

ripensare il margine

il caso di Keneta a Durazzo

ripensare il margine
il caso di Keneta a Durazzo

POLITECNICO DI TORINO

**Laurea Magistrale in Architettura
per il Progetto Sostenibile**

A.A. 2021/2022

ripensare il margine

il caso di Keneta a Durazzo

Relatrice:

Silvia Gron

Correlatore:

Niccolò Suraci

Candidato:

Emiljan Prenga

“Il mare non lo scopriamo da soli e non lo guardiamo solo con i nostri occhi. Lo vediamo anche come lo hanno guardato gli altri, nelle immagini e nei racconti che ci hanno lasciato: veniamo a conoscerlo e lo riconosciamo al tempo stesso”

P. Matvejevic, *Breviario mediterraneo*, Hefti Edizioni, Milano 1987

Indice

Abstract

01/ ambito

/ Terra e mare – La città di porto

/ Verso la fine di un rapporto – Il declino delle aree portuali

/ Riallacciare – Il tentativo dei waterfront

02/ contesto

/ Adriatico – Fertile bacino del Mediterraneo

/ Casi studio

_Durazzo

_Trieste

_Ancona

/ Conclusioni

03/ oggetto

/ Esperire Durazzo

/ La città percepita

/ Tracce di viaggio

_rilievi drone

_camminare nel margine

/ Analisi urbane

04/ progetto

/ Cenni sul 900

/ La città diffusa che subisce l'ordine del paesaggio

/ L'idea di progetto

ABSTRACT

Prima e Seconda guerra mondiale assegnano alle aree portuali dell'Adriatico un ruolo strategico centrale nelle dinamiche belliche. Tale ruolo strategico, dopo la forte depressione prodotta in tutta l'area europea dal secondo conflitto mondiale, continua ed evolve anche nella fase di ripresa confluita in un boom economico, al quale si affiancano crescite esponenziali delle città e delle infrastrutture, comprese quelle portuali che, nei casi più virtuosi, contribuiscono ad un più ampio riassetto urbano e non alle sole limitrofe aree portuali e lungo i waterfront. La crescita segue linee di sviluppo orientate ad un generale incremento della qualità di vita nell'intero sistema urbano. Sulla sponda est dell'Adriatico tali dinamiche di trasformazione urbana legata allo sviluppo portuale, convivono, talvolta, con forme di fissità degli assetti delle città. Infatti, a causa degli sviluppi geopolitici della maggior parte dell'area balcanica, molte città si trovano in condizioni statiche e la loro crescita sembra quasi bloccata da una generale fissità economica. Il caso dell'Albania è in questo senso emblematico. Si assiste, dal 1945, ad un graduale processo di cristallizzazione che porta ad un sistema economico chiuso e centralizzato, senza reali prospettive di crescita, sotto il controllo di un regime totalitario. Lo sviluppo dei tessuti urbani e delle infrastrutture in Albania rimane bloccato fino ai primi anni '90, quando con la caduta del regime totalitario la popolazione si trova ad affrontare quell'euforia post conflitto.

Ad oltre 50 anni di distanza, la città di Durazzo, storicamente considerata come punto di accesso marittimo all'Albania, si trova a confrontarsi con le altre città di porto dell'Adriatico. L'infrastruttura portuale ed il congiunto sistema insediativo della città non sono in grado di rispondere all'improvviso affollamento delle aree urbane ed alle nuove esigenze dell'area portuale, la quale non dispone di un'estensione sufficientemente utile a sviluppare un adeguato commercio via mare ed allo stesso tempo accogliere l'importante traffico passeggeri. L'urgenza insediativa sfocia in una frenetica ed incontrollata espansione della città di Durazzo, che si espande in prossimità della città consolidata, in direzione diametralmente opposta rispetto al porto, nella pianeggiante area di Keneta ottenuta dalle bonifiche di inizio Novecento. L'inadeguatezza del sistema portuale, fondamentale per l'intera economia albanese, viene sopperita nei primi anni 2000 dalla costruzione di un nuovo porto commerciale, a Nord del promontorio che divide la città dal mare. Gli investimenti che accompagnano la città di Durazzo nei successivi anni continuano a riguardare il centro urbano consolidato ed i sistemi portuali, contribuendo ad una sempre maggiore accentuazione del divario che contraddistingue la parte di città preesistente con la nuova, rilegata al ruolo di periferia priva di una reale strategia di sviluppo.

ABSTRACT (EN)

L'obiettivo di questa tesi vuole mirare alla progettazione di spazi pubblici e servizi per l'insediamento di Keneta. L'intento è quello di restituire un progetto in grado di generare senso di comunità e di appartenenza, mediante l'identificazione di un nuovo punto di riferimento nel dilatato tessuto urbano dell'espansione.

World War I and World War II assigned the Adriatic port areas a central strategic role in wartime dynamics. This strategic role, after the strong depression produced in the entire European area by the Second World War, continues and evolves even in the recovery phase that has converged into an economic boom, which is accompanied by exponential growths of cities and infrastructures, including port ones that, in the most positive cases, contribute to a broader urban redevelopment and not only to the neighboring port areas and along the waterfronts. Growth follows guidelines oriented toward a general increase in the quality of life in the entire urban system.

On the eastern shore of the Adriatic such dynamics of urban transformation related to port development coexist, at times, with forms of fixedness in city arrangements. In fact, due to geopolitical developments in most of the Balkan area, many cities are in static conditions and their growth seems almost blocked by a general economic fixity. The case of Albania is in this sense emblematic. There has been, since 1945, a gradual process of crystallization leading to a closed and centralized economic system, with no real prospects for growth, under the control of a totalitarian regime. The development of urban fabric and infrastructure in Albania remains stalled until the early 1990s, when with the fall of the totalitarian regime the population faces that post-conflict euphoria. More than 50 years later, the city of Durrës,

historically regarded as a maritime access point to Albania, is confronted with other port cities in the Adriatic. The port infrastructure and the city's joint settlement system are unable to respond to the sudden crowding of urban areas and the new needs of the port area, which does not have a sufficiently useful extension to develop appropriate sea trade and at the same time accommodate the important passenger traffic. The settlement urgency results in a frenetic and uncontrolled expansion of the city of Durrës, which expands in the proximity of the consolidated city, in the diametrically opposite direction from the port, in the flat area of Keneta obtained from the land reclamation of the early 1900s. The inadequacy of the port system, fundamental to the entire Albanian economy, is remedied in the early 2000s by the construction of a new commercial port, north of the promontory that separates the city from the sea. The investments that accompany the city of Durrës in the following years continue to affect the consolidated urban center and port systems, contributing to an increasing accentuation of the gap that distinguishes the pre-existing part of the city with the new one, relegated to the role of a periphery with no real development strategy.

The aim of this thesis is to aim at the design of public spaces and services intended primarily for the community of the margin. The intent is to return a design capable of generating a sense of community and belonging, through the identification of a new point of reference in the dilated urban fabric of the expansion.

01/



/ Terra e mare – La città di porto

1/ I. Calvino, *Le città invisibili*, Einaudi, Torino 1972, p. 26.

2/ S. Boeri, Atti del seminario sulle aree portuali, Scuola di Specializzazione in Urbanistica, Roma, 1999.

Stefano Boeri in un seminario sulle aree portuali ha definito la relazione tra il porto e la città una “coabitazione longitudinale”: coabitazione perché si tratta di due realtà differenti che si affiancano e vivono insieme, longitudinale perché il confine tra le due realtà è una fascia orientata in quella direzione.

È importante definire la natura di tale confine che, spesso, diventa un’area interstiziale abbandonata e crea una separazione tra il perimetro portuale e quello urbano, si può parlare di “sintonie trasversali”.

Ogni città riceve la sua forma dal deserto a cui si oppone; e così il cammelliere e il marinaio vedono Despina, città di confine tra due deserti¹.

Sono il mare ed il suolo, l’acqua e la terra, gli elementi naturali che s’incontrano e si scontrano da cui la città-porto nasce nel luogo (punto) dove questi elementi si intersecano, dove confluiscono strade e rotte.

Anche se non sempre il porto è in città e non tutte le città hanno un porto, laddove esiste questa coesistenza, o meglio questa “coabitazione longitudinale”² si creano le città-porto: *waterfront* disegnati su golfi o su anse dove si condensano flussi di scambi materiali (merci, persone, attività) ed immateriali (memorie, significati, culture).

La stessa geografia dell’Europa, nella sua forma peninsulare, conferma l’importanza del tema delle città d’acqua. Si intuisce quindi come il tema delle città d’acqua ed, in particolare, quello delle città portuali sia di rilevante importanza nello studio e nell’analisi delle trasformazioni della città del futuro.

La comprensione del significato del rapporto che sussiste tra una città ed il suo porto e, viceversa, tra un porto e la sua città, coinvolge tutti quei sistemi urbani che, avendo avuto le ragioni della propria fondazione nella presenza dell’acqua (mare, fiume o lago che fosse), si trovano nella condizione di dovere ripensare il ruolo da assegnare all’area portuale.

L'acqua è alla base dell'evoluzione e della storia urbana. Mediante il progresso tecnico e sociale, sono stati realizzati strumenti e attrezzature per poterne sfruttare appieno il potenziale.

Quasi sempre, il porto ha costituito l'elemento spazio-funzionale di mediazione tra l'insediamento umano e il fronte d'acqua; la città si diluisce nell'area del porto mescolando ed integrando le relative attività e, in un rapporto di reciprocità, raggiungendo insieme la linea dell'acqua. Tale condizione di organismo unico si è mantenuta a lungo, sfumandosi durante il periodo dell'industrializzazione che ha investito e trasformato tutte le attività urbane, comprese quelle più specificatamente legate al settore portuale. Un contributo non secondario alla definitiva cesura tra la città ed il porto è stato dato dalla perdita della dimensione romantica nonché dall'affermarsi della cultura dello zoning e della conseguente frammentazione in parti specializzate funzionalmente.



◀ Zonizzazione città di Mazara del Vallo Programma di Fabbricazione 1972.

/ Verso la fine di un rapporto – Il declino delle aree portuali.

L'area portuale fino al XIX secolo rappresentava il fulcro della vita cittadina, un'area vitale dove si svolgevano le attività più disparate, caratterizzata da portici, *promenades*, edifici pubblici e luoghi per il commercio.

Dopo il XIX secolo la crescita incontrollata delle strutture urbane e l'industrializzazione delle attività portuali hanno separato le sorti del porto da quelle della città.

Da un lato, gran parte dei porti è stata investita da profonde trasformazioni che hanno generato una ridistribuzione delle funzioni e delle attività ed una riorganizzazione infrastrutturale interna, dall'altro le città sono cresciute al di là del perimetro portuale alienando il porto e lo specchio d'acqua antistante: da allora esistono due mondi, due territori, due differenti giurisdizioni.

Le cause di una tale cesura possono ricercarsi nelle errate politiche urbane e portuali, nella divisione, sia gestionale che progettuale, delle competenze specifiche e nell'incompatibilità di alcune attività portuali con gli standard del comfort urbano.

Le strutture urbane hanno evidenziato una estrema lentezza e difficoltà nell'adeguarsi alle veloci trasformazioni portuali. La risposta alla domanda d'adeguamento spazio-funzionale dei tessuti urbani alle mutate esigenze e strutture portuali è stata in molti casi debole e in altri completamente assente.

La definitiva affermazione del trasporto aereo nella metà del XX secolo, è stato uno dei principali fenomeni che ha sottratto ai porti anche quell'ultimo flusso di passeggeri che era riuscito a sopravvivere al treno e all'automobile. Il ruolo di porta d'ingresso che la stazione marittima svolgeva è andato via via calando, non essendoci più la vitalità conferita dalle considerevoli quote di persone e culture diverse.

Le aree portuali hanno storicamente generato una grande varietà di situazioni paesaggistiche ed il ruolo che esse hanno avuto nella città ha contribuito a connotare e modellare il paesaggio urbano.

Purtroppo però, le grandi mutazioni strutturali dei porti hanno variato ed alterato l'assetto delle coste: gru, stabilimenti industriali, depositi di stoccaggio merci, pile di container sono i nuovi elementi del paesaggio portuale.

3/ Il retroterra di un'area portuale è rappresentato da zone direttamente o indirettamente coinvolte nelle attività marittime e portuali. L'area d'influenza del porto varia secondo le dimensioni e le caratteristiche (tipologiche, fisiche e funzionali) del porto stesso. È possibile operare una distinzione del retroterra in: retroterra immediato e retroterra lontano. Se il primo è individuabile nelle aree a ridosso del porto, il secondo è difficilmente individuabile poiché rappresenta un sistema dinamico in continua evoluzione. L'evoluzione del retroterra è diretta conseguenza delle varie pulsazioni economiche dovute ai vari cicli economici che si manifestano in maniera differente nei vari retroterra.

/ Riallacciare – Il tentativo dei waterfront

Dagli anni settanta l'attenzione degli esperti del settore si è spostata verso la rivalutazione e la riscoperta del waterfront, la restituzione del fronte d'acqua alla città e verso il recupero della relazione città-porto.

Relazione che, come verrà meglio illustrato nei successivi capitoli, difficilmente arriva a produrre effetti sull'intero tessuto urbano delle città, le quali nella loro espansione hanno, nella maggioranza dei casi, portato il baricentro della città edificata ad allontanarsi dalla zona portuale, espandendosi verso l'unica direzione possibile, il retroterra³.

Ciò ha portato ad una sempre maggiore dispersione delle città, le quali hanno dato forma ad immense "periferie" diffuse. È Secchi tra i primi ad indicare il termine di *città diffusa* per queste nuove forme urbane, orizzontali, non tanto per l'assenza di elementi verticali, quanto per il loro concretizzarsi come presenza pervasiva ed omogenea, senza qualità e direzione.

Successivamente alla delocalizzazione di gran parte delle funzioni portuali e degli stabilimenti industriali, nei porti sono emerse vaste aree di risulta dismesse, disponibili per eventuali usi urbani. Sulla scia di tale opportunità, in gran parte delle città portuali di tutto il mondo è iniziato il processo di riqualificazione di tali aree, con una serie di interventi mirati a restituire i *waterfront* alle città.

Il fenomeno ha avuto le sue prime manifestazioni negli Stati Uniti, intorno alla metà degli anni settanta diffondendosi in Giappone e in Europa e, successivamente, nel resto del mondo.

Le grandi città portuali, oltre che molte città d'acqua medie e piccole, hanno realizzato interventi di recupero dell'area nota come *urban waterfront*.

Esemplare è il caso di Barcellona, per la quale i progetti per la trasformazione del *Port Vell* hanno rimesso in discussione le azioni intraprese nel passato e soprattutto hanno posto l'attenzione sulla continua evoluzione del rapporto e delle relazioni tra porto e città. La trasformazione degli anni ottanta, attuata anche con l'obiettivo di organizzare la città affinché potesse accogliere le Olimpiadi, è stata il risultato di negoziazioni che dimostrano la difficoltà a mettere in relazione il valore della continuità storica e il valore delle trasformazioni stimolati dall'evolversi del contesto socio-culturale della città.



◀ Stratificazione dei piani urbanistici di Barcellona e del piano per il *waterfront*.

Marsiglia, programma ▶
Euroméditerranée, ZAC
Cité de la Méditerranée.

Altro caso di rilievo ed anche più recente è quello di Marsiglia, che a partire dalle imponenti trasformazioni del programma *Euroméditerranée* avviato a metà degli anni novanta ed aggiornato nel 2007 con la fase *Act 2*. Le trasformazioni hanno interessato in particolare zone a Sud della città, destinate ad ospitare i progetti di alcuni dei più rinomati architetti del momento. Cinque le aree di intervento dell'ampio programma, tra queste la *Cité de la Méditerranée* (il *waterfront*). L'obiettivo generale del programma *Euroméditerranée* è quello di contribuire, tramite i progetti nelle aree individuate, alla promozione a livello internazionale dell'area metropolitana di Marsiglia attraverso la costruzione dei servizi necessari nei settori della cultura, dell'economia e dell'educazione e garantendo qualità urbana ed architettonica dei nuovi quartieri della città.



Lo scopo principale di questi interventi è la “rinascita”, la riscoperta del *waterfront* come nuova area urbana e del rinnovato rapporto tra città ed acqua. In molti casi questi interventi sono stati e sono occasioni di riorganizzazione delle vaste aree urbane circostanti tra cui le vaste dismissioni delle aree portuali.

I grandi episodi di rivalutazione del *waterfront* si sono verificati in un periodo in cui, nei paesi occidentali, c’era un aumento generale del reddito delle popolazioni che generava una maggiore disponibilità, da parte delle persone, a “spendere” in tempo libero e in attività ricreative.

Contemporaneamente, il forte sviluppo nel settore del terziario comportava un aumento della domanda di aree destinate a servizi, strutture direzionali ed amministrative. Questi due fenomeni, abbinati alla forte attrazione che il *waterfront* ha sempre esercitato sulla localizzazione delle aree residenziali, hanno fortemente influenzato le scelte per l’attribuzione delle funzioni alle aree da recuperare, cadendo spesso in scelte dall’impronta meramente capitalistica.

Poiché le scelte erano orientate a rispondere ad esigenze reali di tipo economico, la rifunzionalizzazione dell’area doveva provocare **a)** un considerevole aumento del valore dei suoli, delle unità immobiliari presenti e di quelle da realizzare; per far sì che ciò avvenisse, l’area doveva

inserirsi come nuovo polo d’attrazione urbana e gli standard qualitativi (architettonici ed urbanistici) dovevano essere piuttosto alti; **b)** la formazione di un’area “rivitalizzata”; molto spesso si legge, negli articoli sui vari interventi, che lo scopo principale è quello di creare dei “People Places”, dei luoghi per le persone di natura commerciale, turistica o residenziale; soltanto la numerosa presenza di persone attratte dall’area, per usi quotidiani o periodici, avrebbe assicurato l’interesse degli imprenditori nei riguardi dei nuovi spazi e il successo delle imprese.

In alcuni casi sono state create delle vaste aree residenziali destinate a ridurre la forte densità delle città, in altri casi si è di fronte alla formazione di una sorta di “pleasure islands” delle isole del divertimento, del tempo libero e del turismo, create con la localizzazione di spazi verdi, musei, ristoranti, marine, porticcioli turistici, strutture ricettive, per i turisti, musei del mare, acquari, ecc. Tale fenomeno è assimilabile a quanto accaduto a Genova nell’ambito del recupero del Porto Antico.

/ note

1/ I. Calvino, *Le città invisibili*, Einaudi, Torino 1972, p. 26.

2/ S. Boeri, Atti del seminario sulle aree portuali, Scuola di Specializzazione in Urbanistica, Roma, 1999.

Stefano Boeri in un seminario sulle aree portuali ha definito la relazione tra il porto e la città una “coabitazione longitudinale”: coabitazione perché si tratta di due realtà differenti che si affiancano e vivono insieme, longitudinale perché il confine tra le due realtà è una fascia orientata in quella direzione. È importante definire la natura di tale confine che, spesso, diventa un’area interstiziale abbandonata e crea una separazione tra il perimetro portuale e quello urbano, si può parlare di “sintonie trasversali”.

3/ Il retroterra di un’area portuale è rappresentato da zone direttamente o indirettamente coinvolte nelle attività marittime e portuali. L’area d’influenza del porto varia secondo le dimensioni e le caratteristiche (tipologiche, fisiche e funzionali) del porto stesso. È possibile operare una distinzione del retroterra in: retroterra immediato e retroterra lontano. Se il primo è individuabile nelle aree a ridosso del porto, il secondo è difficilmente individuabile poiché rappresenta un sistema dinamico in continua evoluzione. L’evoluzione del retroterra è diretta conseguenza delle varie pulsazioni economiche dovute ai vari cicli economici che si manifestano in maniera differente nei vari retroterra.

02/

02/ contesto



/ Adriatico -

Fertile bacino del Mediterraneo.

4/ P. Matvejevic, *Breviario mediterraneo*, Hefti Edizioni, Milano 1987, p. 8.

L'accesso al Mediterraneo presuppone un determinato punto di partenza: la riva o lo spettacolo, il porto o l'evento, la navigazione o il racconto. Entrando più a fondo nello spazio mediterraneo diventa meno importante stabilire da dove si è partiti: conta più fin dove si è giunti, quel che si è visto e come. Qui come punto di partenza si è scelto l'Adriatico, la sua sponda orientale. L'orlo settentrionale del Mediterraneo, da Malaga al Bosforo, è più vicino e accessibile a chi parte dalla riva adriatica⁴.

L'elevata mobilità umana (migrazioni, esodi, turismo) costituisce una delle principali caratteristiche culturali e socio-economiche del Mediterraneo in generale e nello specifico del bacino Adriatico, il quale si frapponne tra il mondo orientale e quello occidentale. Grazie alla sua privilegiata posizione geografica è attraversato da molteplici flussi, diversi per origine, destinazione e natura.

“L'Adriatico è forse la regione marittima più complessa. Di per sé, e per analogia, pone tutti i problemi impliciti nello studio dell'intero Mediterraneo”. Come scrisse Raudel, nella sua monografia sul Mediterraneo di Filippo II, scritta nella seconda metà del XX secolo a Parigi. Lo storico francese riconosceva già l'eterogeneità del Mare Stretto, largo poco più di 72 km, da sempre teatro di

molte complessità, conflitti e ricollegamenti. L'Adriatico non è solo un mare attribuibile ad una sola delle terre che vi si affacciano, non è un mare italiano, come non è croato né tantomeno albanese. È un mare che congiunge e divide allo stesso tempo. Sulle sue rive sorgono tacitamente mondi diversi, culture locali diverse: la penisola italiana, la penisola balcanica che si estende verso Est, il territorio dell'Europa centrale e i Paesi della costa ionico-egea. L'Adriatico è, a livello geologico, un mare incompiuto, impreciso nei suoi confini, poiché i suoi margini si sporgono, assorbendo molteplici territori. Lo spazio pelagico modellato dalla natura presenta paesaggi umani e territoriali intensamente variegati: una forte erosione antropica caratterizzata da un'evidente linearità ha levigato la costa italiana per oltre 50 km, in antitesi la costa orientale ha mantenuto un tessuto insediativo fortemente polarizzato e molto poco denso, connotato da più importanti e diffuse elevazioni e depressioni orografiche lungo la linea di costa, negando la linearità come nel caso italiano. La presenza di innumerevoli nature incontaminate fa della costa Est un elemento interessante per ripensare il territorio. I rilievi montuosi talvolta si elevano sul mare con pendii che hanno un carattere aspro e impenetrabile. L'intera geografia balcanica volta le spalle all'Adriatico. Gli innumerevoli atolli di fronte alla costa balcanica sono emblematici di uno spazio pelagico sottostante, ricco di pieghe, inflessioni e cavità.

5/ E. Turri, *Adriatico Mare d'Europa*, Silvana Editoriale, Milano 1999.

-
6/ A. Di Campli, *Adriatico dopo la crisi*, List LAB, Trento 2009.

-

A differenza della costa italiana che si presenta lineare, generalmente bassa e uniforme; la costa orientale è articolata, sminuzzata in piccoli pezzi, frammentata in elementi con una particolare orografia come promontori, golfi, baie, insenature, atolli e isole che insieme formano una articolata tassonomia di elementi.

La penisola italiana è un corpo unitario, ancorato alla dorsale appenninica, frenetico ma con uno sviluppo continuo (salvo in tre punti in cui il sistema orografico interrompe questa continuità, ovvero il promontorio del Gargano, Ancona e Trieste), mentre la penisola opposta è strutturata a blocchi⁵.

Questa diversità ha contribuito a sostenere un diverso tessuto insediativo dei territori costieri. Da un punto di vista economico e sociale, lo spazio adriatico si presenta come un sistema adattivo plasmato da una moltitudine di soggetti diversi, mossi da logiche individuali.

Dalla fine del XX secolo, il progetto urbano in queste aree si è limitato a tentare una rilettura dei processi di polarizzazione insediativa, con strumenti e proposte di tipo lineare: realizzazione di infrastrutture e riscoperta di valori in contesti specifici. Tutte queste forme progettuali, interpretate attraverso un processo di disvelamento, di messa in luce di alcune specificità locali, sono oggi in crisi⁶. La crisi economica e i cambiamenti sociali legati al turismo balneare hanno mutato le

modalità con cui tali spazi sono stati vissuti e di conseguenza percepiti. L'immaginario attraente di questi luoghi è una costruzione. Hirschman identifica la delusione come un processo di assemblaggio di due immagini diverse⁷: quella presente nelle proprie aspettative e desideri e quella tangibile della realtà, che si rivela nel luogo. Quando tali immagini non coincidono, quando è presente una discrepanza, uno scarto qualitativo tra le due proiezioni, l'abitante attua un processo di trasposizione cognitiva e identifica il luogo stesso come residuale. Così, le crisi economiche e la delusione rispetto allo standard qualitativo dell'abitare adriatico hanno prodotto un generale indebolimento dei processi progettuali.

A questo fenomeno abitativo dispersivo, si affianca parallelamente un processo di ricolonizzazione dei centri storici in contesti di alto valore paesaggistico, attraverso uno sfruttamento delle condizioni di "prossimità". Questa citata prossimità non è intesa come vicinanza o senso di comunità, ma attraverso un'interpretazione puramente spaziale. L'insediamento della costa adriatica può essere letto come una realtà urbana perché presenta tutte le condizioni di vincolo e i confini frastagliati del tessuto urbano tradizionale.

Ci sono un centro e uno spazio periferico, e i luoghi sono governati esclusivamente attraverso una logica funzionale. L'Adriatico assume la forma di uno spazio doppio, fatto di feltro. Le coste adriatiche

7/ A. Hirschman, *Felicità privata e Felicità pubblica*, Il Mulino, Bologna 1983.

8/ È una frase dell'abate illuminista Alberto Fortis in A. Marzo Magno, *Il leone di Lissa. Viaggio in Dalmazia*, Il sagggiatore, Milano 2003.

9/ V. Mimica, *The Berlaghe affair / Vedram Mimica*, The Berlage Institute postgraduate school, Actar, New York-Barcelona 2017.

hanno affrontato vicissitudini completamente diverse, mostrano caratteristiche orografiche discordanti, hanno un rapporto con l'eterogeneo elemento acqua. Sulla sponda occidentale, l'Adriatico si scontra con un confine rigido che, pur essendo costituito principalmente da arenili, è pieno e fortemente urbanizzato, segnato dalla dispersione insediativa e dalle impronte della mobilità infrastrutturale; sulla sponda opposta, si trovano i "tropicci alle porte di casa"⁸ e il peso di un vuoto nel paesaggio selvaggio dove il mare ha una forza penetrante, capace di inghiottire alcune terre e permettere l'emersione di altre. L'Adriatico è uno spazio dalla forte duplicità, la cui condizione sfaccettata è il risultato dell'interconnessione tra le opposte sponde. L'unico fattore determinante che viene definito come elemento cruciale di importanza comune per entrambi i territori è il turismo, inteso come catalizzatore di un ecosistema tra le due sponde.

La costa orientale, da sempre considerata meno attraente di quella occidentale, sta ora vivendo intensi fenomeni di trasformazione, indotti dall'appropriazione disordinata dei territori costieri da parte di privati che ne stanno lentamente modificando la natura selvaggia e incontaminata. Si tratta di processi diversi da quelli avvenuti in precedenza in Italia⁹. La costa orientale, nonostante i primi sintomi della logica neo-funzionalista mantiene ancora il suo paesaggio aspro e le

sue aree vegetali opache. L'immagine canonica dell'Adriatico come lastra pianeggiante e attrezzata di infrastrutture turistiche è entrata in crisi perché fondata sui dettami di una società che non ha più gli stessi interessi. Il fenomeno turistico rappresenta in questi contesti territoriali la principale fonte di ricchezza economica, spesso dimenticando la sua brutale forza di riscrittura spaziale dei territori costieri. Le coste adriatiche devono essere guardate insieme alle geografie naturali che le circondano, insieme all'entroterra e in relazione al potere dello spazio marino.

Le due sponde si trovano in una condizione di continuo scambio, se la sponda orientale cerca spesso di captare le l'organizzazione turistica della sponda occidentale, allo stesso modo quest'ultima guarda con interesse al meraviglioso patrimonio, selvaggio e aspro, quasi tropicale della sponda balcanica. Tale processo porta alla possibile interpretazione di una pianura liquida, un bacino adriatico unito, un arazzo intrecciato con fili comuni. L'Adriatico diventa così un luogo di relazioni anziché una barriera liquida da superare o da cui proteggersi, è il luogo dell'intimità e della vicinanza¹⁰.

10/ P. Matvejevic, *Breviario mediterraneo*, Hefti Edizioni, Milano 1987.



Mare Adriatico, morfologia delle sponde. >

/ Casi studio

TRIESTE

ANCONA

DURAZZO

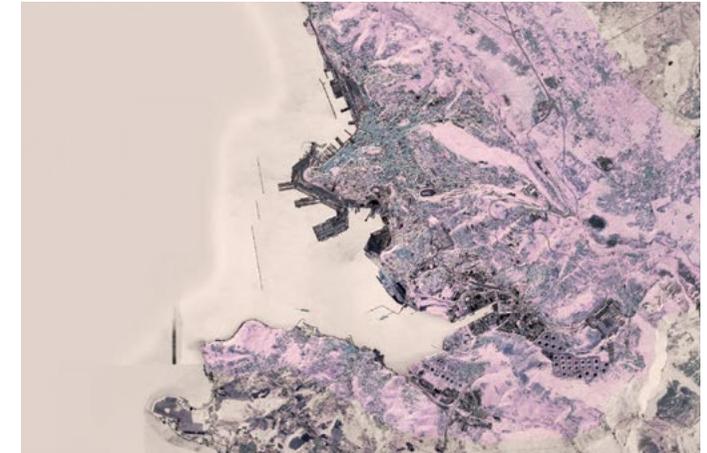
/ *Casi studio*

Di seguito si propone lo scenario territoriale di questa tesi, la parte centro settentrionale del mare Adriatico (quella parte che va circa dal 41° parallelo in su), scenario restituito mediante l'analisi di tre casi esemplari di città che su questo mare affacciano e con cui hanno un profondo legame.

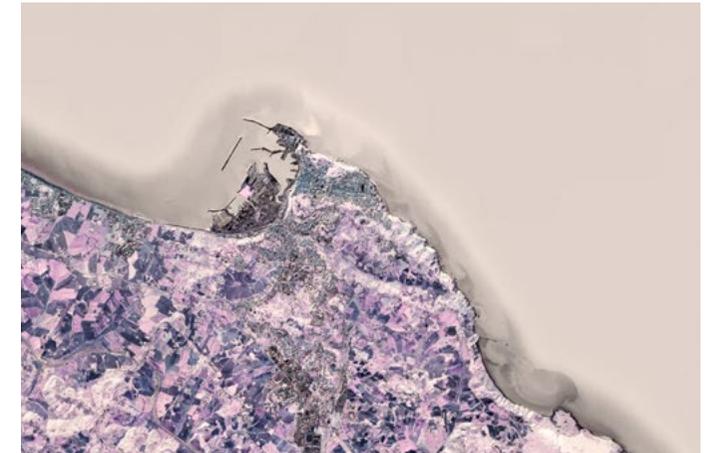
La scelta è ricaduta su tre città, punti nevralgici degli scambi e dello sviluppo dell'Adriatico, accomunate da un'importante presenza portuale affiancata da un sistema orografico (che per la costa italiana rappresenta una peculiarità): Durazzo, Trieste ed Ancona.

La scelta dei casi studio è mirata a garantire la massima attendibilità di questo studio tramite l'adozione di tre città insediate rispettivamente nei punti reciproci più lontani sull'Adriatico, e con storie ed esiti differenti.

Elaborazione ortofoto >
Trieste.



Elaborazione ortofoto >
Ancona.



Elaborazione ortofoto >
Durazzo.



0 1 3 5 km



Trieste

Trieste è riuscita solo recentemente ad affrontare alcune problematiche legate all'apparato dell'ambito urbano-portuale. Il disordine e la disorganizzazione che hanno caratterizzato l'area, per buona parte del XX secolo, sono stati superati con la recente Variante al Piano Regolatore per il Porto Vecchio.

Il recupero dell'antico ambito portuale è colto come la più importante opportunità per il rilancio della città e del suo ruolo strategico nel contesto europeo.

Il territorio in oggetto si estende su circa 700.000 mq e si è reso disponibile a seguito del decentramento delle attività portuali nella periferia orientale della città. Nonostante lo stato di parziale abbandono e di degrado, conserva ancora le testimonianze della sua grandezza imperiale ed alcune architetture straordinarie.

La storia di Trieste del Novecento è contrassegnata da due momenti critici, entrambi legati al rapporto della città con l'Italia, in quanto nodo strategico vista la sua posizione di margine e la sua importante infrastruttura portuale.

Il 3 novembre 1918 ed il 26 ottobre 1956, sono i due momenti in cui le truppe italiane entrano in città. La seconda volta a chiudere un dopo-guerra che dovrà, in ogni caso, attendere fino al 1975 per vincere la sua ratifica internazionale.

A partire dal 1918, l'identità italiana, sempre proclamata dalla gran parte della società triestina, ha avuto modo di confrontarsi con l'Italia, nelle sue espressioni politiche, economiche, sociali e culturali.

Da qui in poi, l'irredentismo triestino, divenuto una questione vicina a tutta la nazione, ha modo di tradursi in un impegno dell'Italia per la città, a partire dall'architettura, per poi giungere all'urbanistica, con l'obiettivo di delineare un prologo cronologico e tematico agli avvenimenti sviluppatisi dal 1943.

Nel dopoguerra, Trieste ed il suo circondario dovettero confrontarsi con due ordini di problemi. Il primo era quello del recupero di un soddisfacente livello di vita (economica e sociale), dopo le distruzioni causate dalla guerra. Anche le ricostruzioni materiali, diretta conseguenza dei danni riportati dai bombardamenti, costituivano un problema comune a molte parti dell'Italia. Nella città di Trieste gli impianti industriali riportarono danni ingenti, con distruzioni pari anche ad oltre il 60%, dato ben superiore ed anomalo rispetto ad altre città dell'Italia settentrionale.

Lo sforzo fatto per la ricostruzione denota già di per sé l'importanza strategica che gli alleati attribuivano a quest'area ed al controllo delle sue risorse (porto, navigazione, vie di transito verso l'Europa centrale ed orientale).

Il secondo problema era la ricerca di cibo, vestiti e combustibile, congiuntamente a tutti gli altri indispensabili complementi necessari a sanare una condizione di sottoalimentazione durata troppo a lungo, ed a ripristinare almeno una parte di quelle piccole comodità (come i vetri alle finestre, o l'illuminazione delle case) senza le quali era inconcepibile poter vivere decorosamente, o

“normalmente”, dopo gli anni tempestosi della guerra. Vi era però un aspetto del dopo-guerra triestino particolarmente originale, costituito dal continuo alternarsi tra provvisorietà ed attesa nei confronti del destino della propria città.

L'esperienza dei Governi Militari Alleati aveva interessato tutta l'Italia, dallo sbarco degli Alleati in Sicilia nell'estate del 1943 via via fino alla liberazione delle ultime regioni del Nord. In alcuni casi i GMA avevano esercitato la loro mansione per mesi, in altri soltanto poche settimane.

A Trieste quell'esperienza è durata anni. In Italia la funzione dei GMA si concluse ufficialmente nel dicembre del 1945, mentre nella Venezia Giulia l'impossibilità di risolvere la disputa confinaria tra Italia e Jugoslavia portò inglesi e statunitensi a collocarsi su una parte del territorio conteso.

In sostanza, non si combatté più: in compenso si avviò sulle colline del Carso, alle spalle di Trieste, il primo confronto della guerra fredda.

In riferimento al sistema portuale, nei primi anni del Novecento si registra una svolta epocale, non solo negli impianti portuali, ma anche un cambiamento di mentalità e cultura tecnica, dovuto al veloce progresso dei trasporti marittimi sia nelle unità di carico che nei mezzi di trasporto, il quale ha richiesto un costante e continuo adeguamento degli spazi con una conseguente riconfigurazione della realtà portuale. Gli impianti portuali di Trieste sono stati realizzati in quattro periodi: nel primo (1868-1883) è stato

costruito il settore settentrionale del Porto Nuovo (l'attuale Porto Vecchio), compresa la diga foranea e le altre opere marittime; nel secondo periodo (1887-1893) sono stati edificati gli *hangars* nel Porto vecchio, con un primo ampliamento relativo alla costruzione del molo Quarto, un parco di smistamento ferroviario e il Porto petroli a San Sabba; nel terzo periodo (1901-1914) sono state realizzate le opere di allargamento delle Rive, l'edificazione del Molo Bersaglieri, dello Scalo legnami di Servola e del Porto Nuovo con l'aggiunta dei moli V e VI, mentre la realizzazione del molo VII, già approvata dal Governo austriaco nel 1914, fu interrotta a causa della Grande guerra. Il quarto periodo (1924 -1936) sarà quello delle grandi "opere italiane", gran parte delle quali realizzate in cemento armato, come il completamento delle costruzioni marittime, gli arredi portuali dei moli V e VI, le costruzioni del Silo, della Stazione marittima, dell'Idroscalo e di altre opere.

Con l'avvento della Grande guerra il porto fu oggetto di numerosi bombardamenti, il più grave dei quali datato 19 giugno 1944.

I ripetuti bombardamenti e gli scoppi di mine subacquee arrivarono ad abbattere l'80% delle dighe foranee e delle calate a mare, il 90% degli edifici e dei magazzini, il 100 % degli arredi e impianti portuali e l'80% delle strade e dei collegamenti ferroviari.

Alla fine della Seconda guerra mondiale, dopo il susseguirsi di occupazioni militari straniere, si decretò per Trieste e la sua zona la formazione del Territorio

cfi.
/ AA. VV., *La città delle forme, architettura e arti applicate a Trieste 1945-1957*, Edizioni Comune di Trieste, Trieste 2004.
-
/ E.Godoli, *Trieste*, Editori Laterza, Bari 1984.
-

libero. In attesa della sua definizione, la città e le zone circostanti fino al Lisert vennero occupate, come già accennato, dalle forze militari anglo-americane e nel periodo 1945-59 iniziò una fase di completa riorganizzazione portuale e un altro significativo periodo costruttivo, che si inserì nel piano nazionale di ricostruzione dei porti italiani.

L'Azienda dei Magazzini Generali elaborò uno strutturato piano di ricostruzione e di ammodernamento, con l'obiettivo di poter creare le condizioni per il rilancio della funzionalità dello scalo e per mettere nuovamente gli impianti portuali in grado di far fronte a qualsiasi esigenza di traffico, segnando una netta distinzione tra le funzioni del Porto vecchio, adibito al traffico con i Paesi del Mediterraneo, e quello Nuovo, più modernamente attrezzato, con i nuovi grandi complessi dei moli V e VI, adibito ai traffici con i Paesi oltreoceano e delle merci di massa.

Con l'avvento del XXI secolo, nuove e mutate esigenze spaziali e funzionali hanno interessato aree spesso inutilizzate ed obsolete derivate dalle molteplici trasformazioni del XX secolo, rappresentando certamente una delle maggiori opportunità di sviluppo in epoca contemporanea per la città di Trieste, che a differenza di Durazzo non gode di un ampio retroterra fertile allo sviluppo della città.

Ancona

Da un punto di vista morfologico e dimensionale dell'area portuale e del sistema urbano, risulta per molti versi affine a Durazzo. Vi è un pronunciato promontorio che sovrasta il porto e mentre a Durazzo vi svetta al di sopra la sagoma del palazzo reale, ad Ancona sulla sommità del Guasco vi è la cattedrale.

Come nel caso di Durazzo la storia dell'urbanistica moderna di Ancona è connotata da una progressiva frattura tra porto e città, una divisione fisica, funzionale ed anche amministrativa e di governo. La città e l'area portuale sono state trattate ciascuna con strategie proprie, le quali hanno condotto a strumenti urbanistici settoriali e con autonomie reciproche.

La frattura fu effettiva quando il porto, come gli altri casi studio e la maggioranza dei porti adriatici, da una ripresa degli scambi commerciali e la città cominciò ad espandersi verso l'interno.

Il Piano regolatore per il porto datato 1907 ed i successivi piani per la città, non presero in considerazione le intricate relazioni che legavano le due parti urbane.

Subentrarono successivamente a mettere in crisi la città, i conflitti bellici. In particolare, la violenza della Seconda guerra mondiale si abbatté duramente su Ancona, la quale fu oggetto di innumerevoli bombardamenti. La città, come molte altre, rimase sconvolta ed inevitabilmente alterata nei suoi aspetti urbanistici ed edilizi. Vennero distrutti circa 2/3 del patrimonio abitativo, il porto e la ferrovia.

^
Ancona, DEM con
sovrapposizione edifici.
Rielaborazione dati OSM.

0 500 1000 2000 m



Interi quartieri furono cancellati.

Come accennato dal dopoguerra si accentuarono gli elementi di rottura e di discontinuità. Ne conseguì un rafforzamento del distacco tra centro e periferia, un allentamento del nesso tra città e zona portuale, oltre che un'espansione indifferenziata verso l'interno e l'aggressione di ogni porzione di area inedificata, accelerando così la perdita di individualità delle diverse parti urbane.

Degli elementi di continuità sono rintracciabili nella strumentazione urbanistica del dopoguerra, che raccolse molte delle indicazioni progettuali sviluppate negli anni '20 e '30, confluendo nel Piano di ricostruzione del 1945, al quale seguiranno ulteriori momenti di distruzione della città, come l'alluvione del 1959, il terremoto del 1972 e la frana del 1982, ciascuno dei quali originerà nuove emergenze e nuove ricostruzioni. Fu sulla linea di queste emergenze che si avviò una collaborazione tra la città di Ancona e Ralph Erskine, da tale collaborazione ne emersero una serie di studi di piano che la città non fu mai in grado di portare avanti ed applicare per via di complicità politiche ed economiche.

cf.

/ R.Pavia, E.Sori, Ancona, Editori Laterza, Roma-Bari 1990.

-

/E.Turri, *Adriatico Mare d'Europa*, Silvana Editoriale, Milano 1999.

-

^
Durazzo, DEM con
sovrapposizione edifici.
Rielaborazione dati OSM.

0 500 1000 2000 m



Durazzo

cfi.
/http://www.instat.gov.
al
-

Come altri territori dei Balcani, l'Albania ha vissuto un periodo di forte oppressione nella seconda metà del XX secolo, dettata dal regime totalitario comunista insediatosi nel primo dopoguerra.

Con la caduta del regime sono incominciate grandi migrazioni in cerca di migliori condizioni di vita. Quelle verso l'estero sono le più note grazie all'impatto mediatico che hanno avuto, ma altrettanto importanti sono quelle migrazioni interne che hanno mosso grandi numeri di persone verso i centri urbani maggiori e più abbienti.

È il caso di Durazzo, la città con il porto più importante a livello nazionale, che nel giro di pochi anni ha visto una crescita smisurata ed incontrollata. Emerge dai dati censuari del 2001-2011 che Durazzo ha avuto un incremento di popolazione urbana del 49,9% e una diminuzione di quella rurale del 41%. L'esigenza abitativa dei nuovi insediati ed il vuoto normativo hanno generato la condizione che ha consentito la comparsa delle migliaia di case che insediano il margine urbano.

Durazzo in quanto a porto più importante dell'Albania, deve la sua importanza non solo alla propria localizzazione geografica ed alla sua lunga storia urbana, ma anche alla sua vicinanza alla capitale Tirana. Tale vicinanza ha inoltre consentito la creazione di un vero e proprio corridoio infrastrutturale tra le due città.

Per via dei trascorsi storici, l'area portuale di Durazzo si presenta ai primi decenni del XX secolo senza una

vera e propria infrastruttura portuale. I primi lavori di infrastrutturazione per rispondere al moderno sistema di navigazione e di movimentazione delle merci furono avviati negli anni '20 dagli italiani, che dotarono il porto della diga di ponente, della diga di levante e di un pontile in legno.

Nel primo dopoguerra ulteriori interventi sul porto lo rifinirono, cristallizzandolo fino agli anni '90.

Rispetto ai porti dell'adriatico, quello di Durazzo per tutto il XX secolo è stato contraddistinto da indici di produttività molto bassi, in funzione non solo dell'inadeguatezza dei sistemi di movimentazione, ma anche della funzione fortemente condizionata dal governo centrale. Il porto è per anni stato una vera e propria divisione del Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni, il quale è intervenuto in maniera arbitraria sulle scelte della pianificazione e sugli aspetti operativi e commerciali. Ciò ha determinato che l'area portuale, in maniera più rigida rispetto ad altri porti del bacino Adriatico, fosse completamente separata dalla città, dai suoi processi di pianificazione e dalle sue pratiche sociali. Solo alla fine del XX secolo l'autorità portuale ha cominciato a muoversi con una maggiore autonomia, ma senza mai pianificare ed arrivare a creare vere e proprie relazioni con la città.

I primi insediamenti di Durazzo risalgono all'epoca coloniale greca del VII-VI secolo a.C., quando vennero impiantate lungo il litorale una serie di colonie, tra cui Dyrrhachion (odierna città di Durazzo).

Dopo una moltitudine di sottomissioni nel corso dei

cfr.
/ AA.VV., *Un piano per Durazzo*, Sala Editori, Pescara 2000.

-
/ <http://www.urbanisticainformazioni.it/Durazzo-251.html>

-
/ <http://www.urbanisticainformazioni.it/Durazzo-nella-transizione.html>

-
/ <https://www.balcnicaucaso.org/aree/Albania>

-
/ <https://planifikimi.gov.al>

-
/ https://issuu.com/polisuniversity/docs/albania_2030

-
/ <https://issuu.com/polisuniversity/docs/durana>

secoli, l'Albania arriva a raggiungere l'indipendenza dall'Impero ottomano nel 1912.

Gli anni successivi furono di estrema instabilità politica, si passò dal principato alla repubblica per arrivare nel 1924 alla presa di potere di Zogu, eletto successivamente nel 1928 con la carica di re, grazie anche all'appoggio italiano.

Quando un decennio più tardi, Zogu tentò di liberarsi dalla "tutela" italiana, quest'ultimi occuparono nel giro di cinque giorni, con una spedizione partita ad aprile del 1939, il territorio albanese; costringendo alla fuga Zogu e proclamando Vittorio Emanuele III re d'Albania. Venne così instaurato un governo albanese fantoccio pilotato dagli italiani.

Con l'avvento della Seconda guerra mondiale sorse in Albania, sotto la guida di Enver Hoxha, un movimento di resistenza partigiano contro l'occupazione italo-tedesca. A febbraio del 1945 venne proclamata la Repubblica popolare albanese e nel dicembre dello stesso anno l'elettorato confermò il potere al Fronte di liberazione nazionale guidato da Hoxha.

Fu l'inizio del regime totalitario comunista che cadde solo nel 1991, introducendo così l'Albania nell'ultimo decennio del XX secolo, in una gravosa condizione caratterizzata da un'arretratezza economica, industriale ed infrastrutturale senza pari nell'area europea occidentale. Tali condizioni sono certamente da imputare alle politiche restrittive del regime comunista insediatosi dal primo dopoguerra.

Con la caduta del regime, le autorità locali si sono trovate impegnate in questioni politiche ed economiche di rilevanza nazionale. Non sono in grado di gestire l'esponentiale crescita di popolazione che i principali centri urbani albanesi subiscono, con incrementi del 5-10% annui.

Le città, come nel caso di Durazzo, sono altrettanto incapaci di assorbire queste ondate di popolazione perché pianificate secondo principi ideologici pseudo-modernisti locali.

Se c'è una cosa che i principi modernisti hanno lasciato a queste città è una naturale predisposizione all'assenza dello spazio pubblico e singoli edifici ammassati, contenitori di generiche persone.

Negli ultimi 30 anni la rapida ed incontrollata urbanizzazione delle città appare come un'informale agglomerato di residenze, nelle periferie e nelle zone di margine, dove è stato possibile insediarsi. Uffici e commercio sono invece dislocati nei centri urbani.

L'urbanizzazione incontrollata e spasmodica di fine secolo si sviluppa in contemporanea con il continuo processo di decentralizzazione del potere e della finanza, dal governo centrale alle comunità locali. Tuttavia, ciò è anche collegato ad altri avvenimenti come l'espansione urbana, il degrado ambientale, la perdita dello spazio pubblico, come pure la già citata inefficienza dell'infrastruttura pubblica e dei servizi, senza dimenticare la dilagante corruzione ed informalità.

Conclusioni

Le città prese in esame caratterizzate, oltre che dalla presenza di un imponente porto che traccia una linea di confine tra la città ed il mare, anche dalla complessità di un'orografia importante che ha imposto alle città di non potersi sviluppare in maniera lineare come per lo più è accaduto sul versante italiano nella zona centro-meridionale, ma piuttosto adeguarsi al territorio verso l'entroterra, che sia questo collinare o pianeggiante a seconda dei casi.

Gli sviluppi politici, sociali ed economici delle tre città nel XX secolo ne hanno fortemente connotato la restituzione dell'odierna immagine che offrono. Se da un lato Durazzo non ha avuto modo di vivere l'euforia della ricostruzione e del boom economico nel dopoguerra, Trieste ed Ancona hanno avuto questa opportunità, con risultati differenti, dovuti certamente, oltre che alle complessità del territorio, soprattutto al differente impegno che la politica ha adoperato nelle due città.

Dallo studio delle città prese in esame, appare evidente come la città di Durazzo abbia mantenuto più di ogni altra una estrema impermeabilità tra il sistema portuale ed il sistema urbano. La netta linea di confine tra i due sistemi non ha trovato modo di interrompersi e connettere le due realtà.

/ note

4/ P. Matvejevic, *Breviario mediterraneo*, Hefti Edizioni, Milano 1987, p. 8.

5/ E. Turri, *Adriatico Mare d'Europa*, Silvana Editoriale, Milano 1999.

6/ A. Di Campli, *Adriatico dopo la crisi*, List LAB, Trento 2009.

7/ A. Hirschman, *Felicità privata e Felicità pubblica*, Il Mulino, Bologna 1983.

8/ È una frase dell'abate illuminista Alberto Fortis in A. Marzo Magno, *Il leone di Lissa. Viaggio in Dalmazia*, Il saggiatore, Milano 2003.

9/ V. Mimica, *The Berlaghe affair / Vedram Mimica*, The Berlage Institute postgraduate school, Actar, New York-Barcelona 2017.

10/ P. Matvejevic, *Breviario mediterraneo*, Hefti Edizioni, Milano 1987.

03/

03/ oggetto

11/ B. Secchi, Prima lezione di urbanistica, Laterza, Roma-Bari 2000, pp. 141-142.

/ Esperire Durazzo

Rilevare è educare lo sguardo, vedere e far vedere come la città è fatta e interrogarsi sul come potrebbe essere fatta; è osservare in dettaglio i luoghi entro i quali le pratiche sociali si svolgono, i materiali urbani con i quali esse entrano in contatto e interferiscono, le loro caratteristiche metriche, materiche e tipologiche, il loro stato di conservazione, manutenzione e degrado, la loro adattabilità, la possibilità di una loro deformazione e trasformazione. Ascoltare è entrare in contatto con le pratiche sociali così come vengono vissute e raccontate dagli stessi protagonisti, coglierne le differenti temporalità, ricostruire microstorie, riconoscere immagini e miti diffusi, annotare ciò che ai diversi soggetti appare come un impedimento al completo dispiegarsi dei loro progetti individuali e collettivi¹¹.

Sono anni che vedo Durazzo crescere. Non ho mai avuto realmente modo, e forse nemmeno una reale intenzione prima d'ora, di tentare di conoscere e comprendere le complesse dinamiche che l'hanno portata all'attuale conformazione.

Appena arrivato a marzo 2021 mi è sembrato che ben poco fosse cambiato dal mio ultimo viaggio, le strade, lo spazio, gli ingorghi agli stessi incroci. Erano anni che non tornavo a Durazzo ed ho trovato l'unica differenza in un nuovo sgargiante semaforo.

Durazzo a dir la verità quasi non ha semafori e questo forse spiega anche i continui ingorghi. Se percorrendo le strade della città non ho percepito rilevanti elementi di variazione, diverso è stato l'arrivo a casa mia una volta varcato il cancello: dove prima insisteva una strada battuta dal passaggio dei veicoli, ora ecco un pavimento in autobloccanti (del quale non ero a conoscenza), dalla geometria sinuosa, che accompagna fino al bordo di casa; ai lati due porzioni di terreno, con gli alberi di arancio affiancati da nuovi alberi da frutto, quasi fosse un vero e proprio progetto, ma qui la città continua ad evolversi secondo le necessità e le possibilità dei singoli privati che all'interno delle proprie mura si impegnano a migliorare la propria condizione come singoli.

Il trascurato spazio tra i muri di cinta rimane cristallizzato e privo di qualità. La città rimane così un contesto urbano senza luoghi, in cui l'esperienza dell'attraversamento della città consiste nello spostarsi da un recinto all'altro.

La città si presenta sempre più come un insieme di "interni", quasi delle mura fortificate, alla costante ricerca di sicurezza e protezione, implodendo man mano nelle proprie nuove eterotopie¹².

Gli spazi interstiziali tra le mura, quegli spazi "esterni" vuoti che creano la rete dei percorsi, fanno paura.

12/ M. Foucault, *Eterotopia. Luoghi e non luoghi metropolitani*, Mimesis, Milano 1994.

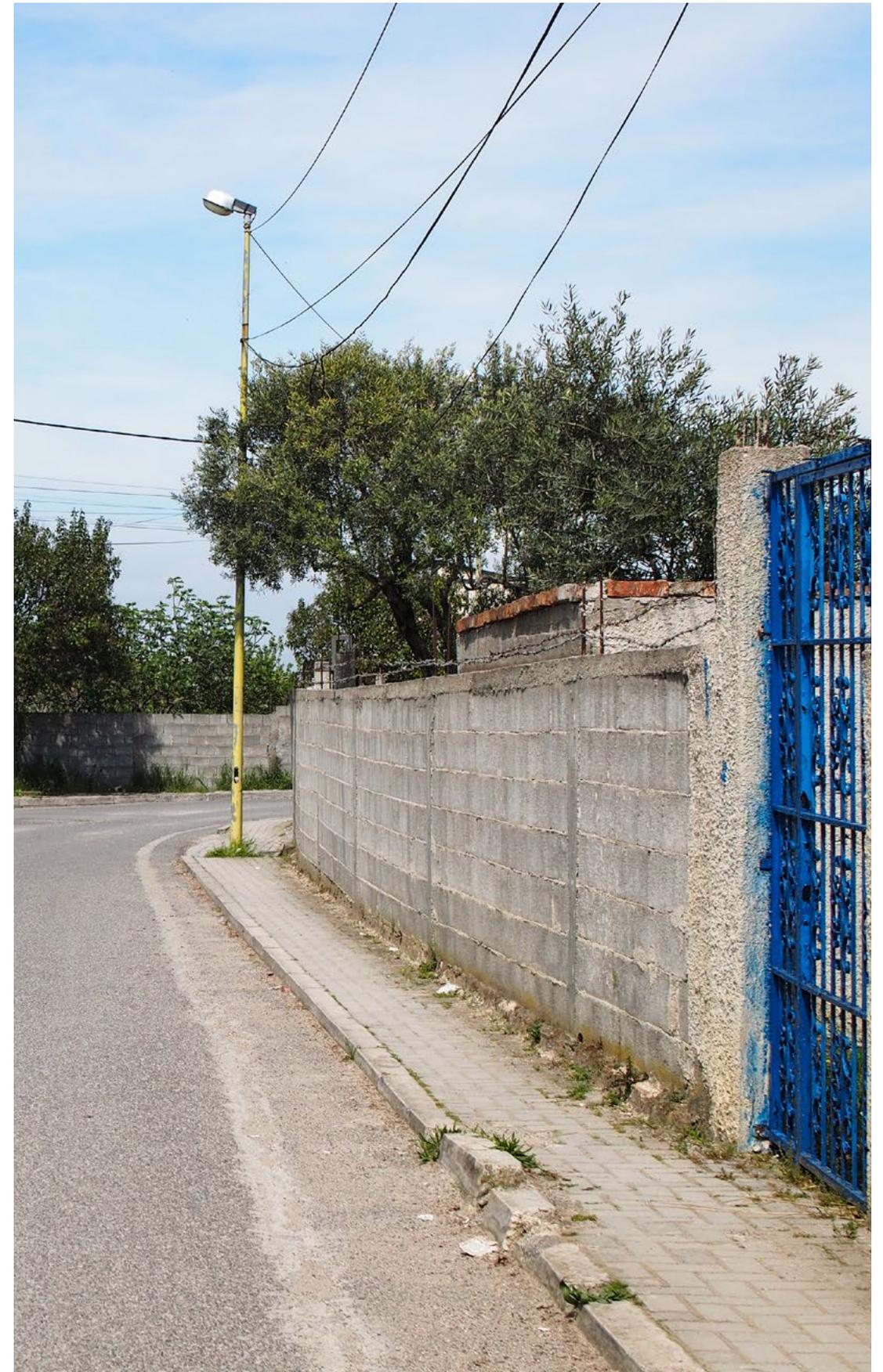


Tipologia dei muri di cinta che si ripropongono nel margine della città di Durazzo.



^
Tipologia dei muri di cinta che si ripropongono nel margine della città di Durazzo.

Spazi "esterni" interstiziali tra le mura da cui risulta lo spazio pubblico occupato dai percorsi. >





◀ Spazi “esterni” interstiziali tra le mura da cui risulta lo spazio pubblico occupato dai percorsi.

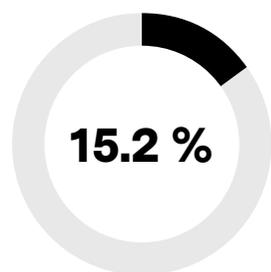
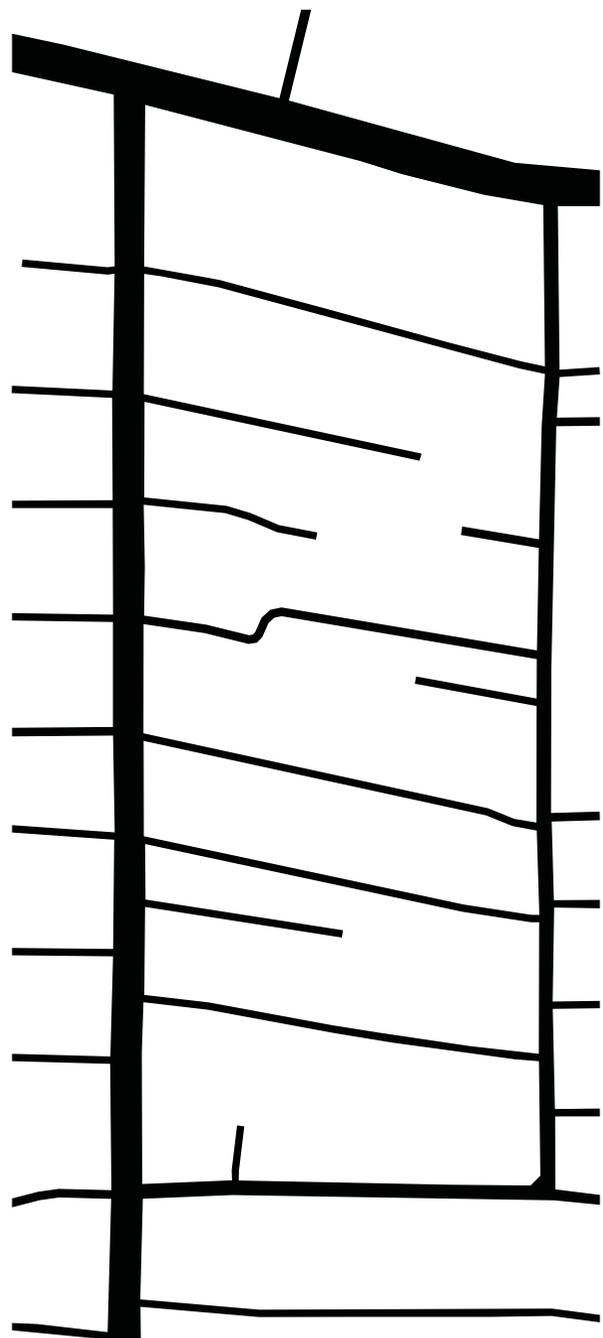
Dagli anni '90 i terreni inutilizzati derivanti dalle bonifiche di inizio Novecento¹³ e per buona parte anche il centro città sono stati oggetto di un'occupazione abusiva da parte di popolazione venuta a cercare un futuro migliore a Durazzo. Su questi terreni occupati abusivamente hanno costruito le loro case e i loro giardini, senza lasciare margine allo spazio pubblico. Ora il quartiere informale è costituito principalmente da spazi per la viabilità e lotti residenziali. La vita pubblica si svolge per strada perché non c'è altro spazio disponibile.

13/ Nei primi anni del Novecento iniziarono i tentativi di bonifica della palude di Durazzo, integrati a piani di espansione della città. I primi progetti furono redatti da ingegneri e architetti italiani. I lavori per la bonifica si interruppero a causa della Seconda guerra mondiale per poi riprendere negli anni '60. Il nuovo progetto di bonifica mira alla trasformazione di essa in terreni agricoli da dare in gestione alle cooperative agricole statali. Oltre alle opere di bonifica fu prevista anche l'integrazione di opere per la raccolta delle acque piovane e irrigazione dei terreni agricoli, trasformando il territorio paludoso ed il resto della piana in un reticolo di canali irrigui e/o drenanti racchiusi verso il mare da apposite opere di arginatura.

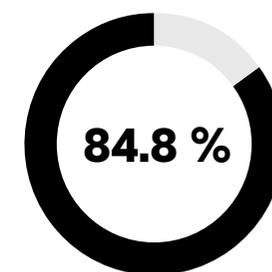
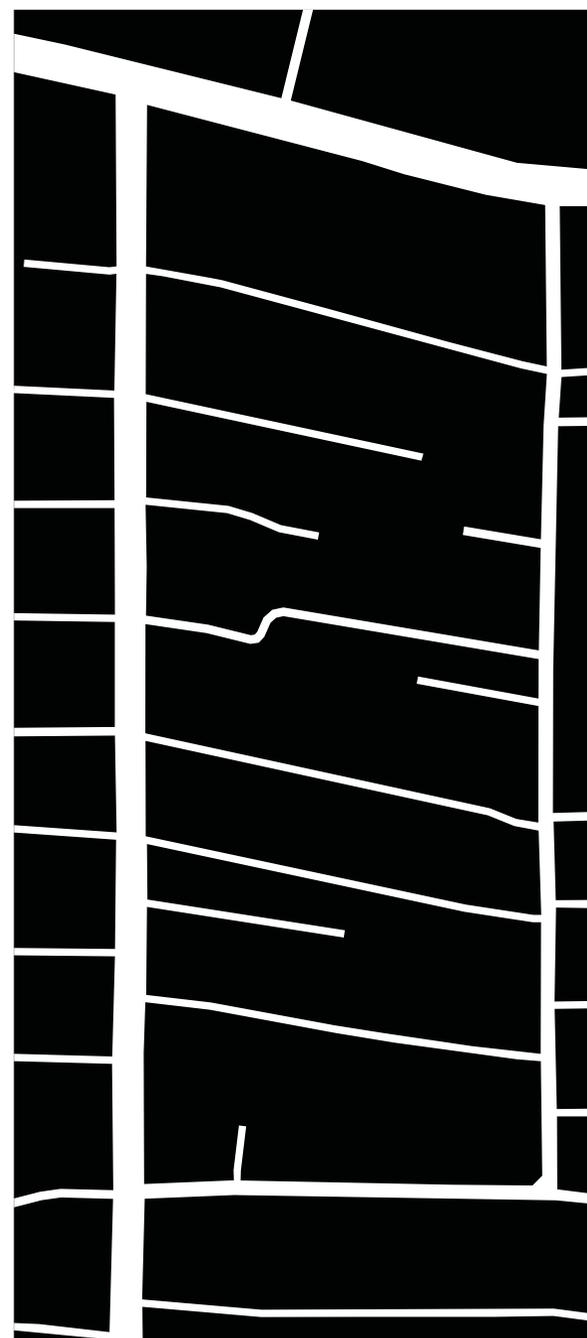


^
1940 - Durazzo, operazioni di bonifica della palude.

spazio pubblico



spazio privato



^
Rapporto tra spazio pubblico e privato in una porzione tipo dell'area informale di Keneta tra Rruga Petrit Dungu e Rruga Princ Vidi.

/ La città percepita

A Durazzo, specialmente nelle aree dei quartieri informali, emerge una carenza di spazi ricreativi, non ci sono campi sportivi o parchi giochi. Le poche aree a parco sono localizzate in prossimità del centro e sul *waterfront*. Come conseguenza, le persone ed in particolare i giovani, non si allontanano dai confini di casa per attività ricreative e svago.

Altro elemento critico a Durazzo sono le automobili. In Albania, come in molti altri Paesi ex-comunisti, sono uno *status symbol*. Quando le persone possono permettersi un'auto, la comprano e la usano per girare in città. La città non è stata originariamente progettata per una grande quantità di auto ed è quotidianamente congestionata e inquinata. L'impressione è che le strade siano costruite solo per le auto e non per i ciclisti e/o i pedoni, anche nelle aree in cui le persone che camminano sono più numerose di quelle che guidano.

Oltre a occupare le strade, le auto reclamano anche spazio per il parcheggio nello scarso spazio pubblico.

La città di Durazzo ha vissuto periodi fortemente discontinui e mai votati ad uno sviluppo urbano guidato e promosso dalle amministrazioni. Uno sviluppo che venendo a mancare è stato rimpiazzato dalla forte volontà della nuova popolazione che dall'ultimo decennio del XX secolo si è riversata in città.

La struttura complessa della città, con il suo edificato, le direzioni viarie e la morfologia, evidenzia da subito la presenza di un complesso e disordinato sistema urbano.

Vivendo per qualche tempo a Durazzo ho cercato di attuare un'analisi percettiva e morfologica dei luoghi e degli insediamenti, con l'intenzione di individuare alcune zone specifiche della città accomunate da ricorrenti elementi.

La prima zona è l'area balneare, destinata prevalentemente ad una fruizione turistica nella parte a Sud della città e del porto. Si tratta di un litorale che inizia in questa zona e prosegue verso Sud. Non si limita alla città di Durazzo ma prosegue per il golfo che ospita altri centri minori. Ancora più a Sud prosegue la presenza di aree balneari affini e destinate ad una prevalenza di fruitori turistici. Gli edifici che maggiormente caratterizzano questa zona della città sono strutture alberghiere di dimensioni più o meno importanti, sia come sviluppo in superficie che in altezza. Si possono trovare edifici con una superficie coperta che va dai circa 200 mq fino ai 1000 mq ed oltre. Le altezze di queste strutture alberghiere variano mediamente dai 3-4 piani fino ai 10 piani. Questa zona della città poco inficia sul centro e certamente in alcun modo sulla periferia verso la piana della città. L'impressione è che sia percepita quasi come una meta di villeggiatura per gli stessi cittadini di Durazzo.

L'area del porto di Durazzo (primo porto del paese per dimensione ed importanza a livello commerciale), si trova a Sud del centro città, in una posizione al confine tra il golfo ed il promontorio. La posizione di fatto del porto nega in maniera forte quello che è il legame tra mare e città. Accade che di fatto per i circa 2.5 km di viluppo costiero del porto non sia possibile nemmeno stabilire un contatto visivo con il mare, figuriamoci raggiungerlo. Difficile è in realtà raggiungere la stessa città di Durazzo con mezzi alternativi al trasporto su gomma. La ferrovia ad oggi si presenta come un elemento di cesura parallelo allo sviluppo dell'area portuale, non ben delimitato e confinato in tutte le sue parti, e non ben sfruttato. Sono infatti pochissime le corse che la percorrono nell'arco della giornata: 5 treni previsti in arrivo nel corso della giornata, ed altrettanti previsti in partenza. È palese che con questo ritmo, si perda l'opportunità di sfruttare una grande risorsa per la mobilità, attualmente affidata ad un numero indefinito di bus e navette che corrono in ogni direzione ogni giorno, ed inoltre si perpetuerà una condizione di stallo per l'area ferroviaria che nega un attraversamento legittimo, anche solo pedonale, per quasi 1,5 km di sviluppo lineare.

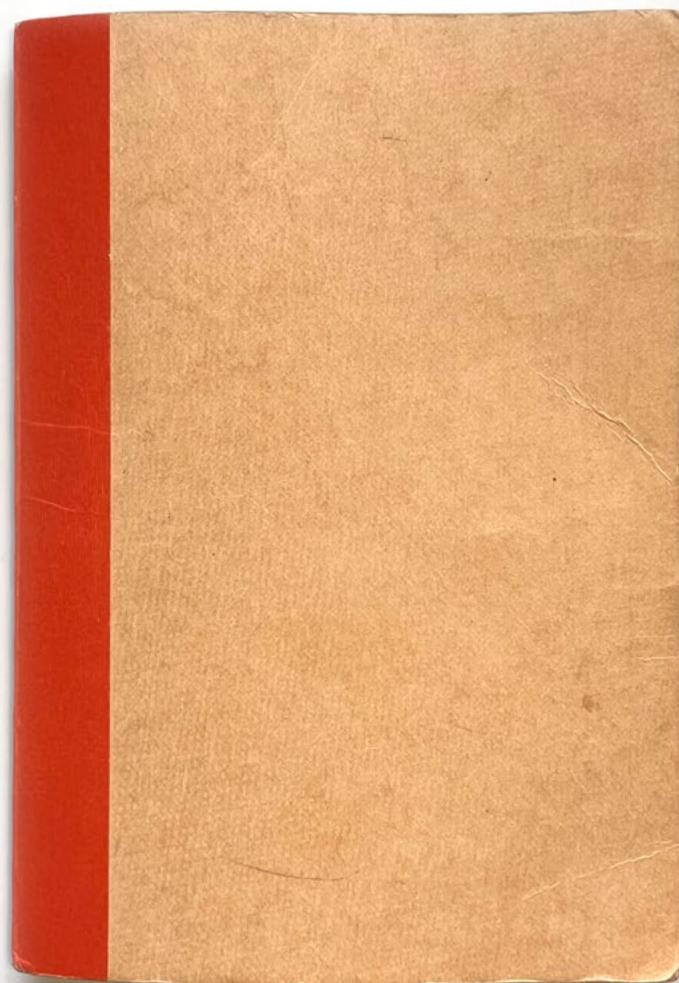
La via Adria (Rruga Adria), che corre parallela alla ferrovia in direzione Est-Ovest, rappresenta un altro forte elemento a barriera di una qualsivoglia permeabilità trasversale ad essa. Fino a pochi anni

fa questo asse viario era il più importante della città, era di fatto l'unico vero accesso a Durazzo.

Viaggia da Ura e Dajlanit fino al centro urbano. Di fatto prima che l'area della palude fosse bonificata, il percorso di via Adria coincideva con l'unico lembo di terra in grado di collegare il promontorio e la città di Durazzo con la terra ferma.

Inquadramento elementi morfologici.





/ Tracce di viaggio

Di seguito le tracce di un frammentato diario dell'esperienza svolta nel periodo trascorso a Durazzo in cui ho avuto modo di studiare e rilevare la città in maniera diretta.

Sabato 6 marzo 2021

Sto volando alla volta dell'Albania, ho scelto di trascorrervi un lungo periodo, tre mesi, perché voglio vivere per qualche tempo a Durazzo, ho delle frammentarie conoscenze pregresse derivate dall'adolescenza e non voglio possano influenzare lo studio della città. Sento di avere la necessità di ambientarmi e conoscere i luoghi.

Sono abbastanza curioso di quel che potrò scoprire.

Domenica 7 marzo 2021

Appena arrivato mi sembra che ben poco sia cambiato, le strade, lo spazio, gli ingorghi agli stessi incroci. Erano anni che non tornavo a Durazzo, ho avuto l'impressione che la città stenti ad evolversi. Un semaforo. Bello, a led, con molte corsie e poco spazio per queste. Molta estetica con poca funzionalità.

Se percorrendo le strade della città non percepisco rilevanti elementi di variazione, diverso è stato l'approdo a casa dei miei parenti, dove una volta varcato il cancello ritrovo, lì dove prima insisteva una strada battuta dal passaggio dei veicoli, un pavimento

in autobloccanti, dalla geometria sinuosa, che accompagna fino al bordo di casa; ai lati due porzioni di terreno, con gli alberi di arancio affiancati da nuovi alberi da frutto, quello che appare proprio un progetto di paesaggio. Nato dalla volontà di chi, allo stesso modo, ha ideato e costruito una accanto all'altra, ad una distanza di forse poco più di 5 metri, le due case che oggi insistono all'interno della proprietà.

Casa dei parenti nella parte marginale della città sviluppata sul promontorio, area insediata in contemporanea a quella di Keneta, ma con dinamiche differenti dovute al fatto che tali territori essendo sempre esistiti e non oggetto di una bonifica, avevano negli anni novanta già una proprietà ed era quindi necessario acquistare i terreni.

▼



14/ Al centro dell'attività di Co-PLAN c'è il lavoro con le persone e le istituzioni, per promuovere una trasformazione sociale tangibile e un cambiamento positivo sul campo, inducendo nella nostra società una conoscenza che guida il cambiamento per una gestione intelligente del nostro habitat. Co-PLAN svolge questa missione attraverso attività pilota e servizi di consulenza finanziati da istituzioni nazionali e internazionali e il coinvolgimento diretto con le comunità, le unità di governo locale e altre organizzazioni non governative nel campo della gestione urbana e regionale, della gestione ambientale e della finanza municipale. Il lavoro di ricerca e di consulenza di Co-PLAN si basa su quattro aree di competenza: Pianificazione Territoriale e Sviluppo del Territorio, Governance Urbana e Regionale, Gestione Ambientale Urbana, con la Ricerca che costituisce una caratteristica trasversale e condivisa da tutti i team. Nel corso degli anni Co-PLAN ha realizzato oltre 150 progetti in Albania e nella regione, finanziati principalmente da agenzie e istituzioni di finanziamento, come la

Mercoledì 10 marzo 2021

Ho iniziato ad approfondire le pubblicazioni che Ledio Allkja (PhD ed esperto in pianificazione territoriale), in qualità di mio referente per Co-PLAN, Institute for Habitat Development¹⁴.

Sto approfondendo la ricerca storica relativamente al XX secolo in Albania.

Non ho mai avuto modo di studiare gli accadimenti che hanno portato all'attuale conformazione dei centri maggiori del paese, tra cui Durazzo.

Venerdì 19 marzo 2021

Inizio a cercare di riorganizzare le idee sul come poter impostare l'indice per raccontare la città.

Ho l'impressione che la mia ricerca stia iniziando a disperdersi, mi sto interessando di tutto, troppi aspetti che mi forniscono certamente delle basi utili, ma che rischiano di risultare poco funzionali allo scopo della tesi.

Martedì 23 marzo 2021

Negli scorsi giorni ho trovato indicazioni riguardo a degli studi preliminari, propedeutici alla redazione di un Piano Regolatore per la città di Durazzo.

Risalgono alla prima metà degli anni '90. Certamente restituiscono una accurata fotografia dello stato dell'arte in quegli anni, ma l'espansione della città era agli albori e ciò che emerge dai disegni del tempo sono poche case sparse oltre la città densa, nulla a che fare con la condizione odierna.

Sabato 27 marzo 2021

Sto cominciando ad elaborare le prime restituzioni grafiche della città.

Con i primi disegni di base sottomano comincio a sviluppare le prime riflessioni relative anche ad una potenziale idea progettuale. Comincio a maturare ed a rielaborare le informazioni acquisite dalla ricerca delle scorse settimane.

Comincio a pensare all'utilizzo della piazza come dispositivo utile al progetto. Cerco di capire come con la sua atmosfera possa incrementare la socialità e l'utilizzo dello spazio pubblico. Credo sia necessario riuscire in qualche modo a proporre dei nuovi poli, dei nuovi centri urbani in questo esteso tessuto urbano monocentrico.

La città multicentrica può essere, soprattutto in questo caso più efficiente. Può contribuire alla cancellazione della definizione di periferia, a favore di una città settorializzata e con più centri tematicamente differenti.

Places, use and form. The form reflects the place, the place is just so, and the use reflects this and that¹⁵.

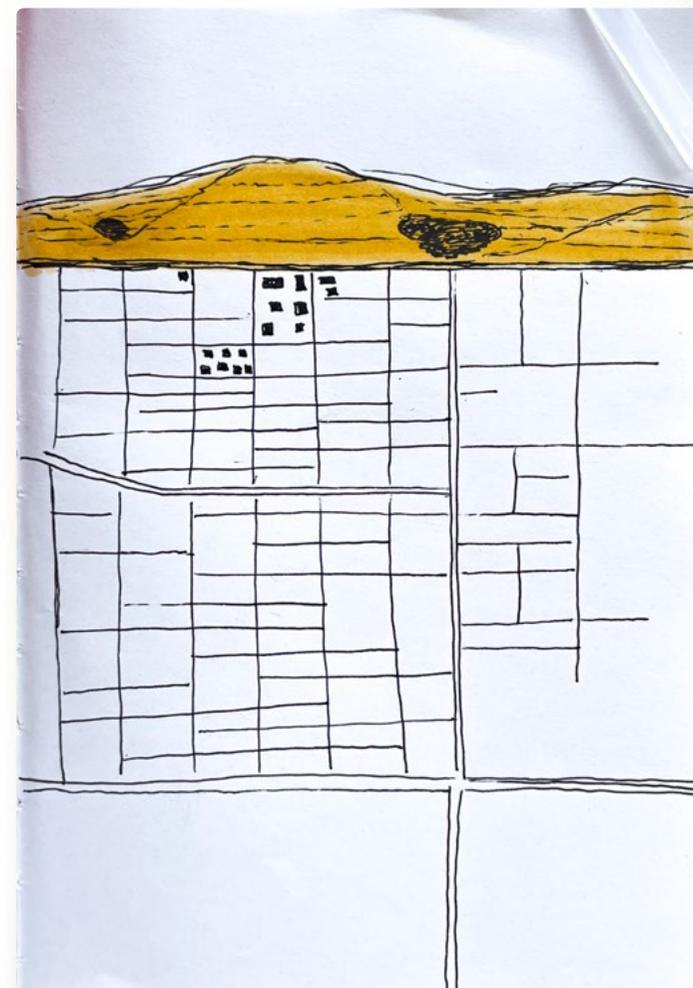
Mercoledì 31 marzo

Lezione del Professor Pepe Barbieri "Reti flussi e luoghi per abitare l'Adriatico"

Commissione Europea, UNDP, USAID, la Banca Mondiale, il governo olandese, l'Agenzia Austriaca per lo Sviluppo, ecc.

-
15/ J. Gehl, R. Rogers, *Cities for People*, Island Press, 2010.

Disegno del sistema urbano di Keneta, delimitato dal promontorio e scandito dal sistema viario. All'interno della griglia l'edificato apparentemente ordinato risulta più denso verso il promontorio per dilatarsi poi verso la piana della bonifica.



Venerdì 2 aprile

Sto proseguendo la ricerca e lavorando sull'individuazione e lo studio di potenziali progetti virtuosi sviluppati a Durazzo negli ultimi decenni, partendo dai più datati investimenti della World Bank ai più recenti investimenti, sia pubblici che privati nella zona del waterfront che dall'area portuale si estende verso il promontorio. Mi sembra sempre più chiaro come gli investimenti siano mirati e confinati, senza l'intenzione di restituire al contesto degli apporti benefici.

Domenica 4 aprile

Dall'analisi di progetti sviluppati in città emerge come dalla caduta del regime nel '91, il capitalismo abbia prevalso in tutte le aree fertili del paese. Ne sono conseguite una serie di attività, le quali invece di dare valore alle cose hanno dato valore al solo denaro, corrompendo in maniera irreversibile l'immagine delle città ed il paesaggio.

Lunedì 6 aprile

Sto iniziando a fare le prime passeggiate nei territori al limite, cerco di cogliere quanti più elementi tramite appunti e fotografie. Parallelamente inizio oggi a fare anche i primi voli con il drone per ottenere del materiale quanto più attendibile dell'area di intervento individuata. Le planimetrie più recenti che ho recuperato in Comune sono datate 2014, credo possano essere anche vagamente antecedenti dai confronti con le ortofoto del 2014.



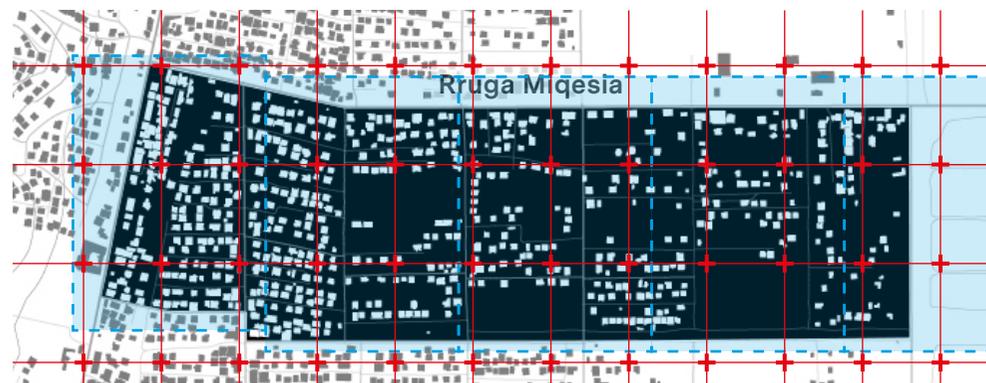
Nelle settimane rimanenti ho sfruttato il tempo a mia disposizione per rielaborare il materiale reperito per arrivare a restituire varie analisi sulla città, nonché predisporre il materiale propedeutico al progetto.

Lunedì 12 aprile - Sabato 24 aprile

Vista la non reperibilità di dati sufficientemente aggiornati sullo stato della città ed in particolar modo della zona di Keneta, decido di avviare un'attività di rilievo diretta con l'ausilio del mio drone (modello "DJI mini 2"). La zona scelta per il rilievo è una zona marginale di Keneta lungo Rruga Miqesia.

Le fotografie sono state acquisite in più fasi e con differenti zoom di presa ad altezza di 350 m s.l.m. per poi essere elaborate con 3DF Zephyr al fine di generare una nuvola di punti ed ottenere un'ortofoto priva di deformazioni, oltre che una serie di informazioni relative all'andamento altimetrico del terreno.

Area di rilievo e reticolo quadranti fotograficiacquisiti.
 v



Mercoledì 14 aprile/ rilievi drone



Mercoledì 14 aprile/ rilievi drone



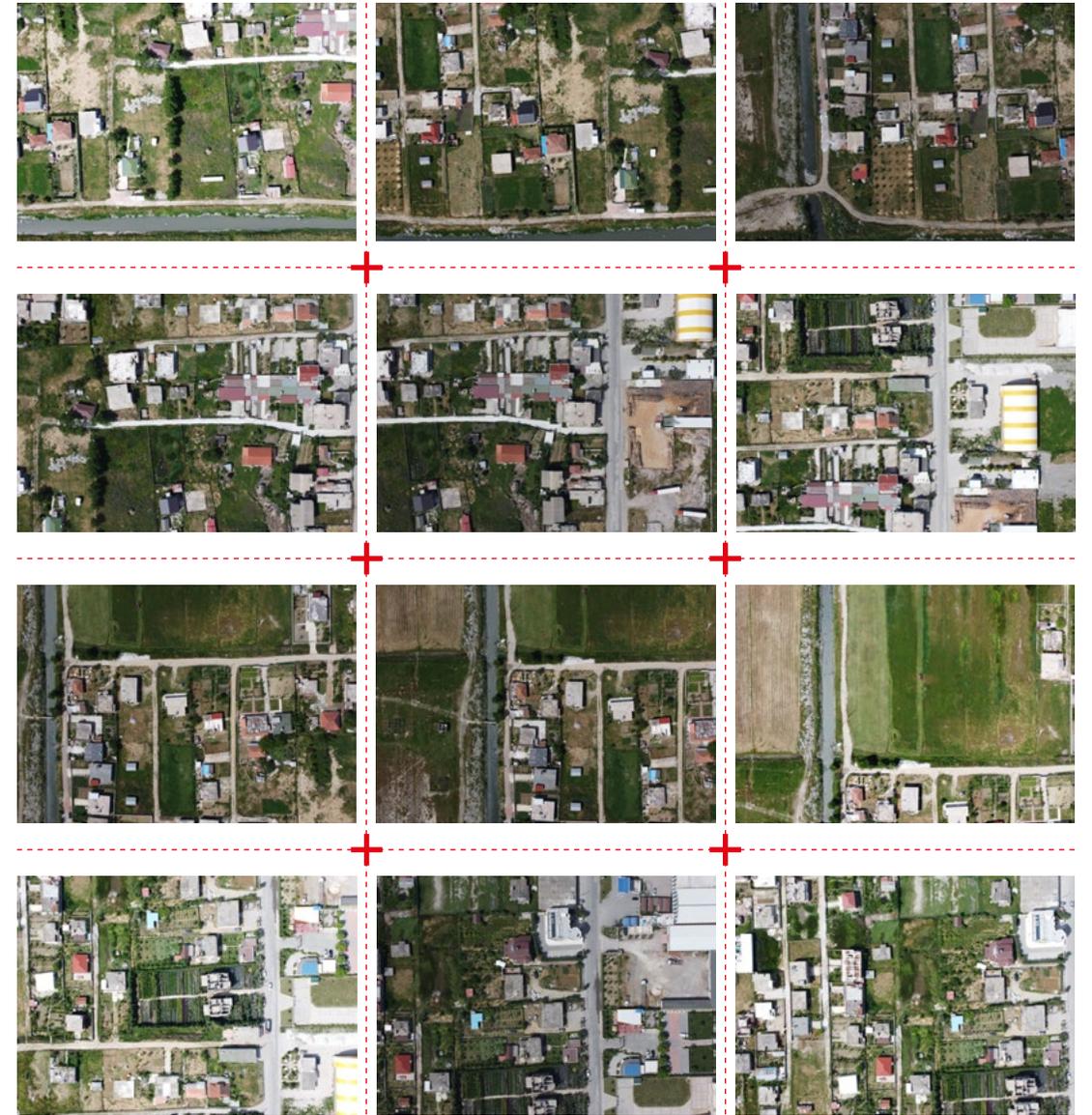
Venerdì 16 aprile/ rilievi drone



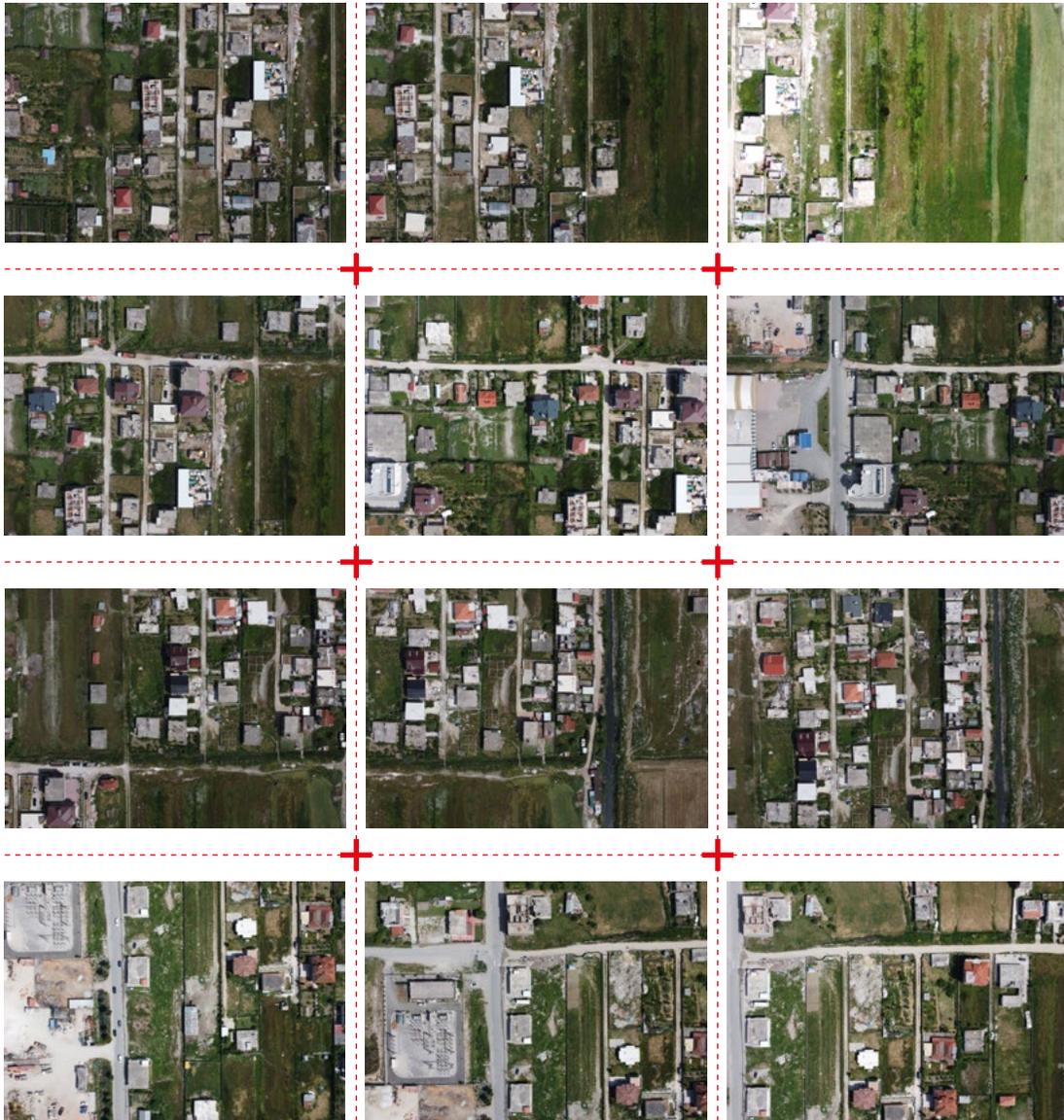
Venerdì 16 aprile/ rilievi drone



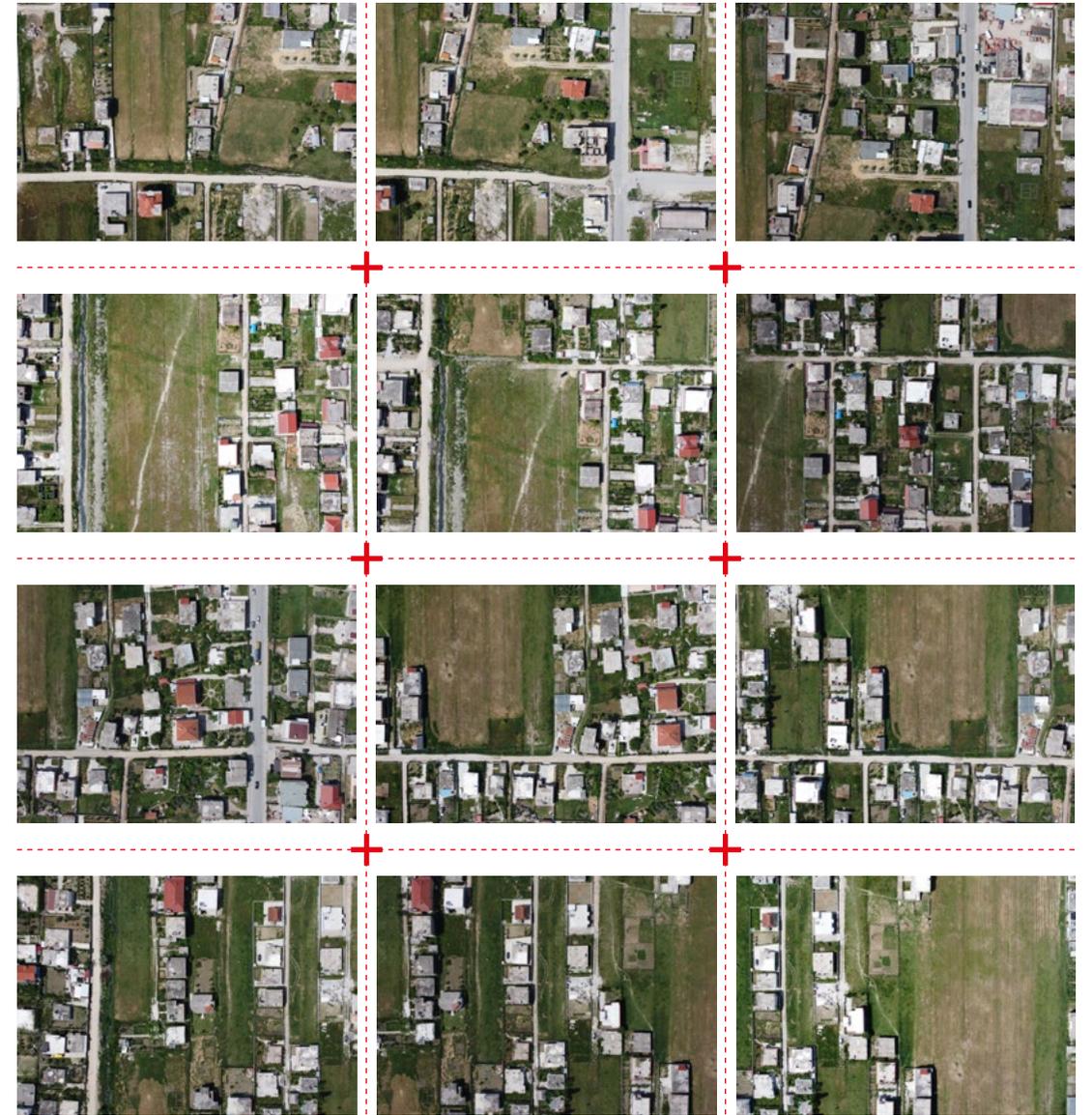
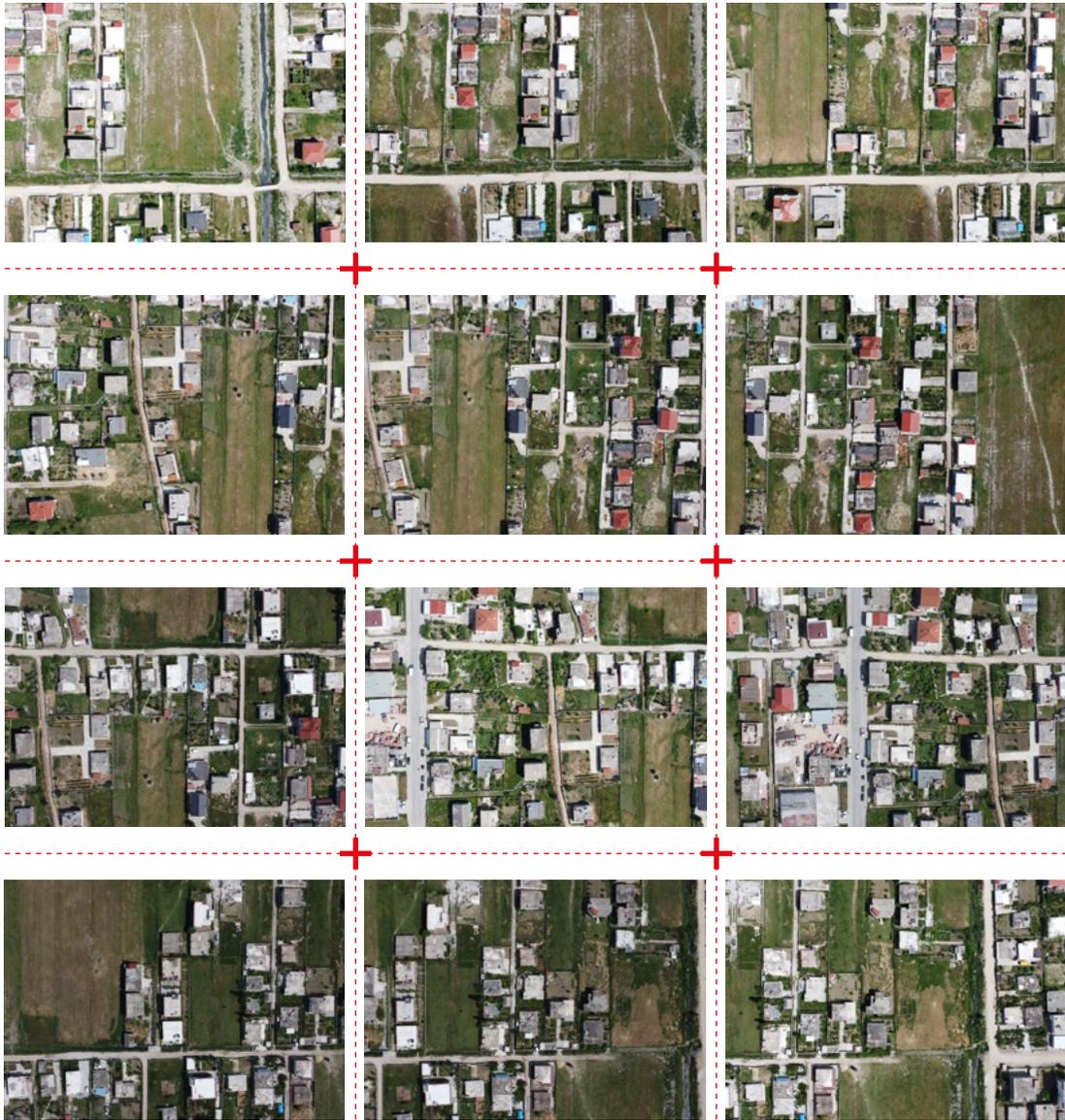
Lunedì 19 aprile/ rilievi drone



Martedì 20 aprile/ rilievi drone



Mercoledì 21 aprile/ rilievi drone



Venerdì 23 aprile/ rilievi drone



Venerdì 23 aprile/ rilievi drone



Ortofoto ottenuta tramite
elaborazione di nuvola
di punti densa con 3DF
Zephyr.



Giovedì 29 aprile/ camminare nel margine



Giovedì 29 aprile/ camminare nel margine

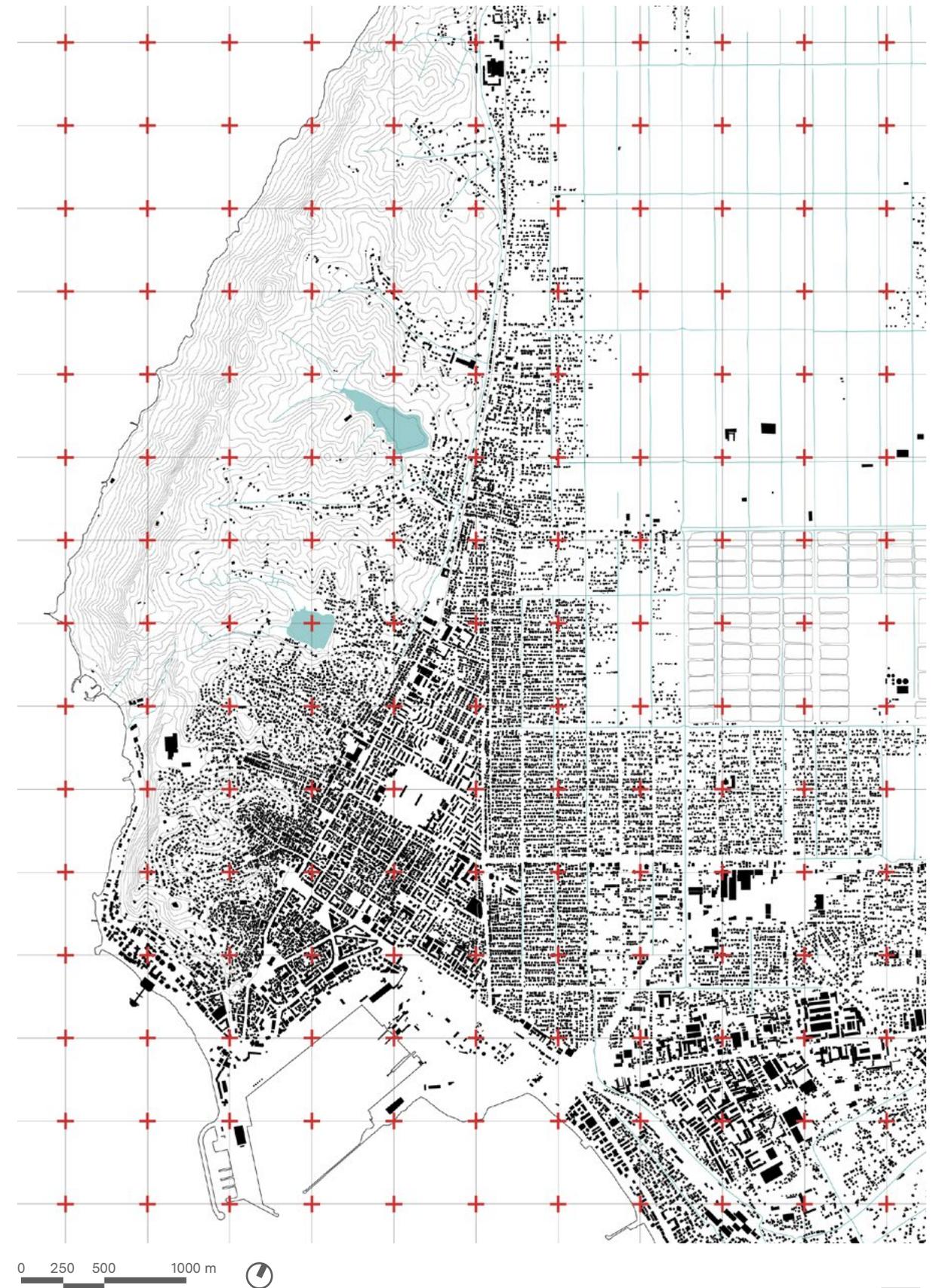




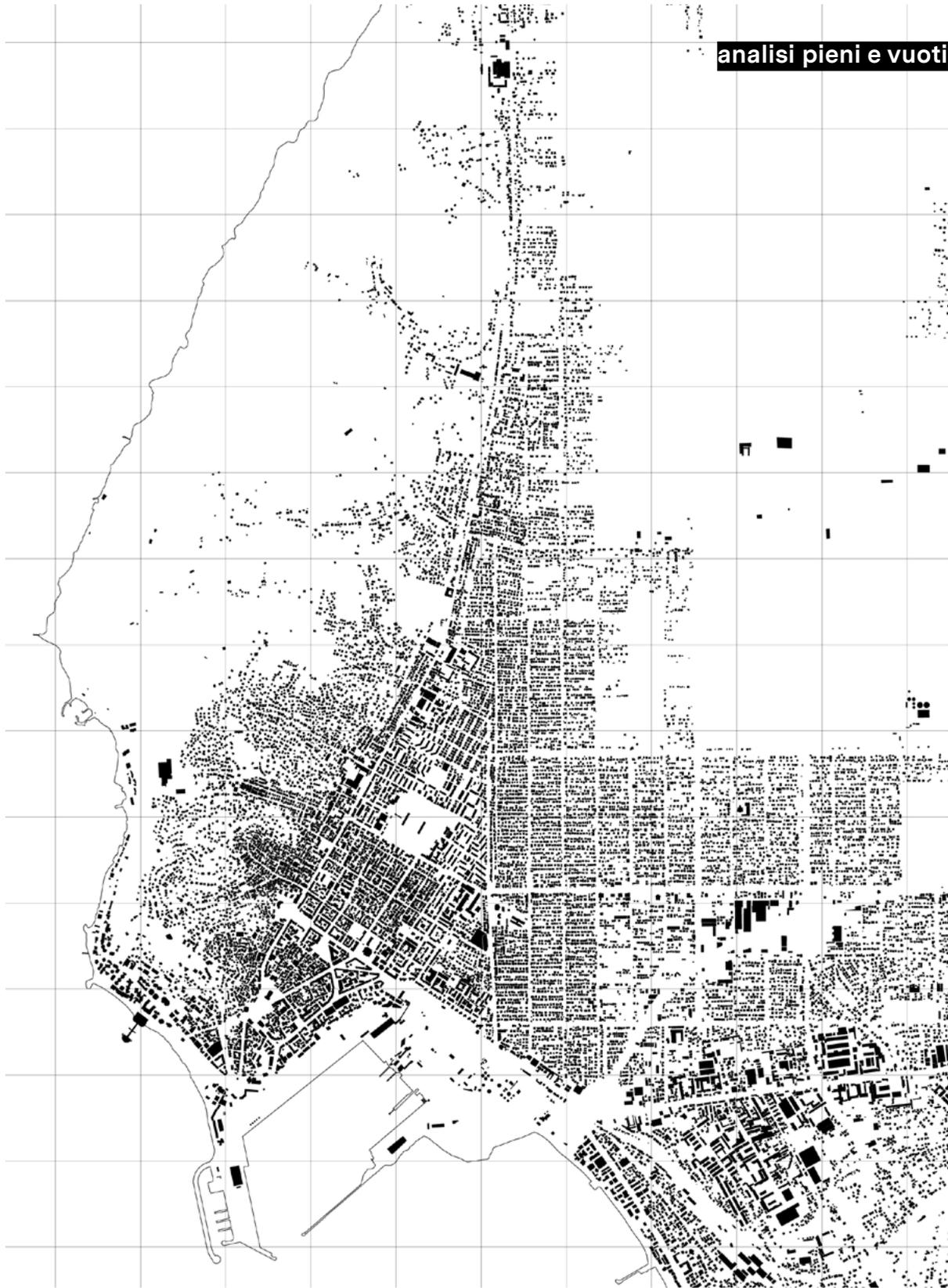
◀ Canale di drenaggio del sistema di bonifica.

/ Analisi urbane

Di seguito una serie di analisi sul territorio urbano della città di Durazzo. Analisi propedeutiche alla lettura delle potenzialità e delle criticità intrinseche del sistema urbano, mediante la scomposizione dei livelli che lo costituiscono.



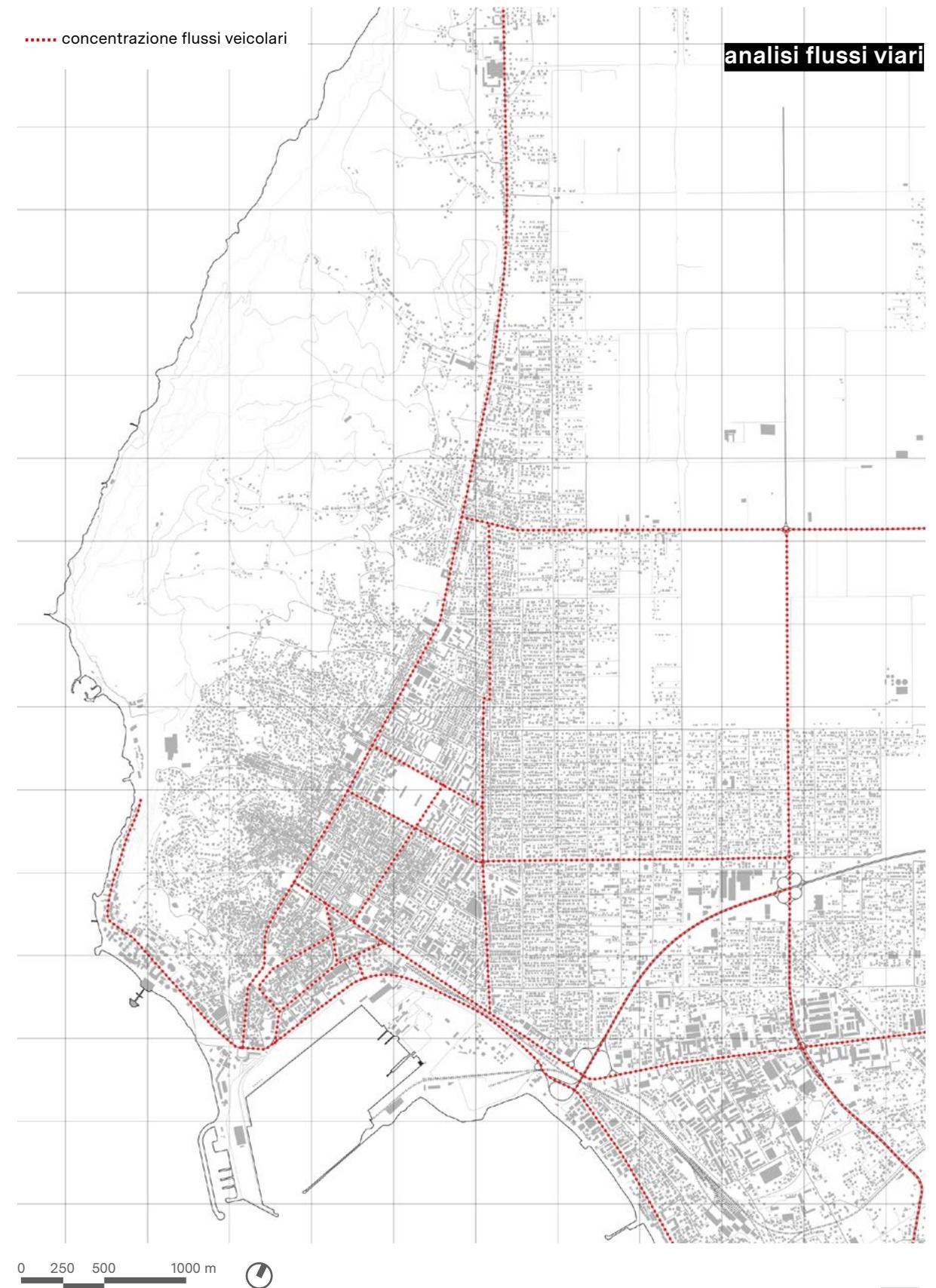
analisi pieni e vuoti



analisi viabilità



Emerge da un'ulteriore esame dell'infrastruttura viaria come l'apparente ramificazione densa della viabilità risulti di fatto inconsistente nella zona di Keneta. I principali assi viari individuati come percorsi a maggiore flusso veicolare e con una maggiore quantità di servizi ed attività si concentrano per lo più in corrispondenza del centro storico della città, per arrivare poi a diradarsi fino a scomparire nell'area di Keneta.

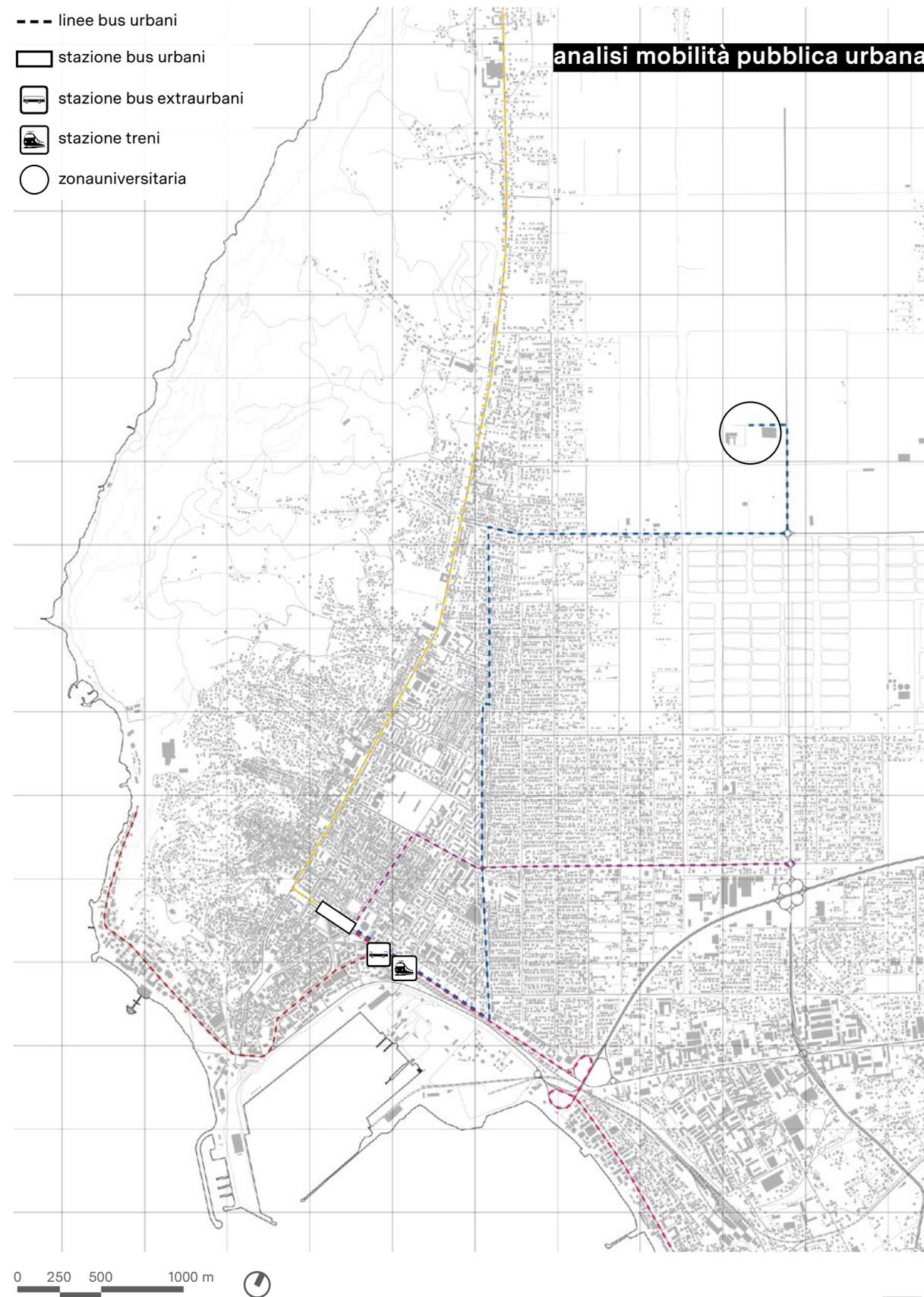


I nodi corrispondenti alle stazioni della mobilità pubblica risultano localizzati in prossimità del centro, le linee da qui partono con un sistema radiale al fine di raggiungere specifici punti della città, non garantendo una diffusa infrastruttura della mobilità pubblica.

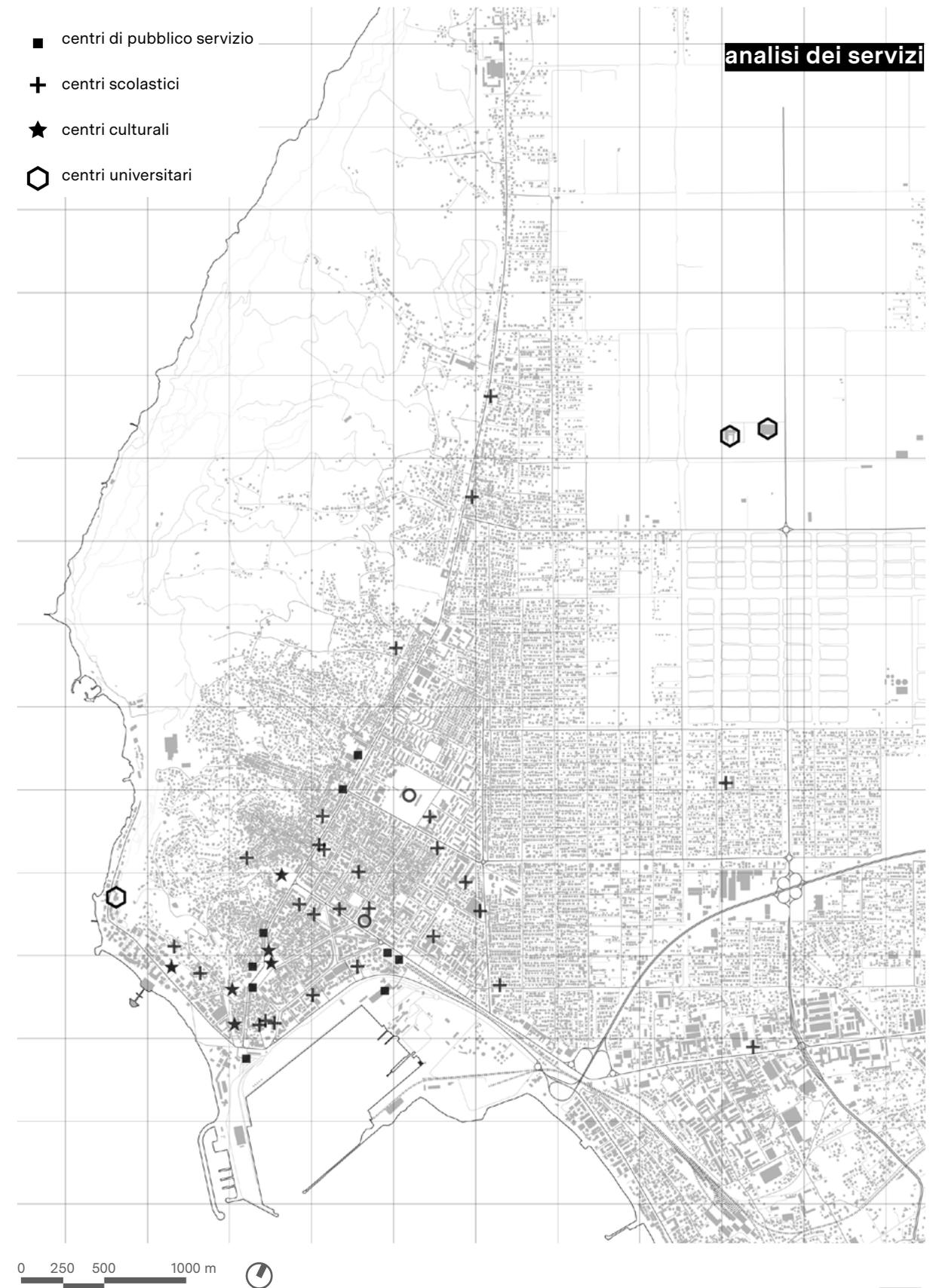
È infatti evidente come tale carenza infrastrutturale porti la città ad essere costantemente soggetta a sovraffollamento veicolare.

La sola linea di trasporto che attraversa la zona di Keneta è dovuta alla presenza di nuove e recenti attività universitarie insediate a Nord di Keneta al di fuori del tessuto urbano. Tale tratta risulta per tanto ad uso semi esclusivo degli utenti universitari.

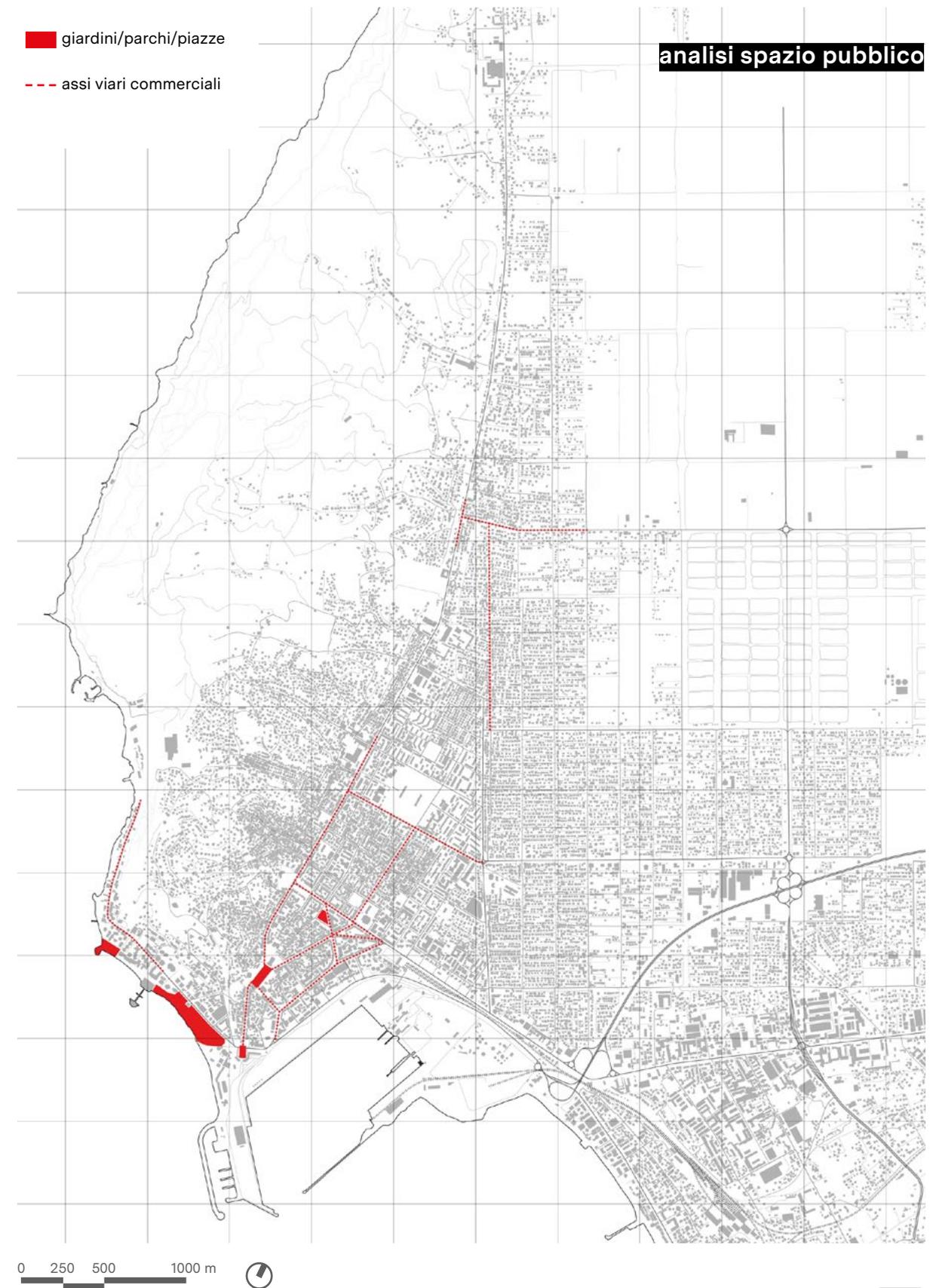
La carenza della mobilità pubblica è inoltre evidenziata anche dall'assenza di informazioni banali quali numero delle linee e tragitto, per individuare le linee urbane è stato infatti necessario fare un'indagine tra i residenti ed in alcuni casi percorrere il tragitto a bordo dei mezzi.



Il layer dei servizi conferma quanto emerso dalle precedenti analisi, una concentrazione evidente per numero e per varietà, è localizzata nell'area centrale della città. Manca una valida offerta di servizi nella zona di Keneta. Ciò comporta la necessità di doversi spostare per accedere a tale offerta e di conseguenza ad una cristallizzazione delle zone di margine, che continuano a svolgere il ruolo di luoghi dormitorio in cui si sviluppano sole attività individuali.

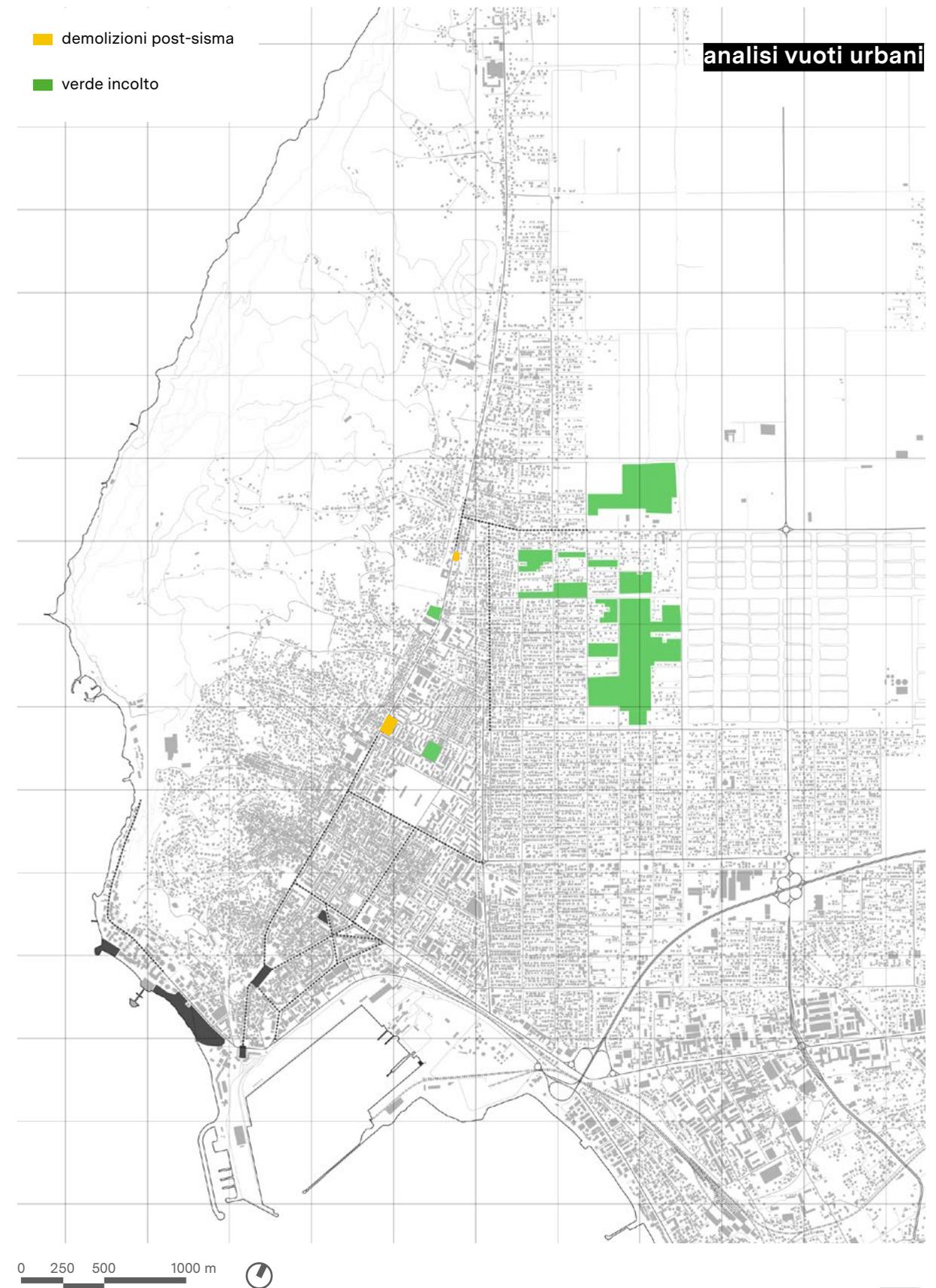


Lo spazio pubblico nella città è carente e per lo più concentrato. Si distinguono due tipologie di elementi: le campiture corrispondenti ad aree quali piazze o giardini/parchi e gli assi in cui la vita pubblica è frutto delle attività commerciali presenti e si svolge nel margine tra la via carrabile e gli edifici, garantendo limitate opportunità di socialità. Le aree che permettono una maggiore qualità della vita pubblica si concentrano prevalentemente nel centro storico della città ed in prossimità del *waterfront*, rendendo così la vita pubblica e di comunità un elemento quasi elitario, per il quale si rende necessario uno spostamento importante da parte di chi abita ai margini della città.



I vuoti presenti nel sistema urbano sono il risultato del crescente diradamento insediativo man mano che ci si avvicina al margine. A questi si aggiungono alcuni svuotamenti operati nella parte più consolidata di città a causa dei danni provocati dal terremoto che nel novembre 2019 ha colpito la zona di Durazzo.

L'analisi dei vuoti urbani è stata sovrapposta alla precedente analisi dello spazio pubblico perchè è interessante come tali spazialità risultino diametralmente opposte nell'infrastruttura urbana. I vuoti forniscono l'occasione per sopperire all'assenza di spazio pubblico ed attenuare il divario tra le parti di città.



11/ B. Secchi, *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Roma-Bari 2000, p. 141-142.

12/ M. Foucault, *Eterotropia. Luoghi e non luoghi metropolitani*, Mimesis, Milano 1994.

13 Nei primi anni del novecento iniziarono i tentativi di bonifica della palude di Durazzo, integrati a piani di espansione della città. I primi progetti furono redatti da ingegneri e architetti italiani. I lavori per la bonifica si interruppero a causa della Seconda guerra mondiale per poi riprendere negli anni '60. Il nuovo progetto di bonifica mira alla trasformazione di essa in terreni agricoli da dare in gestione alle cooperative agricole statali. Oltre alle opere di bonifica fu prevista anche l'integrazione di opere per la raccolta delle acque piovane e irrigazione dei terreni agricoli, trasformando il territorio paludoso ed il resto della piana in un reticolo di canali irrigui e/o drenanti racchiusi verso il mare da apposite opere di arginatura.

14/ Al centro dell'attività di Co-PLAN c'è il lavoro con le persone e le istituzioni, per promuovere una trasformazione sociale tangibile e un cambiamento positivo sul campo, inducendo nella nostra società una conoscenza che guida il cambiamento per una gestione intelligente del nostro habitat. Co-PLAN svolge questa missione attraverso attività pilota e servizi di consulenza finanziati da istituzioni nazionali e internazionali e il coinvolgimento diretto con le comunità, le unità di governo locale e altre organizzazioni non governative nel campo della gestione urbana e regionale, della gestione ambientale e della finanza municipale. Il lavoro di ricerca e di consulenza di Co-PLAN si basa su quattro aree di competenza: Pianificazione Territoriale e Sviluppo del Territorio, Governance

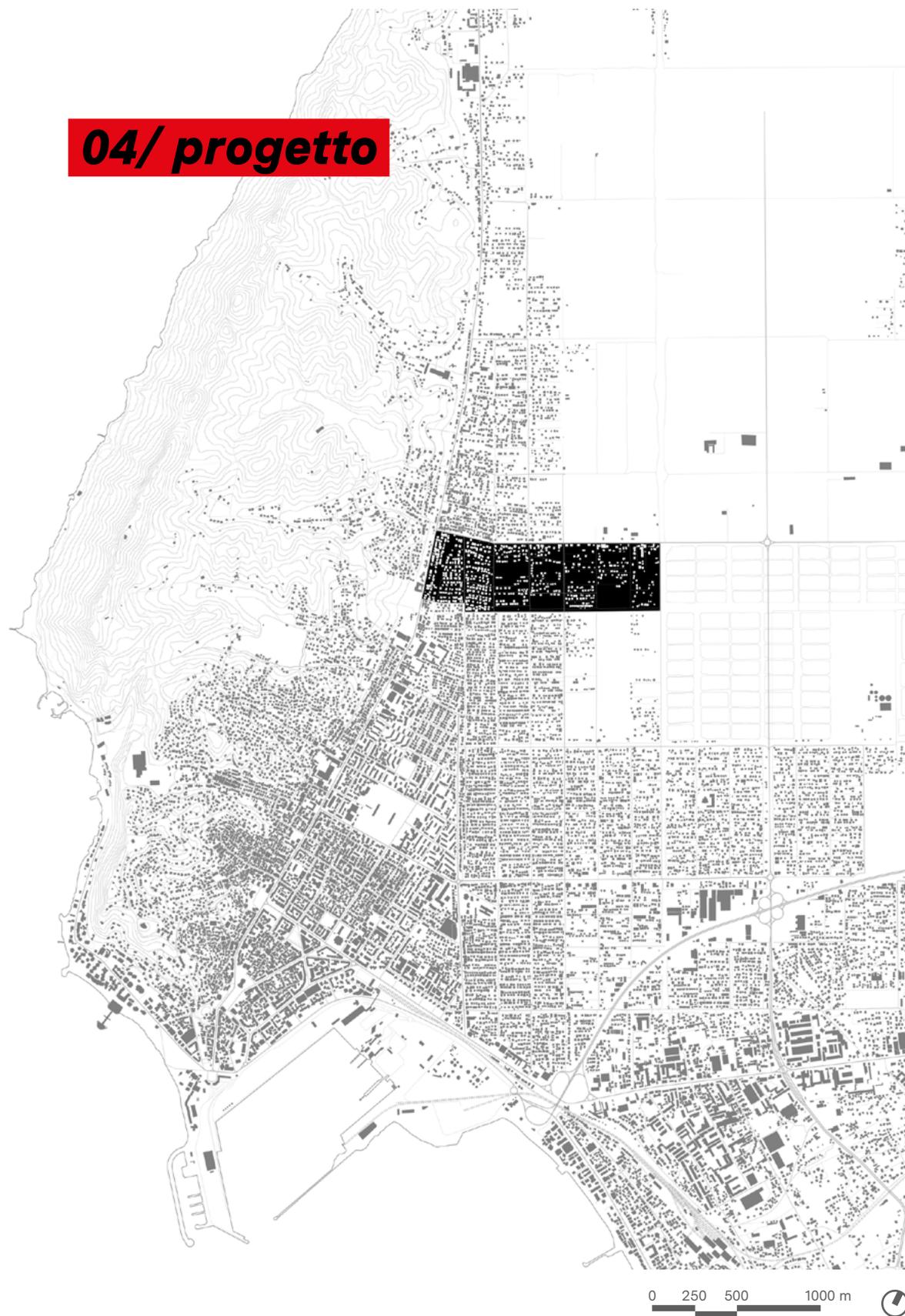
/ note

Urbana e Regionale, Gestione Ambientale Urbana, con la Ricerca che costituisce una caratteristica trasversale e condivisa da tutti i team. Nel corso degli anni Co-PLAN ha realizzato oltre 150 progetti in Albania e nella regione, finanziati principalmente da agenzie e istituzioni di finanziamento, come la Commissione Europea, UNDP, USAID, la Banca Mondiale, il governo olandese, l'Agenzia Austriaca per lo Sviluppo, ecc.

15/ J.Gehl, R. Rogers, *Cities for People*, Island Press, 2010.

04/

04/ progetto



/ Cenni sul 900

Nel periodo successivo alla Seconda guerra mondiale fino agli anni '60, l'Albania si è trovata a ricostruire il tessuto distrutto durante il conflitto bellico, nel successivo decennio è iniziato un periodo di industrializzazione per poi arrivare ai primi anni '80 in cui i vertici del potere imposero un isolamento interno del paese che portò ad un collasso dell'economia. Alla fine degli anni '80 solo il 35% della popolazione albanese viveva in aree urbane.

Durante il periodo comunista vennero edificate oltre 230.000 unità residenziali, ma, nonostante ciò, alla fine degli anni '80, l'Albania si trovava ad essere il penultimo paese in Europa per indici residenziali. Era consueto che più famiglie si trovassero nella condizione di dover condividere una singola unità abitativa. Questa parte della grande emergenza abitativa che i centri urbani si trovarono ad affrontare nel periodo post-comunista, oltre alla grande depressione economica che colpì maggiormente la popolazione delle aree rurali del paese, furono gli elementi che portarono un gran numero di interi gruppi familiari, a muoversi verso i grandi centri urbani quali Durazzo.

Quest'ultimi incapaci di offrire loro adeguati spazi, porteranno ad un fenomeno di auto-gestione ed appropriazione del territorio, come ribellione anche alla negazione della proprietà privata imposta fino a pochi anni prima dal regime comunista.

Il primo periodo post-comunista dei primi anni '90, fu accompagnato da una generale

stagnazione sociopolitica e da una sempre più decadente economia fino al collasso del 1997. Nell'ultimo decennio degli anni '90 l'Albania attraversò un periodo di rapida e confusionaria urbanizzazione dei propri centri urbani, provocato dall'improvvisa privatizzazione dell'economia, dalla decentralizzazione del potere di governo e dalla dilagante propagazione della corruzione. Il capitalismo iniziò ad insinuarsi sul fertile suolo albanese.

Il grande cambiamento degli anni '90 è stato caratterizzato soprattutto dalla costruzione di edifici non autorizzati su tutto il territorio albanese. Il *boom* di questo fenomeno informale è da attribuirsi di fatto a due motivi: in primo luogo l'enorme domanda di alloggi, da parte di molti albanesi che per anni si erano visti negare l'opportunità di muoversi liberamente aspirando a migliori condizioni di vita; in secondo luogo, la dimostrazione della pubblica autorità di non essere in grado di fornire adeguate alternative legali ed accessibili.

/ La città diffusa che subisce l'ordine del paesaggio

16/ Termine inglese che significa «espansione» (e come forma verbale «espandersi»). Riferito alla città (s. urbano, urban s. o suburban s.) è sinonimo di locuzioni come città diffusa e designa le espansioni a bassa densità e ad alto consumo di territorio proprie di molte aree urbanizzate contemporanee.

Ciò che ha maggiormente connotato l'espansione di Durazzo dai più comuni *sprawl*¹⁶ europei, è l'organizzazione territoriale ed urbana assolutamente razionale e geometrica, scandita secondo la ripetizione di un modulo derivato dal paesaggio della bonifica, che dalla unità minore, l'isolato, costruisce per multipli un'articolazione territoriale.

L'esperata applicazione di un modulo porta ad una riduzione del territorio ad una superficie virtualmente isotropa, in cui è l'orizzontalità a dominare. Una organizzazione diffusa, rigidamente controllata da un modulo che costituisce sia la misura della città che quella della campagna, rendendo così difficile definire un vero e proprio confine tra le parti della città.

/ L'idea di progetto

È qui, ai bordi della periferia, il posto a cui guardare a come prendono forma le cose. La città contemporanea, quella composta da queste periferie, dovrebbe produrre una sorta di manifesto, di omaggio anticipato a una forma di modernità che, rispetto alle città del passato, può sembrare priva di qualità, ma della quale un giorno dovremo riconoscere che i molti vantaggi sono quantomeno pari agli svantaggi¹⁷.

Accade che nella città consolidata, la sua immagine ed i suoi valori, sono trasmessi alla vicina periferia attraverso un sistema di connessioni e reti, ideate per una serie di movimenti e flussi che tendono al centro, confermando così non solo il potere attrattivo e sociale delle aree più antiche, ma anche il percorso di avvicinamento verso il nucleo della città, verso la preponderanza degli elementi verticali e dei luoghi centrali della vita quotidiana.

L'idea del progetto nasce dalla volontà di mutare la percezione della parte marginale della città, quella porzione urbana definibile come retroterra lontano e che più di ogni altra parte di città si presta al mutamento ed allo sviluppo economico e sociale. Una porzione di città a bassa densità, connotata da soli flussi che si muovono verso gli spazi pubblici presenti nel retroterra immediato (centro storico), posto alle spalle del porto ed in prossimità del *waterfront* della città.

Tale idea di progetto intende fornire una visione

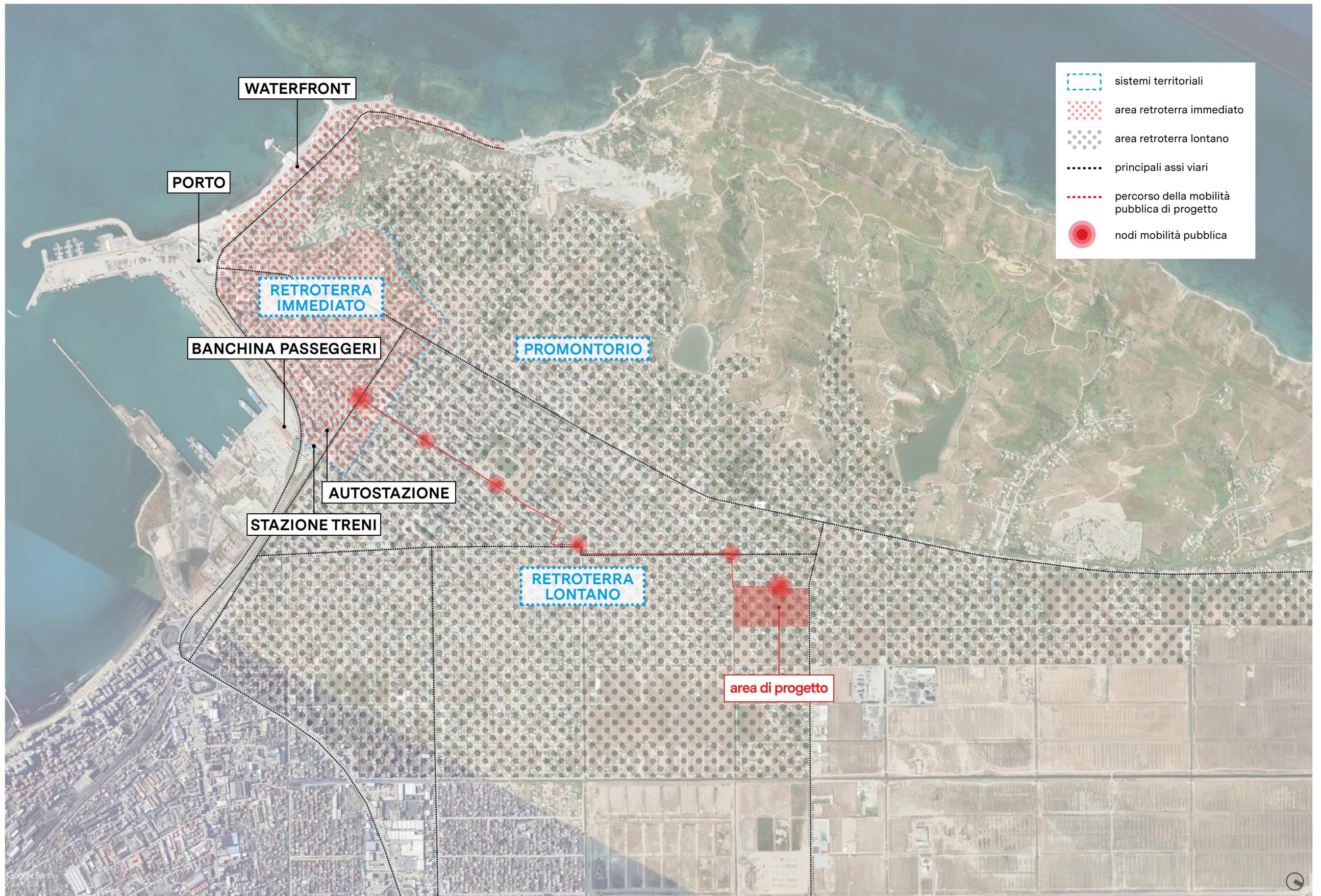
17/ R.Koolhaas, *Testi sulla (non più) città*, Quodlibet, Macerata 2021.

-
18/ J.Gehl, *Life Between Buildings. Using public space*, Island Press, 2011.

più sostenibile di sviluppo, in contrapposizione alle soluzioni recentemente approvate dagli enti statali, le quali prevedono ingenti investimenti nell'area portuale e sul *waterfront*, per trasformarli in residenze ed ormeggi di lusso, per lo più inaccessibili alla popolazione della città.

L'idea del progetto non può essere un singolo elemento a soluzione di una complicata combinazione di problematiche. Può invece essere la base su cui fondare ed estendere una serie di reti, che sia quella ecologica, dei trasporti o del *welfare* per la popolazione.

Partendo dagli spunti che Gehl fornisce in *Life Between Buildings*¹⁸, ovvero che le persone sono attratte da altre persone e che avere modo di vedere cosa accade all'interno dello spazio pubblico incentiva la fruizione dello spazio stesso, la volontà è quella di garantire la fruibilità degli spazi marginali, tramite collegamenti pubblici agili in grado di connettere in breve tempo il margine con il centro, o meglio favorire flussi che tendano dal centro a muoversi verso il margine.



WATERFRONT

PORTO

RETROTERRA
IMMEDIATO

BANCHINA PASSEGGERI

PROMONTORIO

AUTOSTAZIONE

STAZIONE TRENI

RETROTERRA
LONTANO

area di progetto

-  sistemi territoriali
-  area retroterra immediato
-  area retroterra lontano
-  principali assi viari
-  percorso della mobilità pubblica di progetto
-  nodi mobilità pubblica



La scelta dell'area di progetto è ricaduta sul di un comparto marginale della città, individuato mediante le analisi urbane precedentemente illustrate.

L'area di progetto è delimitata a nord da *Rruga Miqesia*, ad est da *Rruga Petrit Dungu*, ad ovest da *Rruga Princ Vidi*, mentre a sud da uno dei canali principali del sistema di bonifica, al di là del quale si trova *Rruga Shoqata Duresi*.

Vista la differente densità insediativa presente nelle aree di Keneta e l'assenza di indicazioni fornite da piano regolatore per quanto riguarda le nuove costruzioni, l'area è stata analizzata per comparti, al fine di ottenere degli indici edificatori di massima per evitare che le nuove costruzioni risultino incoerenti con il contesto.

Inquadramento dell'area >
di progetto.



L'area di progetto presenta una maggiore densità nella porzione a Nord, che affaccia su *Rruga Miqesia* con circa il 35% del suolo occupato da edifici. Al di sotto di tale area densa è evidente un importante vuoto urbano, il quale per caratteristiche dimensionali rappresenta un elemento di grande potenzialità per lo sviluppo di un progetto ad ampia scala, il quale possa offrire nuovi spazi per la vita pubblica e di comunità.

Gli spazi di margine al di sotto si alternano ad edifici sviluppati linearmente in maniera disomogenea. L'infrastruttura viaria è frammentata e non consente una piena permeabilità del comparto. Sono evidenti i segni degli attraversamenti che nel tempo si sono costituiti nelle aree di vuoto per sopperire all'inadeguatezza e frammentarietà dei percorsi esistenti, i quali per altro sono a stento sufficienti alla fruizione carrabile e non prevedono appositi spazi destinati a fruitori pedonali. Nonostante il limitato flusso veicolare in queste aree, la sovrapposizione tra flusso veicolare e pedonale rappresenta un importante elemento di criticità.

L'area in adiacenza al canale, che in questo tratto non è stato tombato è percepita nel quartiere come elemento di criticità, la manutenzione di tale sistema è carente e nel tempo i detriti si sono stratificati sulle sponde, rendendole insalubri e compromettendo la corretta e piena funzionalità del canale.



Il sistema insediativo che ha originato questa parte di città è strutturato su una continua alternanza di muri di cinta, realizzati per rimarcare in maniera inequivocabile la proprietà privata.

Tale sistema rende difficilmente manipolabile ed adeguabile l'infrastruttura viaria e l'eventuale completamento delle aree mediante il progetto di nuove costruzioni.

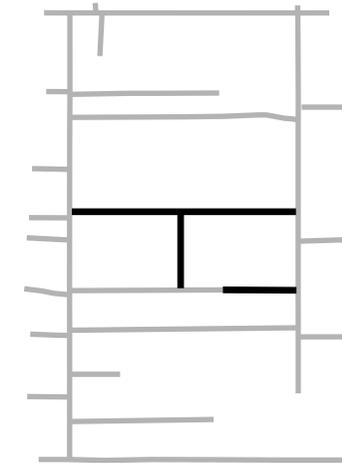
Sottraendo le superfici vegetali derivanti dai vuoti urbani comparabili ad aree incolte, emerge come la piantumazione di essenze arboree sia relegata alla singola iniziativa privata e non vi siano strategie comuni e pubbliche di piantumazione, soprattutto lungo il canale di drenaggio, il quale a Sud si trova ad avere a ridosso *Rruga Shoqata Durresi* senza alcun tipo di intervento di consolidamento delle sponde.



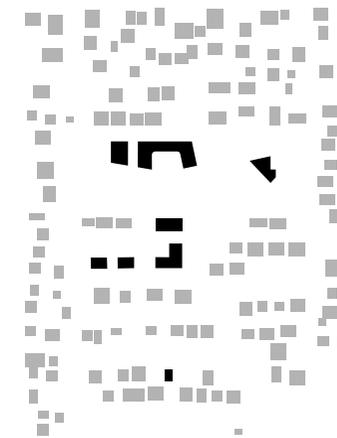
Gli obiettivi di progetto alla scala urbana mirano al completamento del comparto mediante le seguenti strategie:

- mantenimento degli attuali confini definiti dai muri di cinta al fine di non ledere la proprietà privata;
- completamento dell'infrastruttura viaria, al fine di evitare percorsi senza uscita i quali limitano la propria funzionalità ad un ristretto numero di fruitori e comportano la non attraversabilità del comparto;
- completamento dell'edificato mediante l'inserimento di edifici a prevalente destinazione pubblica nel più ampio vuoto urbano ed edifici residenziali nelle aree interstiziali in cui le dimensioni ne consentano l'insediamento;
- completamento delle aree interstiziali non edificabili mediante la realizzazione di percorsi pedonali al fine di garantire la permeabilità del comparto e separare i flussi veicolari e pedonali;
- valorizzazione dell'area lungo il canale di drenaggio la quale a fronte di una bonifica delle sponde potrà essere trasformata in un parco lineare che valorizzi tale elemento fondamentale per la vita dell'ex area paludosa e renda fruibile l'area limitrofa.

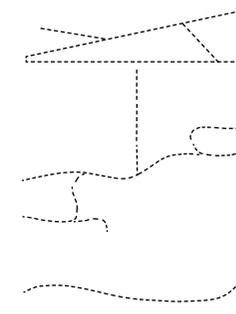
Diagrammi strategie di > progetto.



completamento dell'infrastruttura viaria



completamento dell'edificato

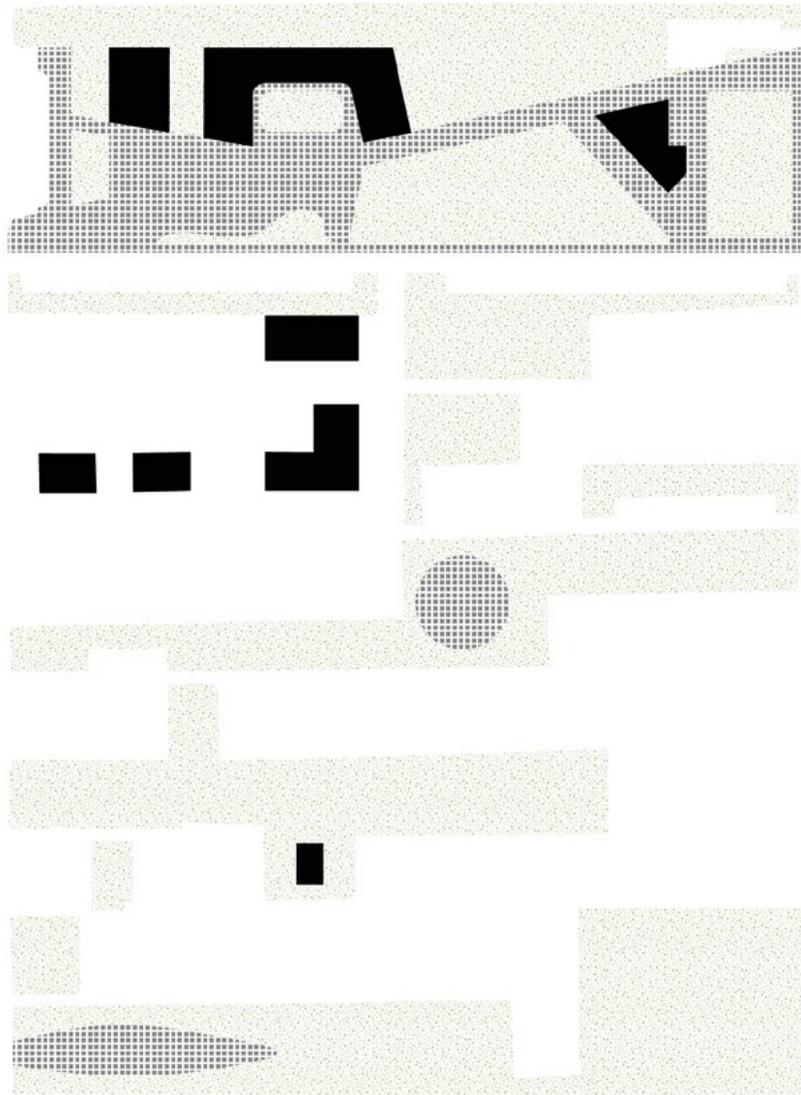


completamento con percorsi pedonali nelle aree interstiziali

04/ progetto

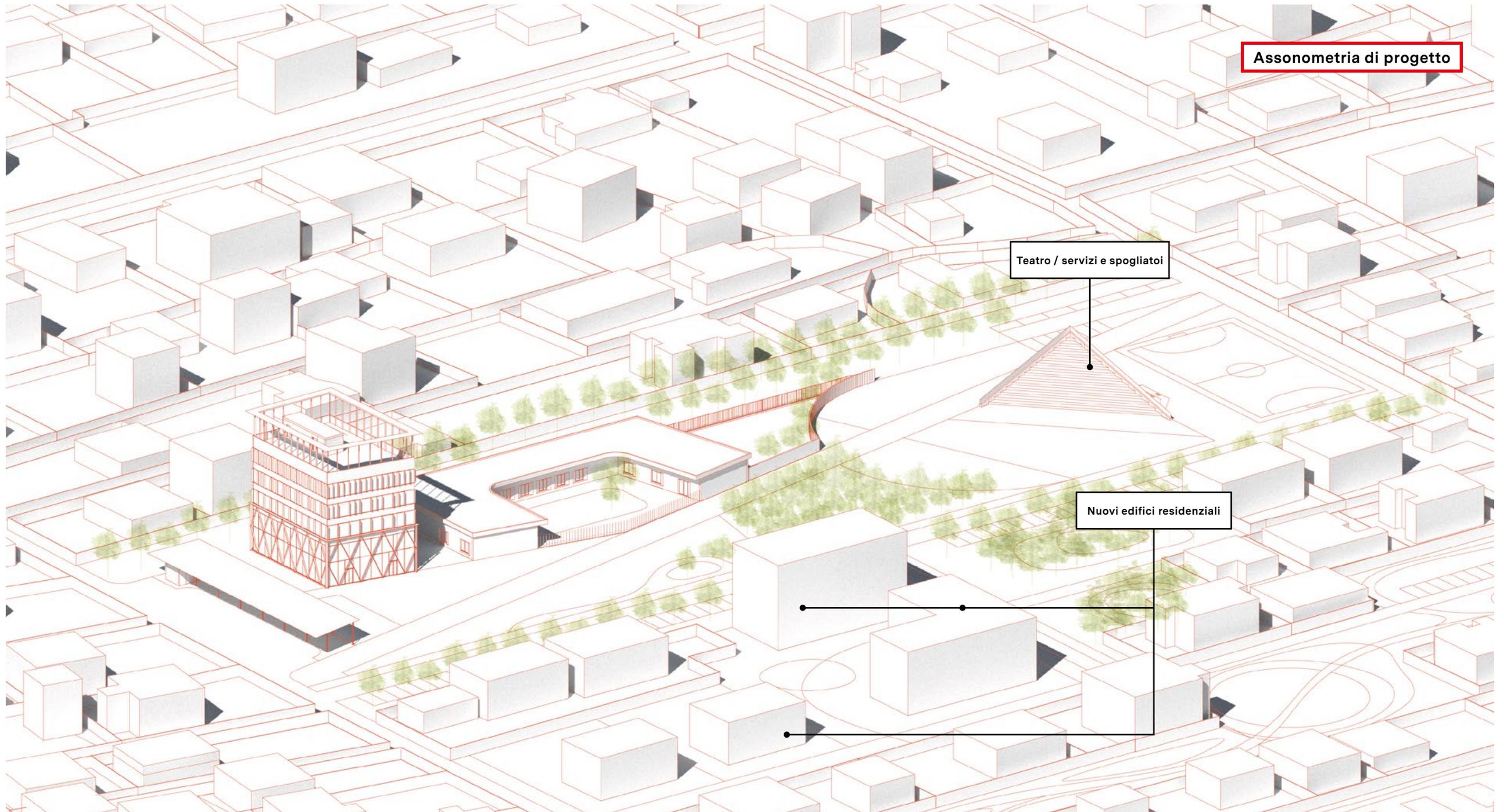
	sup. coperta nuovi edifici	- 3.000 m ²
	sup. minerale	- 6.700 m ²
	sup permeabili	- 23.900 m ²

Schema delle superfici del progetto alla scala urbana.
 ✓



Planimetria generale di progetto

Approfondimento progettuale



Assonometria di progetto

Teatro / servizi e spogliatoi

Nuovi edifici residenziali

Per cogliere al meglio il rapporto tra gli edifici e il disegno alla scala urbana è stato necessario approfondire con un disegno più di dettaglio una porzione del comparto fin qui considerato..

L'approfondimento progettuale si concentra sul vuoto urbano più importante del comparto. L'idea progettuale nasce dalla volontà di offrire una serie di spazialità non organizzate secondo il consueto schema ortogonale che connota il contesto. L'asse diagonale è il segno che delimita l'edificato dalla parte più naturale dell'area, ma allo stesso tempo tiene in collegamento i differenti elementi del progetto. La pensilina di attestamento dei bus è l'elemento che intende connettere l'area con il lontano centro urbano localizzato in quello che precedentemente è stato definito retroterra immediato. Il primo approdo superando la pensilina è la grande piazza pubblica su cui affacciano gli edifici in progetto.

La torre uffici grazie al suo sviluppo verticale si configura come elemento riconoscibile e caratterizzante dell'area, in un contesto urbano prevalentemente orizzontale. La strategia di proporre un edificio completamente destinato ad uffici deriva dall'analisi delle città europee che negli ultimi decenni sempre più hanno decentrato le attività del settore terziario. Ciò permette inoltre di offrire alla città, se replicato, una strategia utile a decongestionare il centro ed attivare nuove dinamiche nelle zone periferiche del margine. L'inserimento di un grande edificio pubblico è l'occasione per avviare dinamiche di rigenerazione che lavorano entro la costituzione di un baricentro, funzionale e percettivo, capace di riorganizzare

la fruibilità e la vitalità dell'area in maniera spontanea, coinvolgendo la popolazione stessa in un processo partecipato di co-abitazione dei luoghi. Sulla copertura della torre, inoltre, è previsto un luogo di relax, ma potenzialmente anche di lavoro, liberamente accessibile ai dipendenti, ma anche dall'esterno in occasione di eventi.

L'edificio basso ospita una serie di servizi al cittadino in quanto dalle analisi è emersa una totale assenza di questi nell'area di Keneta. I servizi più vicini si trovano ad oltre 2 km, i quali se percorsi con i ritmi della città che si trova costantemente intasata dal traffico arrivano a determinare tempi di percorrenza superiori ai 20-30 minuti, senza considerare le difficoltà legate al parcheggio. L'intenzione è che tali attività contribuiscano alla definizione di una nuova polarità nell'area di progetto.

Nell'area votata ad attività all'aperto, accanto al campo da gioco, vi sono i servizi connessi, ospitati in un edificio la cui morfologia ospita sul lato opposto le gradinate di un teatro all'aperto, il cui palco ha come quinta un giardino delle essenze ed un bosco di nuova piantumazione.

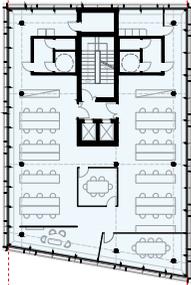
L'azione di compattare la parte edificata e dedicare ad uso pubblico la maggior parte dell'area apre ad una necessaria riflessione sul presidio di questo spazio e sulla sua fruibilità: dando la garanzia di una abbondante frequentazione quotidiana.

Copertura con fotovoltaico integrato

Copertura praticabile accessibile da vano scale

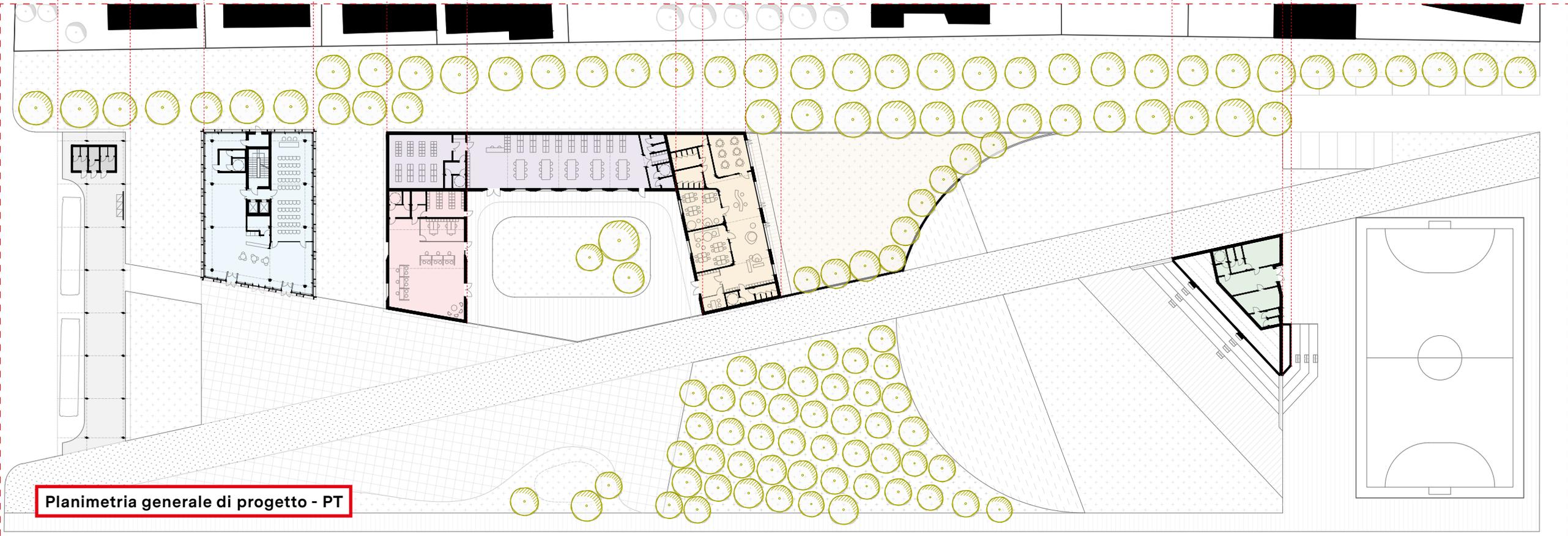
Copertura verde con piantumazione estensiva

Gradoni teatro all'aperto



Piano tipo (P2-P5)

Torre uffici	1.575 m²
PT_sala conferenze foyer caffetteria	
P2-P5_uffici	
Uffici anagrafe	185 m²
front office uffici magazzino	
Biblioteca	310 m²
area consultazione archivio consultabile archivio/magazzino	
Asilo	270 m²
giardino di pertinenza	500 m ²
Edificio teatro	90 m²
servizi e spogliatoi	



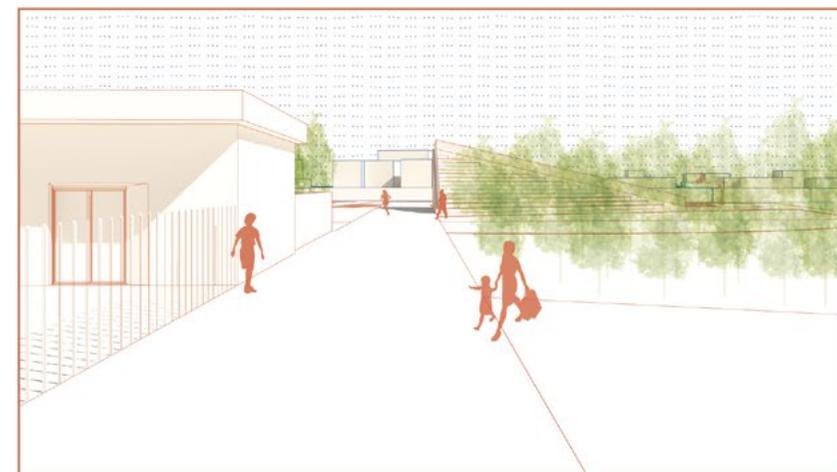
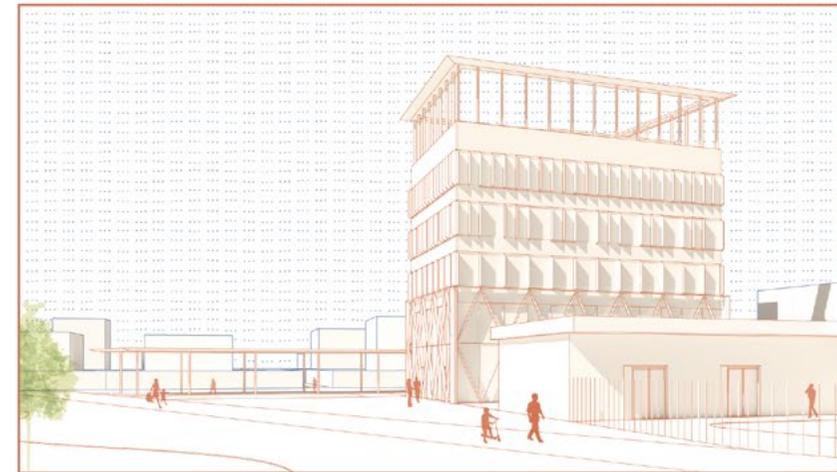
Planimetria generale di progetto - PT



La distribuzione interna della “Torre uffici” offre al piano terreno uno spazio di maggiore interazione con il pubblico. Sono collocate in questo livello oltre al *foyer* anche la sala conferenze ed uno spazio caffetteria, utile a mantenere una costante vigilanza sugli ambienti di accesso all’edificio senza dover precludere il libero accesso al pubblico e senza la necessità di prevedere una vigilanza apposita. I piani superiori (P2-P5) ospitano gli uffici, progettati per essere flessibili e riconfigurabili vista anche l’assenza al momento di veri utenti in grado di fornire una richiesta di programma funzionale. Spazi che si mettono a disposizione delle necessità dell’utente, dove l’interazione tra lo spazio fisico e i dispositivi mobili -reali e digitali- consente di trasformare percezioni e possibilità di uso. Sulla copertura della torre è previsto uno spazio calpestabile ed accessibile dal blocco distributivo verticale. Tale spazio si offre come luogo di relax, ma potenzialmente anche di lavoro, liberamente accessibile agli utenti degli uffici, ma anche dall’esterno nel caso di eventi.

Per valorizzare in particolare la trasparenza dello spazio abitato, la torre uffici è supportata da un congruo numero di pilastri interni, i quali essendo posizionati arretrati prevengono interferenze con gli elementi di facciata. Il disegno di facciata integra due tipologie di elementi frangisole, integrati da elementi di schermatura interni che meglio possano rispondere alle esigenze dei vari cluster di uffici.

Immagini evocative di > progetto.



15/ J. Gehl, R. Rogers, *Cities for People*, Island Press, 2010.

16/ Termine inglese che significa «espansione» (e come forma verbale «espandersi»). Riferito alla città (s. urbano, urban s. o suburban s.) è sinonimo di locuzioni come città diffusa e designa le espansioni a bassa densità e ad alto consumo di territorio proprie di molte aree urbanizzate contemporanee.

17/ R. Koolhaas, *Testi sulla (non più) città*, Quodlibet, Macerata 2021.

18 J. Gehl, *Life Between Buildings. Using public space*, Island Press, 2011.

/ note

/ Conclusioni

Durazzo ha subito forti mutamenti a livello urbano negli ultimi decenni. L'incapacità di rispondere all'esigenza abitativa innescata dalle prime grandi migrazioni interne degli anni novanta ed il vuoto normativo rispetto alle aree periferiche della città costituite dalla piana di Keneta hanno avviato alla comparsa di migliaia di residenze sul margine della città. Tali mutamenti hanno portato quindi la città a crescere nel retroterra, lontano dalla linea del mare. La crescita, forse per la sua origine informale, non è stata sufficientemente documentata ed ancora oggi le informazioni disponibili sono frammentate. A partire da queste premesse la tesi intende fornire una restituzione attuale dello stato di fatto mediante l'integrazione di ulteriore documentazione e sviluppare un progetto capace di apportare qualità all'ambiente vissuto quanto alla scala urbana che a quella architettonica.

L'intenzione di lavorare sul margine nasce dalla consapevolezza che la zoonizzazione della città oggi offerta non sia funzionale ad uno sviluppo sostenibile e contribuisca solo ad accentuare il divario sociale tra la città consolidata e quella di recente espansione. Inoltre il margine "grazie" alle sue ridotte infrastrutture è il luogo che più si presta ad essere volano di una nuova trasformazione e sperimentazione, capace di rispondere alle esigenze contemporanee della cittadinanza.

Fondamentale è stato il viaggio attraverso i luoghi, per sopperire alla carenza di informazioni e per meglio comprendere le dinamiche della città. Dal tempo speso a Durazzo nel periodo della tesi, unitamente alle mie esperienze pregresse è emerso in maniera importante il divario tra la parte consolidata e la nuova espansione di Durazzo, che a decenni di distanza ancora stenta ad uscire dalla sfera di mero quartiere residenziale.

Le indagini e le analisi svolte mostrano come tale zona di margine abbia considerevoli potenzialità intrinseche, ma segnalano anche importanti carenze che impediscono un'autonomia locale fondamentale per lo sviluppo e l'incremento della qualità urbana ed abitativa. Potenzialità e carenze di tale area hanno portato alla definizione di un quadro esigenziale di massima, fondamentale per lo sviluppo delle strategie progettuali.

Sulla base di tali considerazioni il progetto proposto ambisce a diffondere un incremento della qualità urbana nel contesto circostante, non limitandosi ai soli confini dell'area di progetto, ma con l'idea che tale approccio sia replicabile ed estensibile.

L'idea di realizzare un comprensorio pubblico, un incubatore di nuove realtà per il quartiere mira ad essere uno dei primi tasselli utili ad avviare una più ampia trasformazione urbana.

La scelta di operare a livello progettuale nei vuoti e negli spazi interstiziali tra le mura che isolano le proprietà, è da intendersi come primo *step*, risultato di un disegno urbano flessibile, pensato come parte di un più ampio processo incrementale. È intrinseca alla proposta progettuale una successiva fase di trasformazione, in cui il progetto possa evolversi ed essere elemento chiave anche in un futuro sviluppo degli edifici residenziali privati.

Il progetto presentato si pone quindi come punto di partenza per lo sviluppo e la trasformazione futura della città. Una proposta manipolabile e trasformabile, che offra la possibilità di essere dismessa in alcune sue parti per offrire un ulteriore incremento della qualità urbana, nell'ottica che il processo di trasformazione urbana possa rispondere sistematicamente nel tempo alle nuove esigenze che i cittadini e la città svilupperanno in maniera fisiologica.

AA. VV., *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Franco Angeli, Milano 2009.

AA. VV., *La città delle forme, architettura e arti applicate a Trieste 1945-1957*, Edizioni Comune di Trieste, Trieste 2004.

AA.VV., *Un piano per Durazzo*, Sala Editori, Pescara 2000.

Albano, R., Mela, A., Saporito, E., *La città agita : nuovi spazi sociali tra cultura e condivisione*, Angeli, Milano 2020.

Barbieri, P., *Metropoli piccole*, Meltemi, Roma 2003.

Bauman, Z., *Modernità liquida*, Editori Laterza, Bari-Roma 2002.

Boeri, S., *Atti del seminario sulle aree portuali*, Scuola di Specializzazione in Urbanistica, Roma 1999.

Calvino, I., *Le città invisibili*, Einaudi, Torino 1972, p. 26.

Camasso, M., Gron, S., Vigliocco, E., *Gli spazi della costruzione nella ricomposizione urbana / Massimo Camasso*, Celid, Torino 2013.

Clément, G., De Pieri, F. (a cura di), *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata 2005.

De Carlo, G., Marini, S., *L'architettura Della Partecipazione*, Quodlibet, Macerata, 2019.

De Luca, G., Lingua, V., *Arcipelago mediterraneo*, Alinea, Firenze 2012.

/ bibliografia

Di Campli, A., *Adriatico dopo la crisi*, List LAB, Trento 2009.

Di Santo, P., Petrella, B., *Gli indicatori urbani per il monitoraggio della relazione città - area portuale*, Giannini, Napoli 2003.

Foucault, M., *Eterotropia. Luoghi e non luoghi metropolitani*, Mimesis, Milano 1994.

Friedman, Y., *L'architettura di sopravvivenza. Una filosofia della povertà*, Bollati Boringhieri Editore, Torino 2009

Gehl, J., *Life Between Buildings. Using public space*, Island Press, London 2011.

Gehl, J., Rogers, R., *Cities for People*, Island Press, London 2010.

Godoli, E., *Trieste*, Editori Laterza, Bari 1984.

Hirschman, A., *Felicità privata e Felicità pubblica*, Il Mulino, Bologna 1983.

Hobsbawm, E. J., Lotti, B., *Il Secolo breve*, Rizzoli, Milano 1997.

Koolhaas, R., *Countryside, a Report*, Benedikt Taschen Verlag, 2020.

Koolhaas, R., *Testi sulla (non più) città*, Quodlibet, Macerata 2021.

Koolhaas, R., Mastrioli, G. (a cura di), *Junkspace: per un ripensamento radicale dello spazio urbano*, Quodlibet, Macerata 2006.

Lynch, K., *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia 2001.

Marzo Magno, A., *Il leone di Lissa. Viaggio in Dalmazia*, Il saggiatore, Milano 2003.

Matvejevic, P., *Breviario mediterraneo*, Hefti Edizioni, Milano 1987, p. 8.

Mimica, V., *The Berlaghe affair / Vedram Mimica*, The Berlage Institute postgraduate school, Actar, New York-Barcelona 2017.

Pavia, R., Sori, E., *Ancona*, Editori Laterza, Roma-Bari 1990.

Pavia, R., *Babele: la città della disperazione*, Meltemi, Roma 2002.

Ratti, C., Claudel, M., *Architettura Open Source : verso una progettazione aperta*, Einaudi, Torino 2014.

Rossi, A., *L'architettura della città*, Marsilio, Padova 1966.

Rossi, U., *Cities in Global Capitalism*, Polity Press, Cambridge 2017.

Scarpelli, F., Romano, A., *Voci della città : l'interpretazione dei territori urbani*, Carocci, Roma 2011.

Secchi, B., *La città del ventesimo secolo*, Laterza, Roma-Bari 2005.

Secchi, B., *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Roma-Bari 2000, p. 141-142.

Sitte, C., Dodi, L. (a cura di), *L'arte di costruire le città*, Vallardi, Milano 1953.

SPACE10, *The Ideal City: Exploring Urban Futures*, Gestalden, 2021.

Turri, E., *Adriatico Mare d'Europa*, Silvana Editoriale, Milano 1999.

Ungers, O. M., Vieths, S., *La città dialettica*, Skira Editore, Milano 1997.

*A Silvia Gron, per l'infinita pazienza, per avermi
guidato in questo lungo percorso e per i suoi consigli.*

*A Niccolò Suraci, per il prezioso aiuto e la costante
fiducia dimostratami lungo tutto il percorso.*

Alla mia famiglia, sempre presente.

*Ai miei amici tutti, ai robbiesi che fanno parte di casa
mia ed ai torinesi che sono diventati una seconda
famiglia. Ai ragazzi dello studio.*

*A chi in questi anni ha contribuito al mio percorso,
anche con poche, ma fondamentali parole, con un
sorriso, con un abbraccio.*

Grazie.