

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <http://www.researchgate.net/publication/280099807>

L'urbanistica corporativa e i piani italiani per le città dell'Albania

CONFERENCE PAPER · MAY 2014

READS

36

2 AUTHORS:



Cristina Pallini

Politecnico di Milano

49 PUBLICATIONS **1** CITATION

[SEE PROFILE](#)



Annalisa Scaccabarozzi

Politecnico di Milano

18 PUBLICATIONS **1** CITATION

[SEE PROFILE](#)

L'urbanistica corporativa e i piani italiani per le città dell'Albania

Cristina Pallini

Politecnico di Milano

ABC - Dipartimento di architettura, ingegneria delle costruzioni e ambiente costruito

Email: cristinapallini@polimi.it

Annalisa Scaccabarozzi

Politecnico di Milano

Scuola di Architettura Civile

Email: annaliscaccabarozzi@gmail.com

Abstract

Il nostro contributo prende in esame alcuni piani per le città albanesi elaborati dopo l'occupazione militare italiana del 1939 nell'ambito dell'Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica. Mentre i piani italiani (innanzitutto quello per Pavia) si confrontano con realtà urbane consolidate, i piani per le città albanesi vengono concepiti parallelamente a un piano di ricostruzione territoriale e infrastrutturale, configurando quello scenario coerente di sviluppo nazionale auspicato dai teorici dell'urbanistica corporativa. Alcuni esempi: Tirana viene completamente trasformata per assumere il ruolo e il carattere di una città capitale; Durazzo, teatro di grandi bonifiche e imponenti opere marittime, diventa una moderna città-porto con una zona balneare; il piccolo porto di Santi Quaranta davanti all'isola di Corfù, ribattezzato Porto Edda (1940), viene prefigurato come una stazione turistica, la tappa ideale per visitare i siti archeologici di Fenice e Butrinto riportati alla luce dalla missione archeologica italiana.

I piani per le città albanesi hanno in comune l'ingente quantità di indagini preliminari, sul territorio, le infrastrutture, il paesaggio, le attività agricole. La 'romanità', un tema ricorrente nell'Italia di quegli anni, viene interpretata in diverso modo, attraverso l'intreccio tra ricerca archeologica e ricostruzione retorica del passato. Il principale tratto comune tra le esperienze italiane e quelle albanesi è la ricerca di una tecnica relativa ai piani di sviluppo regionali, un tema che stava emergendo nel dibattito urbanistico internazionale dell'epoca. Il nostro contributo si conclude mettendo a confronto i piani con le strutture urbane attuali delle relative città.

Parole chiave: urban projects, identity, planning

1. Un'ipotesi di ricerca

Una serie di articoli pubblicati sulla rivista *Quadrante* tra il 1934 e il 1935 apre il dibattito sulla teoria dell'urbanistica corporativa, in base alla quale la definizione di un piano di sviluppo nazionale avrebbe consentito di stabilire preliminarmente, nell'interesse generale, il ruolo da assegnare a ogni singola città. Pur conservando l'individualità del suo assetto monumentale, ogni città avrebbe dovuto essere riorganizzata funzionalmente per esprimere una vocazione prevalente. Questo tema è stato oggetto di una tesi di dottorato sviluppata presso la I Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino¹ ed è stato recentemente ripreso in ambito internazionale. Jeffrey Schnapp ne

Attribuzioni: A partire da un'idea discussa collettivamente, il testo è stato elaborato, per i paragrafi 1, 2, 3.1 e 4 da Cristina Pallini, per i paragrafi 3.2, 3.3, 3.4 e 3.5 da Annalisa Scaccabarozzi.

¹ L. Landriscina, "Urbanistica corporativa: percorsi dell'urbanistica italiana attraverso le riviste *Urbanistica* e *Organizzazione scientifica del lavoro*", relatori F. De Pieri e A. De Magistris, Politecnico di Torino, I Facoltà di Architettura, Corso di Laurea in Architettura, 2009.

parla nei suoi studi sulla figura di Gaetano Ciocca², mentre David Rifkind riporta la questione dell'urbanistica corporativa al dibattito animato dalla rivista *Quadrante*³ in stretta corrispondenza con la politica del regime. Parallelamente, negli ultimi dieci anni, sono stati pubblicati una serie di studi sul patrimonio del moderno in Albania e sul contributo italiano alla pianificazione del territorio e delle città albanesi⁴. Prendendo le mosse da questi materiali e dalle ricerche sull'Albania⁵ avviate anche con un gruppo di studenti del Laboratorio di Laurea Magistrale, il nostro contributo prende in esame la metamorfosi delle città albanesi nel periodo 1914-39, e i piani regolatori per le stesse città redatti nell'ambito dell'Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dopo l'occupazione militare del 1939. I piani per le città albanesi vengono concepiti parallelamente a un piano di ricostruzione territoriale e infrastrutturale, configurando quello scenario coerente di sviluppo nazionale auspicato dai teorici dell'urbanistica corporativa.

2. Anni di studi e progetti, 1914-1939

Durante la prima guerra mondiale l'Albania viene occupata dall'esercito italiano. Una missione sanitaria sbarca a Valona seguita da un contingente di bersaglieri. Con il Trattato di Londra (26.4.1915) l'Italia ottiene la piena sovranità su quel porto, sull'antistante isola di Saseno, e su un territorio sufficientemente esteso da permetterne la difesa. Nel dicembre 1915 un intero corpo di spedizione sbarca a Valona e nel 1918 arrivano i primi coloni italiani, pescatori pugliesi, che si insediano a Saseno.

Gli italiani lasciano l'Albania nell'agosto 1920 e in quell'anno il paese viene riconosciuto come stato sovrano dalla Società delle Nazioni. Nel 1925 l'Italia fonda la Banca Nazionale d'Albania e la Società per lo Sviluppo Economico dell'Albania (SVEA), due istituzioni strategiche per la penetrazione economico-finanziaria negli affari del paese⁶.

Alla fine degli anni Venti vanno consolidandosi sia il regime fascista, sia gli interessi italiani in Albania, tanto che Mussolini si interessa personalmente delle ricerche archeologiche di Luigi Maria Ugolini⁷, che avrebbero suffragato la lunga tradizione di scambi con Italia e la missione civilizzatrice di Roma.

Una recensione dell'epoca rivela tutto il potenziale di queste ricerche, in grado di mobilitare le energie latenti di una nazione e contribuire alla sua rinascita⁸:

«Albania Antica! La rude terra schipetara che sembra protendersi dalla massiccia Balcania, quasi desiderosa di congiungersi con la terra di Otranto, di unirsi come in un contatto fidente di abbandono alla elegantissima penisola italiana, deve vantare nei residui archeologici quei documenti nobilissimi di vita lontana che possono infondere nelle sue genti la fiducia nell'avvenire suo di piccola, ma fiera e, infine, libera nazione»⁸.

Dopo Fenice, le ricerche si concentrano a Butrinto, dove Enea si fermò nel suo viaggio verso il Lazio. La verità storica si intreccia agli interessi politici e si carica di significato in occasione delle Celebrazioni Virgiliane (1930), quando due crociere ripercorrono la rotta di Enea passando per Butrinto. Mentre l'Italia si propone come dispensatrice di cultura, nei libri di scuola italiani degli anni Trenta l'Albania viene presentata come un esotico oriente sotto casa, ricco di risorse in attesa di essere pienamente sfruttate⁹.

I quindici anni che separano i primi sbarchi italiani (1914) dall'occupazione dell'Albania (1939),

sono densi di studi e progetti. Si moltiplicano gli studi sulla geografia fisica e le risorse del paese, sulle vie di comunicazione, la composizione etnica della popolazione, le principali città. Solo Scutari, Durazzo, Tirana e Còriza potevano dirsi tali, gli altri insediamenti erano grandi villaggi cresciuti intorno ai *bazur*, di cui il geografo Antonio Baldacci riporta gli antichi toponimi¹⁰. Se a Durazzo sono in corso i lavori di ampliamento del porto, gli altri scali restano poco più che ancoraggi serviti dalla navigazione di cabotaggio e da collegamenti regolari con Trieste, Venezia, Bari, Oboti, Corfù, Salonico e Istanbul. Le prospettive di sviluppo del paese dipendono innanzitutto dal potenziamento della rete stradale e della navigazione marittima e fluviale, al cui proposito Baldacci delinea un

² Cfr. J.T. Schnapp, "Between Fascism and Democracy: Gaetano Ciocca - Builder, Inventor, Farmer, Engineer," *Modernism/Modernity*, 2.3 (1995), pp. 117-157; J.T. Schnapp, a cura di, *Gaetano Ciocca: costruttore, inventore, agricoltore, scrittore*, Milano, Skira 2000; J.T. Schnapp, *Building Fascism, Communism, Liberal Democracy. Gaetano Ciocca - Architect, Inventor, Farmer, Writer, Engineer*, Stanford University Press, 2004.

³ D. Rifkind, *The Battle of Modernism, Quadrante and the Politicization of Architectural Discourse in Fascist Italy*, Marsilio, Venezia 2011.

⁴ Cfr. *Architettura italiana d'oltremare*, a cura di G. Gresleri, P.G. Massarenti, S. Zagnoni, Marsilio, Venezia 1993; *Gberardo Bosio. Architetto fiorentino 1903-1941*, a cura di C. Cresti, Pontecorboli, Firenze 1996; *Albania architettura e città, 1925-1943*, a cura di M.A. Giusti, Maschietto, Firenze 2006; *Architettura italiana d'oltremare. Atlante iconografico*, a cura di G. Gresleri e P.G. Massarenti, BUP, Bologna 2008; *Albania e Adriatico Meridionale. Studi per la conservazione del patrimonio culturale (2006-2008)*, a cura di M. Boriani e G. Macchiarella, Alinea, Firenze 2009; *Architetti e Ingegneri italiani in Albania*, a cura di E. Godoli e U. Tramonti, Edifir, Firenze 2012.

⁵ Cfr. P. Pallini, A. Scaccabarozzi, "Tre progetti per l'Albania realizzati dalla Società Soglia", in *Architetti e Ingegneri italiani in Albania*, cit., pp. 111-117; F. Bonfante, C. Pallini, "Turismo e urbanistica corporativa: i piani italiani degli anni Trenta", in *Territorios del turismo: el imaginario turístico y la construcción del paisaje contemporáneo*, pubblicazione on-line a cura di N. Fava e M. García Vergara, Girona 2014, pp. 461-474.

⁶ Cfr. E. Godoli, "Progetti per la SVEA (Società per lo sviluppo economico dell'Albania): documenti dagli archivi di Luigi Luigi e Guido Fiorini", in *Architetti e Ingegneri italiani in Albania*, cit. pp. 59-72.

⁷ L.M. Ugolini, *Albania antica*, Società editrice d'arte illustrata, Roma 1927.

⁸ Recensione pubblicata in *Il Resto del Carlino* il 22 giugno 1927, ripresa da S. Magnani, "Albania sulle orme di Roma. L'archeologia politica di Luigi Maria Ugolini", in *Portolano Adriatico*, a. 3 n. 3, maggio 2007, p. 40.

⁹ Cfr. R. Morozzo della Rocca, "Roma e Tirana, le 'convergenze parallele'", *Limes*, 2, 2001, pp. 213-226.

¹⁰ A. Baldacci, *L'Albania*, Pubblicazioni dell'Istituto per l'Europa Orientale, Roma 1929, pp. 222. Geografo, botanico, cultore di studi etnografici, politici e socio-economici, Antonio Baldacci (1867-1950) ha dedicato i suoi studi all'Albania a partire dal 1925.

progetto di comunicazioni marittime tra Italia e Albania¹¹. La rete stradale, particolarmente arretrata, è formata dalla strada costiera che scende dalla Dalmazia e dalle strade di valle che si affacciano sul mare, di cui la principale resta la Via Egnazia della Roma imperiale:

«(...) oggi tutto il paese è percorso da un gran numero di strade nuove, che si arrampicano sulle schiene delle più eccelse vette, valicano i passi più difficili, seguono gli orli delle lagune, superano le melme delle paludi, attraversano sopra ponti i famosi fiumi albanesi, a largo letto, ancora divallanti. (...) Ma ciò è un'illusione soltanto, perché le strade fatte a scopo militare sono poco utili al traffico e poco servono nel dopoguerra per le necessità del paese. (...) L'estensione della rete che si ebbe con la guerra va sempre più riducendosi, sicché, se non fosse l'attività statale a sostituire i tracciati bellici con tracciati nuovi, veramente corrispondenti ai traffici e adatti a farvi passare veicoli di ogni specie, si ritornerebbe alle condizioni nelle quali i Turchi lasciarono il paese»¹².

Tra il 1914 e il 1939 vengono elaborati e discussi anche molti progetti. I primi interventi in assoluto riguardano le infrastrutture di approvvigionamento nella zona di Valona, dove si insediano i primi coloni italiani e le aziende agricole sperimentali. Con l'istituzione della Società per lo Sviluppo Economico dell'Albania (SVEA) nel 1925, vengono avviati i progetti di bonifica e per le infrastrutture. Il progetto della ferrovia trans-balcanica parallela alla Via Egnazia¹³ torna al centro del dibattito, optando per Durazzo - in alternativa a Valona - come porto di avvio della linea.

3. Nuovi ruoli per vecchie città (alcuni casi studio)

Nell'aprile 1939 l'Italia occupa l'Albania e nel giugno successivo il parlamento albanese viene sostituito dal Consiglio Superiore Fascista Corporativo. Il 16 luglio 1939 *Il Corriere dei Costruttori* annuncia un vasto programma di opere pubbliche in Albania che avrebbe coinvolto imprese e lavoratori italiani¹⁴. Nell'ottobre dello stesso anno viene istituito l'Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica¹⁵ che avrebbe elaborato i piani regionali e urbanistici delle principali città. L'Ente Turistico Albania (ETA) avrebbe sviluppato l'industria turistica in linea con la politica avviata negli anni Venti¹⁶.

Considerando i progetti elaborati e attuati prima e dopo l'occupazione del 1939, emerge un quadro generale che ha il carattere di una vera e propria ricostruzione del paese e che, negli studi più recenti, è incentrato su Tirana e Durazzo, le più favorite dai finanziamenti SVEA¹⁷. Di seguito riportiamo in sintesi alcuni casi-studio.

3.1 Il porto mancato di Valona

Nel descrivere le città dell'Albania, Baldacci dedica ampio spazio a Valona, sottolineandone l'abbondanza di risorse e la vocazione portuale. Valona è situata a 3 km dalla costa, al centro di un territorio fertile e ricco di bitume, dove si alleva il bestiame e si producono sale e vallonea¹⁸. Ciononostante, prima del 1914, la città con le sue vie strette e le sue botteghe è 'affogata in fondo alla pianura', priva di acqua potabile e di ogni servizio pubblico. Il porto non è altro che un pontile di legno con quattro case sul mare.

Baldacci richiama gli interventi attuati dal corpo di occupazione italiano: la banchina sistemata in modo che tutti i piroscafi vi possano approdare; il terrapieno alberato con la strada e la decauville che collegano il porto alla città. Le vie di Valona sono strade allargate, livellate, pavimentate e due nuove strade sono state aperte nella zona del bazar. Gli edifici insalubri sono stati demoliti e sono stati costruiti un ospedale, un macello pubblico e un mercato coperto. Le opere di risanamento includono l'acquedotto, la rete fognaria, la bonifica delle paludi costiere che avrebbe consentito di mettere a coltura nuove terre e ampliare la città verso il porto¹⁹. L'investimento degli italiani nella regione di Valona viene rivolto anche allo sfruttamento delle risorse agricole. Nel 1916 viene istituito un Ufficio Agrario, seguito da un osservatorio agronomico e da una tenuta sperimentale dove vengono introdotte nuove tecniche di coltivazione adatte alle condizioni locali²⁰.

¹¹ Baldacci, *L'Albania*, cit. p. 360.

¹² Baldacci, *L'Albania*, cit. pp. 414-416.

¹³ Cfr. C. Pallini, A. Scaccabarozzi, "Tre progetti per l'Albania...", cit., pp. 111-117; E. Ritrovato, *Alle origini dei corridoi pan-europei. La ferrovia transbalcanica italiana (1890-1940)*, Cacucci, Bari 2006.

¹⁴ Cfr. "Il fascismo per i lavoratori, i costruttori e l'Albania", in *Il Corriere dei costruttori*, 28, 16 luglio 1939.

¹⁵ Cfr. P. Ricco, "L'attività dell'Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania dalle carte d'archivio di Ferdinando Poggi e Ivo Lambertini", in *Architetti e Ingegneri italiani in Albania*, cit., pp. 111-120.

¹⁶ Prevedendo il potenziamento del turismo balneare in tutti gli insediamenti costieri l'ETA provvede all'edificazione e alla gestione degli alberghi pubblicizzati dal regime e all'organizzazioni dei trasporti marittimi e aerei.

¹⁷ Cfr. E. Godoli, "Progetti per la SVEA...", cit., p. 60.

¹⁸ Una polvere estratta dalle ghiande della quercia vallonea, utilizzata per la concia delle pelli.

¹⁹ Filippo Tajani scrive che gli italiani hanno costruito a Valona una centrale elettrica, un edificio per la Dogana, e un orfanotrofio; Tajani cita gli studi idraulici dell'ing. Omodeo per la bonifica della piana di Valona. Cfr. F. Taiani, *L'avvenire dell'Albania*, Hoepli, Milano 1932, pp. 117, 142.

²⁰ Questi progetti, dei quali fu protagonista l'agronomo Giuseppe Scassellati Sforzolini, portarono alla costituzione della tenuta Babizza Piccola, prima scuola di agraria in Albania affidata alla prefettura di Valona (1927) che funzionò quale centro permanente di attività italiana nei territori. Cfr. G. Gresleri, "Albania: una dimensione sospesa tra opere pubbliche e rifondazione delle città", in a cura di G. Gresleri e P.G. Massarenti, *Architettura italiana d'oltremare*, cit..

Alla fine degli anni Venti Valona ha circa 5492 abitanti, due terzi dei quali musulmani e il resto cristiani o greco-ortodossi, con piccole comunità di rumeni e zingari, alle quali si aggiungono i lavoratori stagionali e i coloni italiani²¹. Secondo Baldacci il futuro di Valona è legato alla possibilità che il porto possa diventare una base navale di prim'ordine, con un arsenale e diversi bacini nella zona più riparata della baia²², da sempre frequentata per le comunicazioni con il Levante. Anche secondo l'ingegner Buonomo²³, autore dei primi studi sulla ferrovia trans-balcanica dall'Adriatico all'Egeo, Valona avrebbe dovuto diventare un grande porto raccordato alla ferrovia. Sostenuto da figure di primo piano nell'ambito dell'imprenditoria italiana, il progetto della ferrovia trans-balcanica viene completato, approvato e avviato nel 1918, ma i lavori si interrompono nel 1919.

Quando il progetto viene ripreso nel 1925 la scelta del porto di avvio si sposta su Durazzo, dove sono già in corso i lavori di ampliamento²⁴. Una guida del 1940 descrive Valona come il centro di un ricco territorio agricolo dove si sono insediate numerose industrie italiane, alcune delle quali - come le zone bituminose di Selenizza e le saline di Arta - sono raccordate al porto dalle ferrovie a scartamento ridotto²⁵. La stessa guida informa i lettori che il Sottosegretariato degli Affari Albanesi ha stanziato i fondi necessari ad attuare le grandi bonifiche, che includono la piana di Valona²⁶. Una mappa del Touring Club Italiano mostra la città di Valona nel 1940²⁷. Una grande piazza quadrangolare con i giardini pubblici - che aggrega al suo intorno la dogana, due chiese, i consolati, le Poste e la Banca Nazionale d'Albania - funge da snodo tra il viale che conduce al porto e il nuovo asse di via Vittorio Emanuele III, che attraversa il quartiere del bazar e si prolunga verso est nel tracciato della via Egnatia.

Il piano di Valona (figura 1) della fine degli anni Trenta prevedeva lo sviluppo della città verso il porto e lo sviluppo turistico del litorale²⁸; una sorta di 'asse civico' perpendicolare alla costa avrebbe collegato la vecchia città, la piazza della cattedrale, il grande stadio e la piazza a forma di esedra aperta sul lungomare. Confrontando il piano con le viste satellitari e le carte attuali della città, è possibile riscontrare l'impatto del piano sullo sviluppo effettivo della città²⁹.



figura 1, veduta d'insieme del piano regolatore di Valona.

3.2 Durazzo porto dell'Albania

Durazzo sorge tra la laguna interna e il promontorio costiero che, con la baia di Valona, garantisce uno dei pochi approdi sicuri lungo la costa, facendo della città un punto di passaggio obbligato per gli itinerari tra Oriente e Occidente. A partire dal 1914 Durazzo è oggetto delle prime trasformazioni urbane e infrastrutturali promosse dalle società italiane, che si concentrano sul potenziamento del porto, la bonifica delle paludi, il risanamento della città antica, anche attraverso interventi di diradamento. Dal 1926 al 1928 l'ingegnere Luigi Luiggi progetta l'ampliamento del porto e la bonifica della laguna interna.³⁰ Quando Leone Carmignani e Ferdinando Poggi mettono mano alla redazione del piano regolatore nell'ambito dell'Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica, le opere portuali e le

²¹ A. Baldacci, *L'Albania*, cit., pp. 228-229.

²² Gresleri attribuisce a Luigi Luiggi anche un progetto per il porto di Valona. Cfr. G. Gresleri, "La via dell'est: da Tirana a Lubiana", in *Architettura italiana d'oltremare*, p. 323.

²³ Cfr. G. Buonomo, *Otranto testa di ponte delle ferrovie balcaniche*, Tip. Angelo Trani, Napoli 1916; G. Buonomo, *La Transbalcanica Italiana: Roma-Valona-Costantinopoli. Progetto di massima*, Soc. Edit. Milanese, Milano 1918; G. Buonomo, *Appunti e disappunti sulla ferrovia transbalcanica italiana Roma-Valona-Costantinopoli*, 1929.

²⁴ Al cui potenziamento lavora tra il 1926 e il 1928 l'ingegnere Luigi Luiggi, cfr. 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*, cit. pp. 59-72.

²⁵ A. Baldacci, *L'Albania*, cit., p. 367.

²⁶ Cfr. *Albania*, a cura del Sottosegretariato di Stato per gli Affari Albanesi, Ufficio Assistenza Truppe Albania, Consociazione Turistica Italiana, Milano 1940, pp. 98, 105.

²⁷ *Albania architettura e città*, cit., p. 87.

²⁸ *Albania architettura e città*, cit. p. 70.

²⁹ V. Loli, *Qyteti i Vlorës dhe ndërtuesit e tij* (Valona e i suoi costruttori), Botimet Toena, Tirana 2005.

³⁰ Cfr. 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*, eds E. Godoli, U. Tramonti, Firenze: Edifir 2012, pp. 59-72.

bonifiche sono ormai in fase di completamento. Il piano si pone in continuità con queste trasformazioni, confermando il ruolo di Durazzo come porto principale dell'Albania, ad un tempo scalo commerciale, centro industriale, luogo delle relazioni internazionali e stazione balneare.

Quando gli italiani occupano l'Albania nell'aprile 1939, i lavori della ferrovia Durazzo-Tirana sono ancora in corso, e si definisce il progetto della linea Durazzo-Elbasan, pensando al suo possibile prolungamento.

Un articolo dell'epoca conferma l'intenzione di proseguire la ferrovia a est di Elbasan, una zona ricca di risorse minerarie, in vista di prolungare la ferrovia verso Strouga e Dibra, per collegarla poi a Skopje e alla linea Niš-Salonicco³¹. Il piano regolatore (figura 2a) propone una consistente espansione del tessuto urbano e un riassetto della viabilità tra il porto, lo scalo ferroviario e le principali direttrici territoriali.

La struttura viaria principale viene confermata e integrata per migliorare i collegamenti tra il centro e la zona collinare, destinata all'espansione residenziale (città-giardino). Lo scalo ferroviario viene collocato a ridosso del porto, all'imbocco della strada che avrebbe incanalato il traffico delle merci verso l'interno del paese. La ferrovia e la sua zona di rispetto avrebbero tagliato in due la città, individuando a nord la zona industriale e a sud la zona balneare (figura 2b).

A nord della città, nelle aree di bonifica, un nuovo centro satellite sarebbe servito da riferimento per tutti i coloni che si fossero insediati nei terreni bonificati. La zona di espansione turistica avrebbe assecondato le trasformazioni in atto lungo la fascia litoranea sud orientale. Durazzo Bagni, già spiaggia di moda, sarebbe diventata Lido di Durazzo, una città balneare di 5 km servita da mezzi di trasporto celeri. La città lineare costiera sarebbe stata scandita dalle attrezzature turistiche e da alti edifici in linea affacciati sul mare. La magnifica spiaggia a forma di mezzaluna allungata avrebbe attratto anche gli abitanti di Tirana e degli altri centri dell'interno³².



figura 2a-2b Ufficio centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania (L. Carmignani, F. Poggi), piano regolatore di Durazzo, 1942: piano territoriale e di bonifica; zonizzazione.

3.3 Tirana capitale

Tirana, dichiarata capitale dell'Albania nel 1920 dall'Assemblea Costituzionale Albanese, viene praticamente rifondata secondo l'impianto urbano impostato da Armando Brasini (1924-25) e poi sviluppato da Gherardo Bosio con Ivo Lambertini e Ferdinando Poggi nell'ambito dell'Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica (1939-1943).

Nel 1926 l'architetto romano Armando Brasini presenta un grande progetto di Piano Regolatore (figura 3): un maestoso viale, con orientamento nord-sud, avrebbe collegato la piazza dei Ministeri al colle presidenziale; una sorta di cittadella fortificata che, circondata da una cinta muraria continua, escludeva le future espansioni. Nella variante del 1927 il piano viene ridimensionato e gli interventi si concentrano sulle polarità estreme - la grande piazza e il palazzo sulla collina - ricercando un dialogo con la città ottomana preesistente.

A partire dal 1928 Florestano di Fausto subentra a Brasini. Il suo progetto propone un impianto planimetrico che

³¹ Cfr. "Prolungamento della ferrovia Durazzo Elbasan", in *Le vie d'Italia*, febbraio 1942, p. 136.

³² Cfr. M.A. Giusti, "La città vecchia rinnovata e il suo futuro ampliamento": i piani regolatori di Durazzo, Elbasan e di altri centri albanesi", in *Albania architettura e città*, cit., p. 74. Si veda anche Paola Ricco, "L'attività dell'Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania dalle carte d'archivio di Ferdinando Poggi e Ivo Lambertini", in *Architetti e Ingegneri italiani in Albania*, cit., pp. 111-120.

riprende l'idea del viale di spina e delle strade radiali convergenti al centro (figura 4); l'unitarietà architettonica dello spazio della Piazza viene risolta attraverso l'uso di stili rinascimentali e manieristi.

I Palazzi Ministeriali vengono inaugurati nel 1931 e i lavori di completamento proseguono per tutto il decennio, un periodo nel quale viene pianificata la viabilità e lo sviluppo di alcune zone. L'asse centrale acquista un assetto unitario solo con l'intervento di Gherardo Bosio nel 1939.

Anche per Bosio l'asse generatore dell'impianto urbano è la Via dell'Impero, che collega il nucleo urbano esistente e il nuovo centro politico-rappresentativo realizzato ai piedi della collina a partire dal 1940. La continuità con il progetto di Florestano di Fausto è il pretesto per rafforzare la funzione dell'asse e delle cortine edilizie, come sistema capace di organizzare le diverse parti di città in espansione. Emerge l'intento di misurare le direttive urbanistiche con l'unità stilistica dell'architettura. A tal fine sono fissate regole inderogabili di costruzione.

Il piano (figura 5) non prescinde da una valutazione del tessuto esistente che, pur non ritenuto di particolare interesse, viene in gran parte salvaguardato a meno di opportuni diradamenti e risanamenti per migliorarne le condizioni igieniche urbane. Nel 1942-43, Lambertini e Poggi, elaborando 'il piano regionale', riesaminano il piano Bosio per Tirana che opportunamente adeguano ma senza apportare modifiche sostanziali.

Dagli elaborati emergono con chiarezza i criteri di pianificazione. Tirana viene completamente trasformata per assumere il volto di una capitale. Il piano sviluppa la città in maniera radiale, cercando di solidarizzare centro e periferia attraverso un sistema viario che collega le diverse zone, dove sono localizzate le principali funzioni della città. Il Viale dell'Impero, culminante con Piazza Littoria, oltre la quale si sviluppa il grande parco, attraversa il centro, si prolunga a Nord fino alla stazione ferroviaria, intersecandosi con le strade che corrono lungo il torrente Lana, aggregando tra loro gli opposti poli industriale e sportivo-ricreativo.

Le direttrici di espansione territoriali determinano l'assetto dei nuclei satelliti. Più precisamente: a ovest, lungo le strade per Durazzo e Valona, la zona industriale con le manifatture e l'insediamento operaio; a sud-ovest, il villaggio degli zingari; mentre a nord-est, la città giardino e la zona balneare sulle sponde del torrente; oltre il Lana, in direzione sud-est, le aree cimiteriali, ospedaliere, i mercati, il Campo Fiera del Bestiame e la zona Esposizioni; infine, a sud, il nuovo centro sportivo, il parco, la villa luogotenenziale.

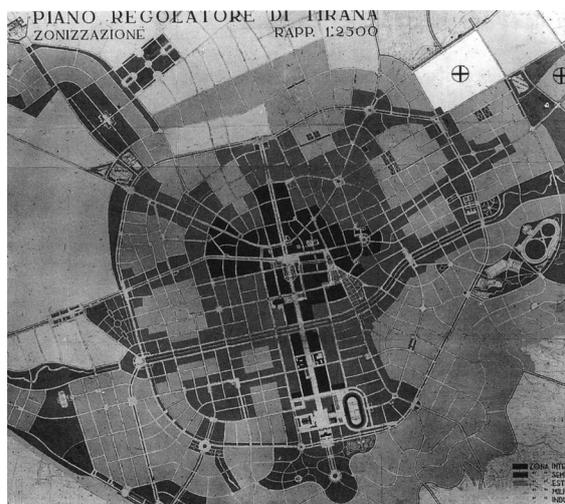


figura 3 A. Brasini, Sistemazione della capitale d'Albania, Tirania [sic!], s.d.: veduta generale.

figura 4 F. di Fausto, Tirana-Sistemazione del centro coi nuovi edifici pubblici, 1928: veduta assonometrica.

figura 5 Ufficio centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania (G. Bosio, I. Lambertini), piano regolatore di Tirana, 1939-1940: zonizzazione

3.4 Elbasan

Elbasan, tradizionalmente considerata 'ombelico dell'Albania', è un crocevia lungo l'itinerario della via Egnazia nella conca alluvionale del fiume Shkumbi, un territorio fertile trapuntato da orti e giardini, vigneti, ulivi, agrumi e tabacco. Il piano (figura 6) di Ivo Lambertini e Ferdinando Poggi (1940-1942) prevede la valorizzazione del carattere pittoresco e orientaleggiante della città (figura 7a), isolando i numerosi monumenti ottomani con vasti interventi di sventramento e liberando dalle superfetazioni il quadrilatero della fortezza³³: una fascia di verde pubblico intorno al

³³ Preceduta da una fortezza romana e poi bizantina, la struttura in pietra e mattoni con grosse torri angolari fu ricostruita nel 1466 da Mehmet II il Conquistatore e poi parzialmente smantellata nel 1832.

centro storico avrebbe permesso di dare ulteriore evidenza alle mura, mentre la densità del costruito si sarebbe diradata in relazione alla distanza dal centro (figura 7b).

Le prospettive di sviluppo sono legate al turismo e richiedono una tutela dell'artigianato locale e delle risorse del territorio. A sud di Elbasan, dopo 14 km, si valica il fiume Shkumbi sul vecchio ponte di pietra e si raggiungono i Bagni di Lixha sul fondo di un anfiteatro montano. I Bagni sono alimentati da sorgenti di acque solforose, utili per la cura dei reumatismi e delle malattie della pelle; il termalismo sarà integrato dall'amenità del paesaggio circostante: colline e pendii in una zona dal clima mite, che offrono un conveniente e piacevole luogo di villeggiatura, e la possibilità di facili escursioni.

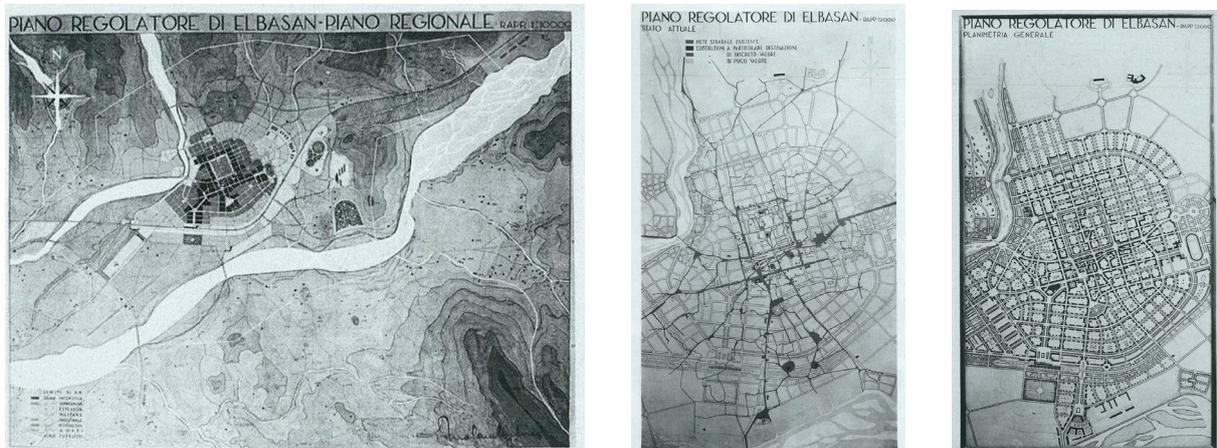


figura 6 Ufficio centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania (I. Lambertini, F. Poggi), piano regolatore di Elbasan, 1942: Piano regionale.

figure 7a-7b Ufficio centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania (I. Lambertini, F. Poggi), piano regolatore di Elbasan. 1942: stato attuale e planimetria generale.

3.5 Santi Quaranta diventa Porto Edda

I viaggiatori dell'Ottocento descrivono Santi Quaranta come un villaggio a presidio del porto situato davanti a Corfù, in una zona anticamente famosa per i suoi empori. Il porto, affacciato su una piccola baia e circondato da colline, prende il nome dall'antico monastero dei Quaranta Santi, una meta di pellegrinaggio per i cristiano-ortodossi.

Alla fine degli anni Venti a Santi Quaranta trovano alberghi e caffè forniti di giornali europei, poiché nel porto, l'unico a sud di Valona, fa scalo la linea celere del Lloyd Triestino e si attesta l'itinerario carovaniero proveniente da Salonicco³⁴. Santi Quaranta serve una vasta regione interna dell'Epiro e una delle cinque grandi trasversali in costruzione alla fine degli anni Venti proprio quella da Santi Quaranta ad Argirocastro, con le diramazioni per allacciare i principali centri dell'Epiro e questi con la rete greca. Baldacci cita la presenza di un borgo di nuova costruzione e osserva che Santi Quaranta è un centro di grande avvenire³⁵.

Nel 1940 Santi Quaranta viene ribattezzato Porto Edda in onore della figlia di Mussolini e viene pianificata per diventare una stazione balneare, la tappa ideale per visitare i siti archeologici di Fenice e Butrinto.

Il piano di Porto Edda è documentato da uno studio di massima, esaminato e approvato dalla Commissione per l'Urbanistica nel maggio 1942³⁶. Una veduta prospettica³⁷ mostra lo sviluppo della città lungo la linea di costa, servito da strade panoramiche che ne assecondano l'andamento sinuoso. Una strada rettilinea collega la vecchia città alle nuove zone di espansione attraversando una vasta area verde, lungo la quale si trovano le aree archeologiche e gli impianti sportivi. I nuovi quartieri sono caratterizzati da villette isolate e attrezzati con un porticciolo turistico e moderne strutture balneari: una serie di terrazze disposte ad anfiteatro lungo la spiaggia.

4. In conclusione

Nel 1929 l'economista trentino Giovanni Lorenzoni guida una missione in Albania finalizzata a definire il programma della riforma agraria, alla ricerca del vero nei 'rapporti fra gli elementi della natura e quelli della storia'. Secondo Lorenzoni i programmi di riforma avrebbero dovuto tener fede alla vocazione naturale del paese,

³⁴ La strada dei Santi Quaranta via Florina, Coriza, Giannina, cfr. Baldacci, *L'Albania*, cit., pp. 219-220, 352, 358-360.

³⁵ "Questi fabbricati, che si estendono in linea retta lungo un'unica strada, hanno i piani terreni per le botteghe ed i loro magazzini, mentre il piano superiore serve di abitazione. Si tratta di qualche centinaio di case, con una popolazione stabile di circa un migliaio di abitanti, quasi tutti Albanesi cristiani e Greci". Baldacci, *L'Albania*, cit., p. 229. La costruzione di magazzini a Santi Quaranta è citata anche in Tajani, *L'avvenire dell'Albania*, cit., p. 117.

³⁶ Cfr. Paola Ricco, "L'attività dell'Ufficio Centrale per l'Edilizia e l'Urbanistica dell'Albania dalle carte d'archivio di Ferdinando Poggi e Ivo Lambertini", in *Architetti e Ingegneri italiani in Albania*, cit., pp. 111-120.

³⁷ Pubblicata in *Albania architettura e città, 1925-1943*, p. 84. Le foto satellitari mostrano la corrispondenza tra la città costruita e il piano del 1942.

rinunciando ai modelli economici astratti: «un paese non è un foglio bianco sul quale si possa scrivere tutto ciò che si vuole, né è solamente un organismo economico, retto solamente da leggi economiche, bensì un corpo estremamente complicato e sensibile divenuto quel che è, attraverso un processo secolare, cosicché non può essere cambiato da cima a fondo con un colpo di bacchetta magica». Dal suo diario emerge un'Albania complessa, prostrata dal dominio ottomano ma lontana dalla retorica unitaria prodotta nella seconda metà dell'Ottocento, diversa dall'immagine propagandata dalla pubblicistica italiana³⁸.

Considerando tutto il periodo della presenza italiana in Albania, Giuliano Gresleri non ravvisa una strategia chiara da parte della politica estera italiana³⁹.

Considerati nel loro complesso, i piani per le città albanesi (ai quali andrebbero aggiunti quelli per Scutari, Coritza, Argirocastro, Berat, Mifoli) hanno il carattere di una vera e propria riorganizzazione complessiva del paese che sembra mettere in pratica i principi dell'urbanistica corporativa: ogni singola città, riplasmata dall'opera dell'urbanista, avrebbe assunto il proprio ruolo nella prospettiva di sviluppo nazionale.

Ad oggi, a sostegno di questa ipotesi, possiamo citare i tentativi di Gaetano Ciocca di esportare in Albania la sua idea della 'Strada guidata'⁴⁰.

Si può aggiungere che tutti questi piani hanno in comune la grande quantità di indagini preliminari, sul territorio, le infrastrutture, il paesaggio, le attività agricole, l'allevamento, nell'obiettivo di immaginare il futuro dell'insediamento.

Nel contesto italiano, la teoria dell'urbanistica corporativa ha trovato espressione concreta nel progetto di concorso per il Piano regolatore di Pavia del gruppo BBPR (con E.A. Aleati, G. Ciocca, M. Mazzocchi, 1934) e nel Piano Regolatore della Valle d'Aosta (1936-37).

Mentre i piani per le città italiane riguardano contesti con un forte carattere storico, quelli per le città albanesi sono stati concepiti pochi anni dopo l'attuazione di un vasto programma di infrastrutturazione e di bonifica in tutto il paese che, in un certo senso, ha facilitato la definizione di una strategia di sviluppo nazionale.

L'interesse e l'attualità di queste esperienze deriva senz'altro dalla capacità di gestire i piani dalla scala territoriale a quella architettonica, ma innanzitutto dal riconoscimento - proprio da parte dei sostenitori della pianificazione corporativa e dell'urbanistica funzionalista - dell'identità formale di ogni singola città espressa dal suo disegno e dalla sua architettura. Per questa via, mettere in discussione in futuro dell'assetto complessivo della città, e significa anche riconoscerne e reinterpretarne la struttura di lungo periodo, al di là della retorica di regime sulla rievocazione della fondazione romana. La 'città nuova' si innesta su quella esistente attraverso una gerarchia di tracciati; plasmata armoniosamente e funzionalmente dall'opera dell'urbanista, la 'città nuova' si pone in dialettica con alla 'vecchia città', l'una e l'altra destinate ad accogliere attività nevralgiche.

Il confronto tra questi casi studio ci sollecita a riflettere sull'evidenza documentale dei paesaggi urbani e la necessità che il progetto contemporaneo si misuri con l'investitura fatta sulla città dalle generazioni che si sono succedute.

³⁸ Cfr. Giovanni Lorenzoni, *Il volto e l'anima dell'Albania: secondo il diario di un viaggiatore, 1929-1939*, Istituto Geografico Militare, Firenze 1940; *Etica ed economia: la vita, le opere e il pensiero di Giovanni Lorenzoni*, a cura di Vitantonio Gioia e Stefano Spalletti, Rubettino Editore, Catanzaro 2005.

³⁹ Cfr. G. Gresleri, "Albania: una dimensione sospesa tra opere pubbliche e rifondazione delle città", in a cura di G. Gresleri e P.G. Massarenti, *Architettura italiana d'oltremare*, cit.

⁴⁰ Cfr. J.T. Schnapp, *Building Fascism, Communism, Liberal Democracy ...*, cit., pp. 121, 218, 220, 223; G. Ciocca, *La strada guidata*, Milano, Bompiani 1939.