

UNA LETTURA URBANA SU BALESTRATE. REALTÀ INTERMEDIA E NUOVE POSSIBILI CENTRALITÀ

Gian Marco Girgenti
Gino Cassarà
University of Palermo, Italy

Abstract. *This work was developed at the “R-Lab” project, a workshop that was experimentally promoted by the University of Palermo (teachers, students and researchers) during the academic years 2010-11 and 2011-12. Workshop participants collected and elaborated analysis and proposals in an interdisciplinary and multi-level way (PHD, degree thesis, co-financed research) with lessons, seminars and applied research. Prof. F. Maggio coordinated the section that was titled “Analysis of the smaller towns in Sicily”, and we worked with him within an agreement that was signed with the local administration of Balestrate, a small coastal town in the northwestern Sicily. Our work focuses on some issues of the town. We made an analytical urban survey that systematically highlights problems and resources and tries to suggest some solutions for a possible alternative (economic, touristic, cultural) development of the country.*

Keywords: *Urban analysis, Survey, Visual communication techniques, Landscape representation, Integrated Relational Tourism, Urban planning*

Introduzione

Il centro urbano di Balestrate, nella Sicilia nord-occidentale, si trova geograficamente in posizione intermedia tra l'area metropolitana di Palermo e le aree a esplicita vocazione turistica situate più a ovest, da Castellammare del Golfo a San Vito lo Capo. La sua posizione, su un promontorio a ridosso del mare del Golfo di Castellammare e adiacente a una riserva naturale situata in Contrada Sicciarotta, ne fa un polo di indubbia attrazione dal punto di vista turistico-balneare: risorsa che però non è mai stata sfruttata appieno, sia perchè i flussi turistici hanno da sempre prediletto località più “ricche” di tradizioni culturali (San Vito, Alcamo, Castellammare, Segesta) sia perchè le politiche locali, fino a tempi recenti, non hanno mai preso in considerazione strategie di sviluppo orientate in tal senso. La stagione estiva ha sempre visto un notevole incremento dei numeri della frequentazione delle sue spiagge, ma dall'analisi dei flussi e dei movimenti della gente si evince che si tratta perlopiù di spostamenti locali (turismo diurno –non stanziale- e a maggioranza di giovani e giovanissimi, derivato dall'esigenza di “decongestionare” le località vicine più intasate) che non hanno determinato significative ricadute sull'economia turistica del paese. Il rilievo evidenzia i punti di forza e di debolezza del territorio, e suggerisce nuove opportunità ricavate da possibili polarità e centralità alternative.

Il P.R.G. di recente redazione intende dichiaratamente intervenire con un disegno di complessivo rilancio del territorio, affrontando le questioni cruciali per lo sviluppo dell'area, che classifica nelle seguenti categorie:

- 1) L'accessibilità, collegata al tema dei trasporti, a grande e piccola scala (sia come contatto con l'esterno che come rete di penetrazione capillare nel tessuto urbano);
- 2) Il rapporto con il mare, la cui fruibilità deve fare i conti con le attuali barriere artificiali (prima tra tutte il tracciato della ferrovia che ne interrompe drasticamente la continuità) e naturali;
- 3) Il potenziamento delle strutture ricettive, non solo quelle dei grandi complessi alberghieri, ma soprattutto quelle legate al micro-turismo e al cosiddetto "turismo relazionale integrato".

Un primo e significativo intervento, a seguito dell'approvazione del Piano, è consistito nella realizzazione del porto turistico, infrastruttura di notevoli dimensioni se paragonata alle proporzioni del paese. Nelle intenzioni dell'Amministrazione i prossimi interventi dovranno riguardare il ridisegno del waterfront e un piano di riqualificazione del Centro Storico. È previsto anche il totale smantellamento della linea ferroviaria, in predicato di sostituirla con una linea di tram urbano. Ci è sembrato di scorgere alcune linee di equivocità, che il lavoro di analisi e di rilievo urbano effettuato mette in risalto:

- 1) Il primo "equivoco" è insito nel concetto di "Centro Storico": il paese ha uno sviluppo urbanistico uniforme e relativamente modesto, che non presenta significative distinzioni tra un "centro" maggiormente attrattivo rispetto al resto dell'insediamento;
- 2) Il secondo equivoco, che in realtà è un rischio, è nella gestione della nuova infrastruttura destinata alla nautica da diporto: in assenza di grandi tradizioni ricettive –e considerando la "concorrenza" dei porti turistici vicini- il rischio più che concreto è che la struttura, più che al turismo d'élite, venga presto subordinata ad attività di ormeggio e rimessaggio;
- 3) Il terzo equivoco è nella crescente sfiducia nei confronti dei trasporti ferroviari in chiave di spostamenti turistici: a nostro giudizio la ferrovia non andrebbe cancellata ma riconvertita a linea di collegamento tra le città costiere e i centri agro-turistici dell'entroterra.

Balestrate: morfologia del territorio in relazione alle proposte del P.R.G.

Balestrate, per la sua collocazione nel territorio costiero della Sicilia occidentale, presenta delle opportunità notevoli di sviluppo turistico nel contesto dell'intersistema Europeo-Mediterraneo. Nel quadro di queste opportunità economiche parte avvantaggiata per la sua posizione privilegiata nel territorio:

essa è ubicata al centro del Golfo di Castellammare e si può considerare, con Trappeto, il baricentro di un triangolo ideale avente ai suoi vertici Trapani, Palermo e Castelvetro. In tal modo, anche grazie al nuovo porto turistico, potrebbe essere il punto di partenza dei flussi turistici verso tali snodi, che da Palermo si potrebbero dipanare verso Cefalù e la provincia di Messina, da Castelvetro si potrebbero dirigere all'area archeologica di Selinunte, a Mazara del Vallo con il Museo del Satiro, e da Trapani potrebbero portare al villaggio medievale di Erice, a Marsala con le sue saline, all'isola punica di Mozia o al paradiso naturalistico delle Isole Egadi. Inoltre, restringendo il raggio, il territorio di Balestrate presenta immediatamente fuori una riserva boschiva, due arenili di buona consistenza, e alle sue spalle un paesaggio rurale dolce e vivace, punteggiato di masserie e di bagli di grande valore turistico-ambientale, che permettono una ricettività rurale turistica diffusa. Una rivisitazione dell'urbanistica del paese, che lo valorizzi quale città di mare e centro di ricettività turistica, e che ne migliori l'accessibilità a questo arco territoriale ricchissimo di valori, potrebbe trasformarlo in un centro nodale fra i più significativi della Sicilia occidentale.



Fig.1. Balestrate. L'abitato visto dal mare

Sul piano dell'accessibilità vi sono due ordini di problemi da risolvere. Il primo riguarda l'accesso dall'esterno in città e viceversa. Il secondo riguarda la distribuzione dei flussi sul territorio e l'accesso al mare, che è la risorsa naturale più importante. La ricucitura della maglia viaria, proposta dal P.R.G., ricomporrebbe i tracciati esistenti mettendo in relazione le varie parti di città e del territorio. Questi interventi, previsti dal piano, consentirebbero una distribuzione più razionale dei flussi in entrata ed in uscita, e sarebbero comunque accompagnati da ulteriori previsioni di ricucitura e potenziamento delle strade esistenti, dalla creazione di aree di parcheggio diffuse sia nei pressi dell'agglomerato urbano che nelle vicinanze delle spiagge.

Il rapporto con il mare è oggi inficiato dalla presenza dell'asse ferroviario; allo stato attuale esso è un punto di criticità innegabile; risulta impossibile ripristinare la situazione del territorio preesistente alla sua realizzazione, ed è

innegabile che si sia trattato di un taglio netto inflitto al territorio stesso e che oggi necessiti di essere riesaminato, attraverso uno studio serio di fattibilità che abbia come scopo il miglioramento dei trasporti di persone e merci nella tutela della salute pubblica. La linea ferrata, come detto, si evidenzia come una soluzione di continuità che interrompe il rapporto di tutto il territorio con il mare, che rimane la più grande risorsa del comune. Un ripensamento della configurazione della ferrovia appare oggi praticabile, anche per quanto riguarda il reperimento dei fondi necessari. Il progetto, seguendo le prescrizioni del Piano, avanza l'ipotesi di realizzare un tunnel, in alcuni tratti con arcate che si affacciano sul mare, dentro il quale far passare la ferrovia e, all'altezza del porto, sempre in sotterranea, prevede la realizzazione della nuova stazione, in collegamento verticale con quella attuale; propone quindi il recupero del tratto in superficie e una sua totale riconversione a passeggiata-lungomare pedonalizzata. Tali prescrizioni sembrano però oggi accantonate dalle intenzioni dell'amministrazione locale, che preferirebbe mantenere il tracciato ferroviario riconvertendolo a tramvia. Il problema principale sta proprio nel collegamento col waterfront: la linea ferrata coincide con quello che potrebbe essere il lungomare urbano a livello alto, e cioè il punto (panoramico, urbano, di collegamento) più interessante, oltreché nevralgico, per rinsaldare il litorale all'abitato; la proposta che noi facciamo, sulla scorta del P.R.G., è di mantenere la ferrovia –come funzione e collegamento- e interrirla: l'altezza del promontorio garantirebbe infatti al tunnel di non scendere sotto il livello del mare. Le aree “liberate” dai binari potrebbero diventare le nuove terrazze sul mare, sulle quali si potrebbero concentrare le attività collettive (culturali, svago, impiego del tempo libero, ma anche verde di riqualificazione ambientale, parcheggi, fiere, mercatini, mostre, attività teatrali, arene, ecc.) utili alla rivitalizzazione di un centro che durante la stagione estiva vive momenti di grande presenza turistica. Un progetto di queste dimensioni dovrebbe anche essere inserito in un quadro più ampio, quale per esempio quello di una possibile linea ferrata “panoramica” che abbracci i comuni della costa collegandosi con Palermo, l'aeroporto “Falcone e Borsellino” e Trapani. L'ipotesi di interrimento del tracciato ferroviario si inserisce armonicamente nei progetti in atto, relativi alla riqualificazione ed al consolidamento della costa ed alla realizzazione dell'ampliamento del porto, e rappresenta un'intenzione progettuale che mira ad un'integrazione nel processo di fruizione paesaggistica del fronte a mare del comune.

La valorizzazione del nuovo porto nel P.R.G. assume un peso significativo, sia in rapporto al ruolo storicamente avuto da esso, sia in rapporto alla funzione di nuova centralità, non soltanto locale, ma di portata intercomunale –e interprovinciale- in prospettiva futura. Infatti la realizzazione del nuovo porto, capace di ospitare 118 posti barca di tipo peschereccio e 426 da diporto, nell'ambito di una strategia generale di rilancio in termini di richiamo dei flussi

turistici ma anche di rivitalizzazione economica, ha già innescato un volano economico legato al turismo, alla pesca ed anche ad attività connesse alla produzione ed alla commercializzazione. È per questo motivo che sia la rete viaria che quella ferroviaria dovrebbero convergere in direzione del mare, che rappresenta il centro nevralgico di una notevole concentrazione di interessi.



Fig.2. Planimetria d'insieme. Tavola di analisi e proposte

A sostegno di tutto ciò sono state prese in considerazione almeno due possibilità:

- la costruzione di un asse viario che, con un accesso diretto dalla Strada Statale in prossimità del vallone Giudeo, arrivi al mare evitando il passaggio all'interno del tessuto abitativo;

- un sistema di collegamento diretto con la stazione ferroviaria, con l'interramento del tracciato ferroviario e la realizzazione di una stazione sotterranea, soluzione a bassissimo livello di impatto ambientale e ad alta efficacia in termini di velocità di collegamento ed attraversamento dell'area urbana.

Per dare una spinta al settore turistico, nel progetto di P.R.G. si afferma la necessità della creazione di poli di forte attrazione in cui localizzare l'industria alberghiera. Occorrerebbe, dunque, diversificare l'offerta mediante strategie di marketing che tengano conto delle nuove tendenze in atto, per poter puntare alla realizzazione di strutture ricettive capaci di dare una spinta propulsiva all'economia del paese e ad un settore che attualmente registra una sorta di pendolarismo estivo che non varca, a meno di qualche eccezione, i limiti provinciali.

Le proposte del progetto vanno in questa direzione con la creazione di diversi ambiti in cui si articolerebbero le attività dedite all'attrazione turistica. Un primo polo è dato dalla riqualificazione degli immobili di antichi edifici industriali e di altre aree interne o comunque limitrofe al centro abitato. L'area della "Martini & Rossi", gli stabilimenti della distilleria "Vitrano", gli edifici "Woodhouse", "Ingham", "Florio", come anche la sede della Cantina sociale potrebbero essere proiettate verso una rigenerazione produttiva di attività legate all'accoglienza turistica ed alla formazione degli operatori. È, infatti, prevista la loro riqualificazione come sedi di alberghi, di un museo e di una scuola alberghiera, collegati fra loro dagli spazi ricavati dalla rifunzionalizzazione delle aree che attualmente accolgono i binari della ferrovia.

Il rilievo analitico urbano e ipotesi progettuali

Il punto iniziale del presente lavoro è stata la scelta di analizzare e rilevare due assi principali del centro urbano e, precisamente, la via Roma e la via Repubblica; la prima, che segue l'asse nord-sud, si inserisce dal mare nel tessuto urbano; la seconda, invece, costeggia il lungomare collegando la stazione ferroviaria con l'abitato. La zona sottoposta ad analisi presenta una morfologia del terreno caratterizzata da terrazzi a gradonate che delimitano il tratto di costa nella fascia urbanizzata di Balestrate. Il dislivello a strapiombo sul mare, di oltre 20 m, crea una barriera naturale tra l'abitato e il porto di nuova costruzione.

Tale intenzione nasce dall'evidente "equivocità" contenuta nel P.R.G. che recinta e perimetra una "zona A" (definita "Centro Storico") senza considerarne però le qualità architettoniche non del tutto dissimili dal resto dell'abitato. Una suddivisione gerarchica di tal portata rischia di introdurre previsioni di intervento fortemente differenziate rispetto a un abitato che è, nel suo complesso, abbastanza omogeneo e relativamente modesto. La valorizzazione dovrebbe essere invece estesa a tutto l'abitato, non grandissimo, e attuata mediante un sistema di capillarità quale solo l'attenzione rivolta a due grandi assi perpendicolari può dare. Privilegiare, in altre parole, il concetto di "centro esteso" e sviluppato su assialità lineari piuttosto che individuare e perimetrare alcune aree a scapito di altre. I due assi sono entrambi in forte relazione con il fronte a mare, uno terminando a ridosso del piazzale della stazione ferroviaria, l'altro essendo la naturale via di congiunzione mare-monte che lambisce la piazza principale, il municipio e la matrice.



Fig.3. La linea della ferrovia a ridosso del waterfront e proposta di trasformazione in passeggiata/lungomare

La strategia progettuale per la valorizzazione del fronte mare di Balestrate, e la riqualificazione delle ville comunali, prende le mosse dall'obiettivo di incrementare la vocazione turistica del centro e valorizzare il suo rapporto con il mare. Questa strategia è stata permessa dalla preliminare analisi SWOT che, come indica la sigla, si sofferma sull'analisi dei punti di forza (Strengths) e di debolezza (Weaknesses) in rapporto al suddetto obiettivo, e sulle opportunità esterne (Opportunities) che potrebbero essere sfruttate per raggiungerlo, o sulle minacce esterne (Threads) che lo ostacolano. Si tratta di un procedimento di tipo logico, mutuato dalla pianificazione strategica, che consente di rendere

sistematiche e fruibili le informazioni fondamentali per la definizioni di linee di intervento progettuali e non solo. Attraverso l'analisi SWOT è possibile evidenziare i punti di forza e di debolezza per fare emergere quelli che vengono ritenuti capaci di favorire, ovvero di ostacolare o ritardare, il perseguimento dell'obiettivo prefissato. Le opportunità e le minacce invece sono i fattori esogeni, esterni al sistema studiato, che però possono condizionarlo sia positivamente che negativamente. Per quanto riguarda l'abitato di Balestrate, preso in esame, sono state elaborate le seguenti osservazioni:

1) PUNTI DI FORZA

- Presenza di edilizia di alto valore storico artistico;
- Presenza di strutture ricettive (Hotel e B&B) nell'area prospiciente il mare;
- Collocazione favorevole nel contesto territoriale della Sicilia Occidentale;
- Presenza del porto turistico di nuova realizzazione.

2) PUNTI DI DEBOLEZZA

- Presenza del tracciato ferroviario che divide l'abitato dal mare;
- Pochi e irrisoliti spazi di aggregazione;
- Mancanza di aree pedonali;
- Scarsità di collegamenti pedonali con il porto turistico;
- Scarsa valorizzazione delle aree adibite a verde pubblico.

3) OPPORTUNITÀ

- Volontà politica di rilancio della località nel panorama turistico regionale
- Potenziamento della nautica da diporto e azioni per il recupero dei litorali marini e degli alvei fluviali previsti dal Piano Strategico Provinciale;
- Progetti di miglioramento della viabilità, valorizzazione del centro storico e interrimento della ferrovia contenuti nel progetto di Piano Regolatore Generale;
- Accredimento del Centro Commerciale Naturale "Emporio Sicciara" intorno alla zona di Piazza Rettore Evola, che dà priorità nei finanziamenti per la riqualificazione urbana.

4) MINACCE

Nessuna.

Conclusioni

Il progetto prende le mosse dal riconoscere ai luoghi da esso interessati una caratteristica peculiare: l'essere lo spazio limite tra terra e mare. Gli ambiti di cui si compone il progetto definiscono un "rapporto" tra il mare e la terra univoco e differente per funzioni, per morfologia e per impianto insediativo. Inoltre questi ambiti non stabiliscono tra loro nessun sistema chiaro di relazioni, né fisiche né visive, che possa conferire al fronte mare quel ruolo auspicabile di "soglia", da intendersi come dispositivo di inclusione piuttosto che di esclusione e separazione. Le attuali condizioni del lungomare, con l'aggravante della linea ferrata, rendono questo spazio un luogo di divisione, di barriera, di sbarramento e di separazione. Al contrario, il progetto lavora sul concetto di limite nella sua accezione positiva e con le implicazioni morfologico - formali e tipologico - architettoniche che questo comporta. L'idea è quella di disegnare una fascia di *waterfront* sfruttando la dismissione della linea ferrata, e di concentrare le attività collettive (svago, impiego del tempo libero, servizi per il turismo) sulle aree "liberate" dalla ferrovia. Il riferimento progettuale di tale idea si trova nell'ex High Line di New York, una linea ferroviaria sopraelevata costruita negli anni '30; in seguito al movimento dei cittadini che si opposero al suo smantellamento, il Comune decise di preservare l'ex percorso ferroviario e trasformarlo in un parco pubblico elevato. Il progetto fu affidato agli architetti e paesaggisti James Corner Field Operations insieme allo studio di architettura Diller Scofidio + Renfro. Essi decisero di realizzare un parco lineare integrato, mantenendo parte dei binari originali e integrandoli con la nuova pavimentazione, allo scopo di preservare la memoria del passato industriale dell'area. La pavimentazione da noi ipotizzata forma un tutt'uno con le rotaie preesistenti, senza smantellarle del tutto. Il progetto organizza gli spazi all'aperto affinché la loro stessa forma, nonché il trattamento superficiale e gli elementi vegetali impiantati, suggeriscano e comunichino il loro possibile uso. Sul lato mare, questi percorsi si innestano su una passeggiata ciclo-pedonale che corre lungo la ex linea ferrata creando inediti scorci visivi. L'idea progettuale vuole avvicinare visivamente e fisicamente la città al mare e valorizzare l'architettura del nuovo porto al fine di consegnarlo alla città e renderlo un luogo in cui è possibile svolgere molteplici attività. Esso sarebbe collegato al tessuto urbano tramite un ascensore panoramico collocato nel promontorio dove sorge l'ex locale notturno "La Conchiglia", che in passato ospitava la tonnara, nucleo storico dell'abitato. Inoltre un altro sistema di risalita che collegherebbe il lungomare "basso" del porto con il lungomare "alto" è rappresentato da una discesa pedonale che dal porto risale al promontorio che ospita la piazza in cui si trovano le attuali strutture ricettive. L'ipotesi progettuale prevede la trasformazione della villa comunale, attualmente circondata da mura di cinta, chiusa e non fruibile al pubblico, in una piazza belvedere che si aprirebbe sul Golfo di Castellammare, restituendo alla cittadinanza e al turista una visuale ad

essi troppo a lungo negata. La Piazza sarebbe in relazione diretta con i nuovi fronti rappresentati da edifici di interesse storico - artistico quali le ex distillerie Ingham, Florio e Woodhouse. Inoltre sarebbe possibile aprire nuovamente alla fruizione tutte le strade attualmente sbarrate dalla ferrovia che si immettono in via Repubblica, rendendole luoghi di passaggio in direzione biunivoca verso il centro abitato o verso la passeggiata a mare. Elemento di continuità e struttura del progetto è proprio la passeggiata a mare, che attraversa tutti gli ambiti, innestandosi nei nodi di passaggio tra i diversi luoghi fino a penetrare all'interno del tessuto urbano, attraverso l'apertura al piano terra del portale di un edificio che diventerebbe la "quinta" che immette il turista nell'area pedonale di via Roma. Qui il progetto prevede un'isola pedonale che darebbe il via a un insieme di micro-interventi sull'edificato esistente, che realizzino un sistema di servizi e di spazi attrezzati per l'utenza stagionale, volti a migliorare e potenziare la fruizione del pubblico e a valorizzare le emergenze esistenti. Il complesso sistema di interventi è votato al conferimento di identità ai luoghi e alla semplificazione formale delle aree, sulla base della convinzione che, per restituire il mare alla città, sia necessario riprogettare questi percorsi mediante il ridisegno degli spazi pubblici. La nuova sistemazione e pedonalizzazione dei due assi di via Roma e via Repubblica permetterà a questo crocevia di riscoprirsi al centro di una più ampia sequenza di punti e luoghi centrali, dove le persone si incontrano, passeggiano, fanno shopping (La trasformazione di via Repubblica in area pedonale seguirebbe la tipologia olandese del *woonerf*: si tratterebbe, letteralmente, di un'area condivisa dove pedoni e ciclisti avrebbero la precedenza e dove, grazie una serie di accorgimenti, come la progettazione di strade e marciapiedi sullo stesso livello, e la presenza di verde, gli automobilisti sarebbero costretti ad adottare uno stile di guida più "morbido"). Il progetto ha permesso, inoltre, di ritrovare forme e funzioni che, dentro un processo di sviluppo complessivo, si direbbe abbiano assunto un ruolo trainante nel riconfigurare un più vasto contesto urbano, divenendo una struttura dove tendono a concentrarsi sempre più attività e funzioni eccellenti: una "spina" che organizza e non solo attraversa luoghi significativi, dotata di una diversa e migliore abitabilità dello spazio pubblico, e di una più ordinata e sicura organizzazione del traffico. Il punto terminale della passeggiata di via Roma è previsto nella riqualificazione della villa comunale, ora in disuso, sul promontorio in cui termina la via, che potrebbe essere trasformata in un ulteriore luogo panoramico che permetta al turista o al cittadino la visuale sull'intero abitato e sul mare.



Fig.4. Il rilievo. Sezione da monte a mare su via Roma

Summary

Balestrate is a small coastal town in the northwestern Sicily that is located in a median position between the metropolitan area of Palermo and the areas to the west (from Castellammare del Golfo to San Vito lo Capo) that are most suited to tourism. The town sits on a rocky promontory within the Gulf of Castellammare and is adjacent to a nature reserve forest standing in front of the sea and named “Contrada Sicciarotta”. There is no doubt that tourism is one of the greatest resources of the site, but the flow of visitors (mainly in the summertime) is generally oriented elsewhere, towards places with more rich cultural traditions (San Vito, Alcamo, Castellammare, Segesta). Local policies have never considered, until recently, development strategies oriented in this area. A significant increase of the people presence is noticed during the summer season, but it is generally a daily shift of local tourists that does not lead to significant results in the economies of the country. In the last years, with the purpose of improving the tourism sector, a major port for pleasure boats was made, and now is planning to build other infrastructure. Our work tries to point up that some operations can have harmful side effects, if the ambiguities present in them are maintained. The survey that we made shows the strengths and the weaknesses of the territory, and suggests new opportunities arising from possible alternative polarities and centralities.



Fig.5. Il rilievo. Analisi dei fronti su via Roma

Bibliografia

1. AAVV (1999), *Piano Regolatore Generale, Comune di Balestrate: relazione introduttiva*. Provincia di Palermo.
2. Carta G. (2009), *Il paesaggio è come il tempo*. Architettura del Paesaggio, 20, 1-7.
3. Cassarà M. (2010), *Progetto della Stazione ferroviaria di Balestrate*. Tesi di Laurea, relatore prof. F. Cannone, a.a. 2009/10. Università di Palermo.
4. Cataldo F.P.; Marabeti F.A.; Rizzo A.M.; Vutano B. (1986), *Architettura e urbanistica dell'800 a Balestrate*. Tesi di Laurea, relatore prof. A. Casamento, a.a. 1985/86. Università di Palermo.
5. Catania C.; Cornigliaro F.; Lo Buio R.A. (1978), *Storia urbanistica delle Balestrate*. Tesi di Laurea, relatore prof. E. Guidoni, a.a. 1977/78. Università di Palermo.
6. Evola F. (1839), *Sulla giurisdizione della Parrocchia di Balestrate*, Palermo.
7. Insulla M. (1999), *Attrezzature culturali nella ex-distilleria Vitrano a Balestrate*. Tesi di Laurea, relatore prof. M. Giorgianni, a.a. 1998/99. Università di Palermo.
8. Livesey G. (2009), *A look at Landscape Urbanism*. Canadian Architect, November 2009.
9. Marino S. (1855), *Partinico e i suoi dintorni*, Palermo.
10. Scavone V. (2009), *Il paesaggio agrario e la frammentazione insediativa: un caso di studio*. Architettura del Paesaggio, 20, 1-12.
11. Scocco C; Cavaliere A.; Guarini S. (2007), *L'infrastruttura verde urbana*, Osservatorio Città Sostenibili, Torino.
12. Tuzzo D. (1977), *Trappeto nella sua storia*, Alcamo.
13. Tuzzo D. (1986), *Sicciara: le origini di Balestrate*, Palermo.
14. Tuzzo D.; Lo Piccolo A. (1965), *Balestrate nella sua storia*, Trapani.

Gian Marco Girgenti	Dipartimento di Architettura Università di Palermo, Italia E-mail: gianmarco.girgenti@unipa.it
Gino Cassarà	Università di Palermo, Italia E-mail: arch.cassara@gmail.com