» - secondo la *Guida Rossa. Albania* della CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA/TOURING CLUB, Milano, 1940, p.146 - e realizzata ad una quota sopraelevata a far da fondale al nuovo Corso che dalla porta Adriatica, cioè l'ingresso al Porto poi ridisegnato nel Piano del 1942, conduceva proprio al centro della piazza) - e il Palazzo Comunale progettato da Giovanni Valcovi nel 1936 (in POSCA, *Architetti italiani ...*, cit., fig.372, p.227). Per la piazza, nel Piano del 1942 si prevedeva un portico che cingeva tutto l'invaso sul lato occidentale e poi una serie di edifici non realizzati, come un nuovo Ufficio Postale (nel suo sito nel 1963 venne elevato il nuovo Teatro), la sede della Borsa e un Teatro. Cfr. *Durazzo. La Piazza della Bashkija. Descrizione del sito e del contesto, in Una piazza per la città. Immagini, studi e progetti per Piazza Liria (della Bashkija) a Durazzo*, a cura di P. Rovigatti, Roma, 2010, pp.19-22.

170 VOKSHI, *Piano regolatore di Durazzo ...*, cit., pp.240-247.

gli edifici di banche, assicurazioni, uffici, giardini pensili antistanti la moschea Si pensava ad una sopraelevazione del Municipio e si adottava il porticato come elemento di raccordo formale, mentre al centro della piazza era posizionata una statua di Skanderbeg»¹⁷¹.

Si trattava, dunque, di un intervento nodale nella nuova struttura urbana – che doveva avvicinare Durazzo alla tipologia delle città italiane (oltre che europee) – con un impianto che era

«diviso nettamente in due piazze, con la creazione di un nuovo grande edificio di carattere pubblico (Borsa e Federazione), che dovrà sorgere di fronte al Municipio, sopraelevato e collegato con altro da ricavare sull'area del vecchio mercato. La prima [piazza] fra il Municipio stesso, il nuovo palazzo e gli altri edifici previsti in sostituzione di quelli indecorosi oggi prospettanti verso Ovest, sarà una piazza esclusivamente di raccolta e di smistamento del traffico. Gli edifici che la formeranno saranno, oltre a quello già detto a schermo fra le due piazze (Borsa e Federazione), ledificio ad uso Poste e Telegrafi, un albergo del quale la "Commissione Centrale" ha recentemente concesso il "Permesso di costruzione" [¹⁷²] e altri due edifici a disposizione per banche, istituti assicurativi, uffici, ecc. Nell'isolato a Ovest sarà ricavato un giardino pensile a quota circa 4 m in accompagnamento degli attuali muri che sostengono i giardini alti antistanti la Moschea; tale giardino pensile sistemato a caffè all'aperto, sarà la copertura di sottostanti locali da destinarsi ad Albergo Diurno alla quota della piazza. Le tav. 11, 12 e 13 mostrano le visioni prospettiche di quanto sopra descritto»¹⁷³.

Le previsioni del traffico riguardavano anche la Piazza:

«nell'all.6 è segnato schematicamente un diagramma del traffico, che mostra in modo evidente come la piazza di rappresentanza resti esclusa dal movimento dei veicoli e perciò sia particolarmente adatta per sosta o per adunate in caso di mani-

festazioni. Nel centro, una bassa sistemazione a Verde dove è prevista, in sostituzione dell'attuale fontana, una grande statua dedicata all'Eroe dell'Albania (Skanderbeg)».

Così, a Durazzo, come a Tirana, l'«unione italo-albanese» trovava nei Monumenti celebrativi a Skanderbeg – viste le vicende biografiche del Condottiero quattrocentesco nella comune lotta contro i Turchi – un motivo unificante dal punto di vista simbolico e visivo da inserire addirittura nelle nuove piazze principali delle città.

«In modo altrettanto evidente il diagramma mostra con quale intensità il traffico convergerà nella seconda parte della piazza, dove appunto sono stati previsti edifici strettamente commerciali. Per facilitare il passaggio pedonale fra le due piazze e per ottenere un adeguato effetto estetico, l'edificio che le divide è previsto al pianterreno completamente a portici. L'all.12 mostra, con quattro fotografie dello stato attuale, quali saranno schematicamente i volumi dei futuri edifici ... nell'all.13, i profili degli edifici stessi»

3.8.2. La nuova piazza della Cattedrale cattolica: un inedito centro simbolico (per i nuovi abitanti Italiani) in una città mussulmana

Altro nuovo nodo urbano fondamentale era la piazza della Cattedrale, poiché

«la piazza del Municipio non poteva bastare per una città come Durazzo che, si prevede, avrà un forte sviluppo; e poiché tale sviluppo avverrà per ragioni di natura del terreno, particolarmente lungo il prolungamento di viale Mussolini, si è prevista la formazione di una nuova grande piazza dove la via Starace ha il suo finale sul viale Mussolini»¹⁷⁴.

Del grande invaso era stata prevista anche l'architettura monumentale, se non altro a livello di ingombro volumetrico:

«questa piazza di vasto respiro sarà formata pre-

171 PASHAKO, *Piani e progetti per l'Albania ...*, cit., p.1064, (*Il Piano di Durazzo*).

172 La questione dell'albergo si protrava da anni e trovava compimento il 5 giugno del 1942, quando «per la domanda presentata da privati per la costruzione di un edificio da destinarsi ad albergo sulla piazza della Bashkija, la "Commissione" esprime parere favorevole» in CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 64ª riunione*, del 5 giugno 1942, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940 (ma 1942-1943), 1083/1, f.472, *Delibera* n.2063. Prima: «progetto presentato alla "Commissione" dalla Bashkija per la costruzione di un albergo diurno nel giardino pubblico a monte della Piazza della Bashkija. La "Commissione", tenuto conto che la zona ha carattere di giardino pubblico per pubblico passeggio e di notevole decoro cittadino, anche per la prossimità della Moschea, rilevato che il progetto presentato appare insufficiente alle necessità della città di Durazzo, sospende ogni decisione consigliando la Bashkija a riesaminare il problema», in CCEUA-Commissione Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania, *Verbale della 19ª riunione*, del 6 agosto 1940, in Tirana, AQSh, 152.MPB, coll. 1940, 1083, f.472, *Delibera* n.468.

173 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.33.

174 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.34-35.

valentemente di grandi edifici a portici destinati a negozi, uffici, abitazioni o edifici pubblici come la Prefettura e il Teatro comunale; vaste zone a giardino daranno degno finale alla via Starace che, in rettilineo dal nuovo bivio Dailanit, avrà come fondale, prevista in zona alta sulle prime pendici della collina, la nuova Cattedrale, o altro edificio di carattere pubblico. La tav.16 e tav.17 mostrano una veduta assonometrica di tutta la piazza e una prospettiva della Cattedrale, per chi proviene dal viale Mussolini; all.14, un dettaglio planimetrico e i profili dei vari edifici che formeranno la nuova piazza».

3.8.3. Piazza della Stazione: un nuovo invaso funzionale

Tra i nuovi nodi urbani di carattere funzionale ma anche rappresentativo, la piazza della Stazione costituiva un fulcro imprescindibile:

«nell'all.5 è indicata tutta la zona che con Decreto 1 ottobre 1940 fu dichiarata di pubblica utilità ... Ciò fu fatto perché in pendenza degli studi definitivi del tracciato ferroviario, dei suoi impianti ausiliari, nonché di quelli di Piano regolatore si voleva evitare che iniziative private potessero in futuro frustrare le realizzazioni degli studi in corso; e ciò per quanto riguarda la città, particolarmente lungo la nuova Circonvallazione Est, dove sorgerà una Palazzata, composta prevalentemente di edifici pubblici. Di questa Palazzata, che avrà inizio con l'attuale sede della Banca d'Italia e avrà termine nel piazzale della Stazione; l'all.8 indica lo sviluppo e i profili. Definiti ormai gli studi di Piano regolatore è consigliabile mantenere il vincolo di pubblica utilità ... nella zona di interesse cittadino. Nella zona, e precisamente all'incrocio fra la via Starace e la Circonvallazione Est, sorgerà la nuova Stazione ferroviaria, cui faranno testa i binari provenienti dalla strada da Kavaja; di qui con ampia curva è previsto un binario di raccordo, che farà capo in prossimità di via Ciano, ove sorgerà una Stazione sussidiaria, per accogliere e sbarcare i viaggiatori in coincidenza con i servizi marittimi; tale stazione sussidiaria acquisterà molta importanza quando sia realizzato il tracciato ferroviario fino a Salonico. La tav.15 mostra una vista prospettica della Stazione, delle zone circostanti, nonché dell'incrocio fra la via Starace e la nuova Circonvallazione»¹⁷⁵.

3.8.4. Il Piazzale di accesso al Porto e lo sviluppo infrastrutturale di Durazzo

Il nuovo Piazzale della Stazione diveniva sempre

più importante nella vita di Durazzo in connessione con lo sviluppo che si preventivava per il Porto:

«l'all.7 mostra in una planimetria di dettaglio quali siano le sistemazioni previste dal nuovo Piano regolatore nel piazzale di accesso al Porto; di queste sistemazioni, quelle stradali e a giardino sono già state eseguite in conformità agli studi fatti»¹⁷⁶.

Nuova anche la caratterizzazione edilizia del nuovo fulcro urbano:

«per quanto riguarda la parte edilizia sono previsti due grandi edifici di testa all'imbocco del corso Vittorio Emanuele. È previsto il sopralzo e l'ampliamento dei due edifici oggi adibiti a Comando Marina e a Dogana; quest'ultimo sarà ampliato e risvoltato in via Ciano, di fronte alla Banca d'Albania, con un grande edificio da adibire a "Stazione marittima", "Agenzia di viaggio", "Casa del Passeggero", "Albergo Diurno" ecc. in posizione particolarmente felice, perché nelle immediate vicinanze dell'uscita del Porto e della Stazione ferroviaria».

Ma la nuova piazza diventava anche uno snodo importante per i collegamenti:

«la carreggiata ausiliaria prospiciente l'edificio della nuova "Stazione marittima" sarà adibita a Stazione di servizio, di sosta e di partenza di tutte le linee pubbliche di autocorriere, che collegheranno Durazzo con le città dell'interno. Il traffico provocato da tali linee non inciderà per nulla su quello cittadino perché si svolgerà tutto lungo la nuova Circonvallazione Est; e di qui lungo il rettilineo verso il ponte Dailanit, prolungamento della via Starace».

3.9. Aspetti di urbanistica 'piacentiniana': il progetto dei grandi "edifici pubblici"

L'organizzazione della nuova Durazzo passava anche attraverso la progettazione di grandi edifici di pubblica utilità. Infatti,

«il nuovo Piano prevede l'ubicazione di «nuovi cimiteri [Zona cimiteriale], previsti in zona alta con andamento a ventaglio lungo le pendici della collina & Presso via di Porta Romana è la Zona sportiva costituita da uno stadio con campo di gioco, pista e sport atletici; da una piscina e da un gruppo di campi da tennis, aree di corredo da sistemare a Verde o a soste veicoli e un sistema di strade interne e di collegamento con la città, che completano la

¹⁷⁵ UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.35-36.

¹⁷⁶ UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.36-37.



Durazzo, Piano regolatore, progetto di sistemazione di piazza della Bashkija, veduta prospettica, 1940-1942 (da Posca, 2013 e Vokshi, 2014)

zona. Su uno dei promontorio della collina, in zona alta, contornata da vaste aree da sistemare a Verde, con ottima esposizione a Mattina e a Mezzogiorno, è prevista la Zona ospitaliera collegata direttamente alla via di Porta Romana»¹⁷⁷.

In più

«il nuovo Piano regolatore prevede l'ubicazione degli altri edifici di interesse pubblico come scuole, mercati, chiese o moschee (Tav.5) distribuendoli e distanziandoli in modo che alle popolazioni di ogni singolo quarterie siano evitati inutili, lunghi percorsi»¹⁷⁸.

Nello specifico,

«il mercato generale è stato ubicato nella "Zona industriale" sulla strada per Tirana poco dopo il bivio Dailanit (Tav.7); il macello è stato previsto invece il più lontano possibile e precisamente all'estremità Nord-Est della stessa "Zona industriale" (Tav.2). Gli Uffici della Finanza troveranno sede in aree già oggi di proprietà del competente Ministero all'inizio della nuova grande Circonvallazione Est, dove già è stato concesso il permesso di costruzione anche per la futura sede della Questura e dove potrebbe sorgere la nuova sede del Tribunale e quella dei Comandi militari».

Veniva cioè individuata un polo direzionale di tutto rispetto. Per questo

«l'ubicazione precisa degli edifici ... potrà essere

variata solo eccezionalmente ... quando intervenissero importanti ragioni di ordine tecnico ed economico a consigliarlo».

3.10. Infrastrutture e dotazioni impiantistiche per la nuova città: "Impianti e servizi pubblici"

Restavano da prevedere le peraltro fondamentali dotazioni infrastrutturali

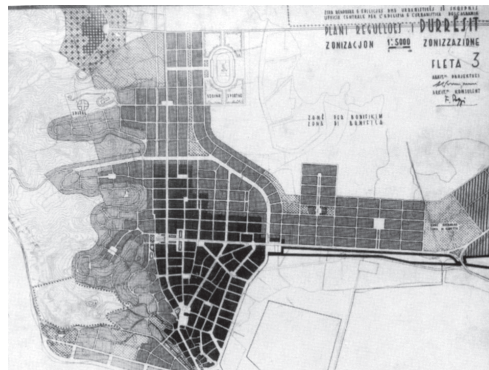
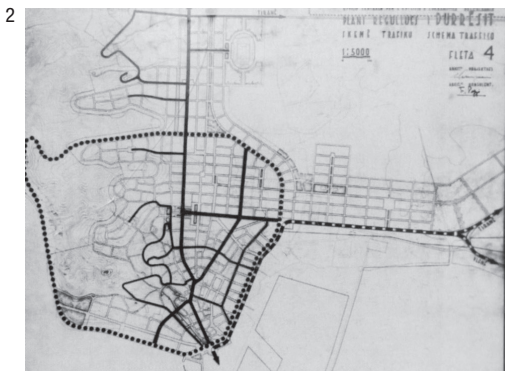
«con uno studio accurato e complesso di tutti i servizi pubblici e igienici (acqua, luce, gas, elettricità, fognature, trasporti urbani) ... Per taluni di questi servizi, come acqua e fognatura, è indispensabile lo studio e la realizzazione tempestiva in modo che questa avvenga prima che si proceda alla pavimentazione definitiva delle strade. Già in conformità ai nuovi tracciati del Piano regolatore è stato predisposto un "Piano di fognatura" e di distribuzione dell'acqua in corso di realizzazione e in talune strade già oggi portato a termine. Sarà opportuno, con la realizzazione di nuovi tracciati, specie se nel centro della città, predisporre anche i cunicoli o le sedi per la futura posa delle tubazioni del gas e dei cavi elettrici e telefonici»¹⁷⁹.

Il precipitare della situazione bellica avrebbe però fermato ogni cosa e il Piano di Durazzo non avrebbe mai ottenuto l'approvazione ministeriale, rimanendo così solo sulla carta (anche se per molti aspetti l'Amministrazione podestarile aveva proceduto ad applicarne le direttive fin dalla versione del 1940 e poi soprattutto nel 1942).

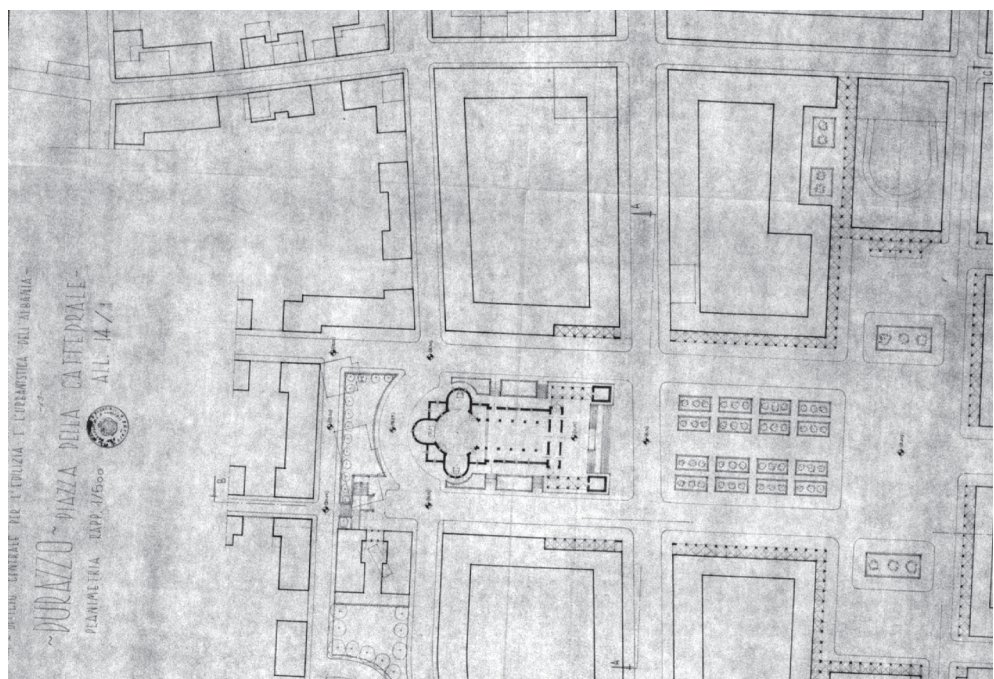
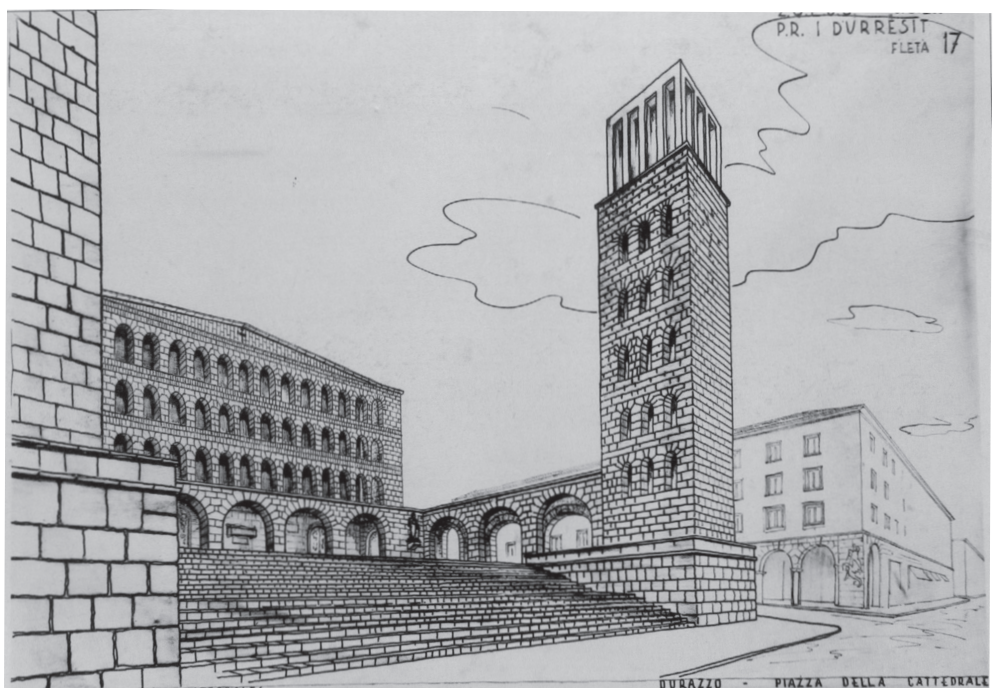
177 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.42.

178 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., f.45.

179 UCUEA-Ufficio Centrale per l'Urbanistica e l'Edilizia dell'Albania, arch. L. Carmignani (e arch. F. Poggi), *Piano Regolatore di Durazzo. Relazione*, in Tirana, AQTN, cart. "Qyteti i Durrësit. PR", luglio 1942, datt., ff.60-61.

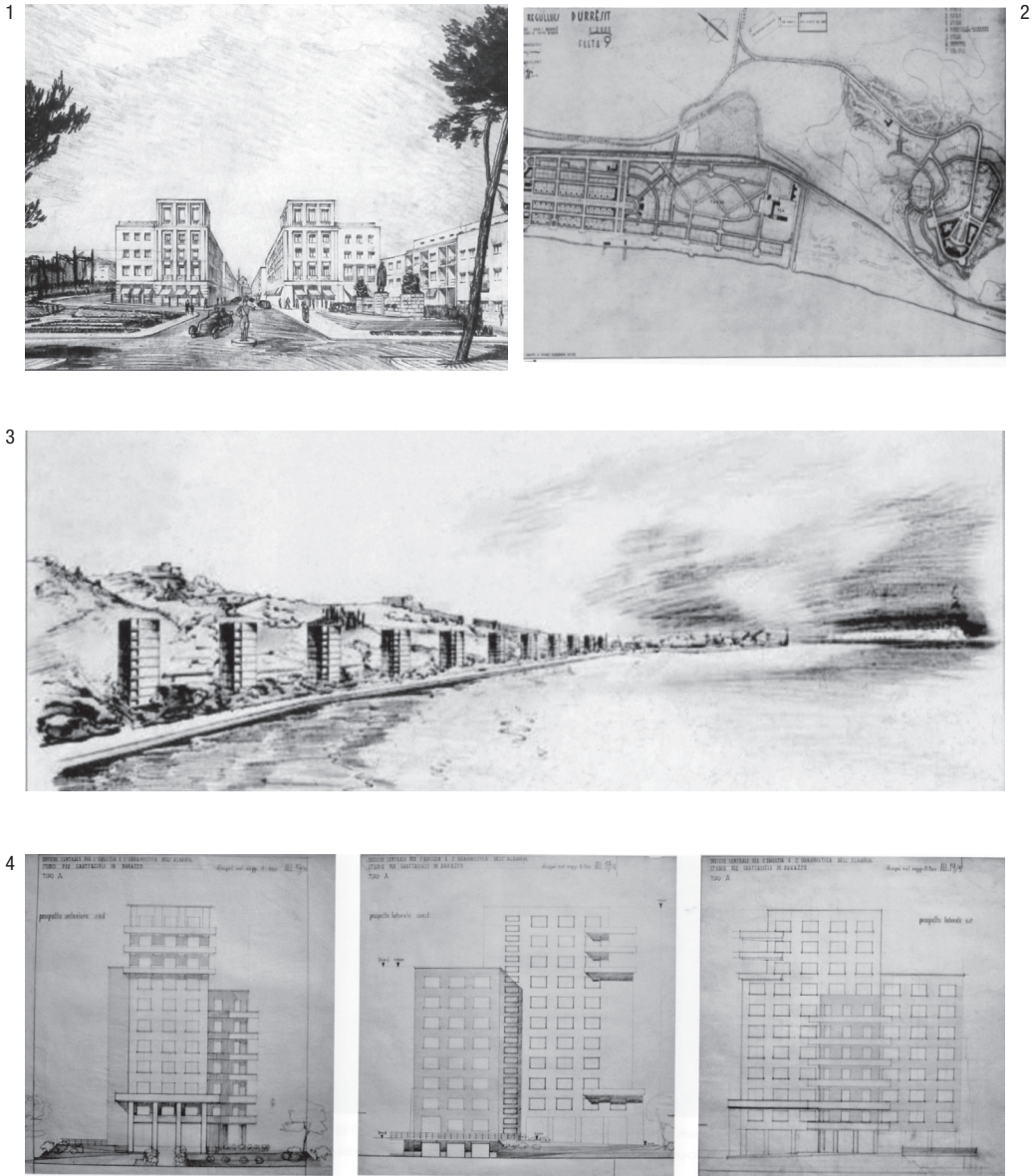


1. Durazzo, foto aerea della città e della rada nel 1928
2. Durazzo, Piano regolatore, schema della viabilità generale, Tav.4, 1940-1942 (da Posca, 2013 e Vokshi, 2014)
3. Durazzo, Piano regolatore, planimetria generale, Tav.1, 1940-1942 (da Posca, 2013 e Vokshi, 2014)
4. Durazzo, Piano regolatore, previsioni di sistemazione dell'antico centro, Tav.5, 1940-1942 (da Posca, 2013 e Vokshi, 2014)
5. Durazzo, Piano regolatore, Zonizzazione dell'antico centro, Tav.3, 1940-1942 (da Posca, 2013 e Vokshi, 2014)



1. Durazzo, Piano regolatore, progetto della nuova Cattedrale cattolica, Tav.17, 1940-1942 (Vokshi, 2014)

2. Durazzo, Piano regolatore, progetto della nuova piazza della Cattedrale cattolica, 1940-1942 (da Posca, 2013)



1. Durazzo, Piano regolatore, progetto dei nuovi Propilei di accesso al Corso dal Porto, veduta prospettica, 1940
2. Durazzo, Piano regolatore, Zonizzazione dell'area turistica del Sasso Bianco, Tav.9, 1940-1942 (da Posca, 2013 e Vokshi, 2014) 1942 (da Vokshi, 2014)
3. Durazzo, Piano regolatore, Veduta prospettica del nuovo Lungomare, 1940-1942 (da Vokshi, 2014)
4. Durazzo, Piano regolatore, progetti di nuovi grattacieli sul Lungomare, 1940-1942 (da Posca)