

01  
2015

SECONDA SERIE

# RI - VISTA

Ricerche per la progettazione del paesaggio





# RI - VISTA

Ricerche per la progettazione del paesaggio  
**Rivista scientifica digitale semestrale**  
dell'Università degli Studi di Firenze  
**seconda serie**

Research for landscape design  
**Digital semi-annual scientific journal**  
University of Florence  
**second series**





UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
FIRENZE

**DIDA**  
DIPARTIMENTO DI  
ARCHITETTURA

#### **Fondatore**

Giulio G. Rizzo

#### **Direttori scientifici I serie**

Giulio G. Rizzo (2003-2008)

Gabriele Corsani (2009-2014)

#### **Direttore responsabile II serie**

Saverio Mecca

#### **Direttore scientifico II serie**

Gabriele Paolinelli

Anno XIII n. 1/2015

Registrazione Tribunale di Firenze  
n. 5307 del 10.11.2003

ISSN 1724-6768

#### **COMITATO SCIENTIFICO**

Antonello Boatti (Italia)

Daniela Colafranceschi (Italia)

Gabriele Corsani (Italia)

Christine Dalnoky (France)

Pompeo Fabbri (Italia)

Enrico Falqui (Italia)

Roberto Gambino (Italia)

Gert Groening (Germany)

Hassan Laghai (Iran)

Jean Paul Métailié (France)

Valerio Morabito (Italia / USA)

Carlo Natali (Italia)

Gabriele Paolinelli (Italia)

Carlo Peraboni (Italia)

Giulio G. Rizzo (Italia)

Maria Cristina Treu (Italia)

Mariella Zoppi (Italia)

#### **REDAZIONE**

Debora Agostini, Ilaria Burzi, Gabriele Corsani, Elisabetta Maino, Emanuela Morelli,  
Michela Moretti, Gabriele Paolinelli, Emma Salizzoni, Antonella Valentini

#### **CONTATTI**

*Ri-Vista. Ricerche per la progettazione del paesaggio* on-line: [www.fupress.net/index.php/ri-vista/](http://www.fupress.net/index.php/ri-vista/)  
[ri-vista@dida.unifi.it](mailto:ri-vista@dida.unifi.it)

Ri-Vista, Dipartimento di Architettura

Via della Mattonaia 14, 50121, Firenze

#### *in copertina*

Il castello di Drottningholm, Svezia (immagine di Michela Moretti, maggio 2015).

© The Author(s) 2015

La presente opera, salvo specifica indicazione contraria, è rilasciata nei termini della licenza  
Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International  
(CC BY-SA 4.0: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/legalcode>).

#### *progetto grafico*

Laboratorio

#### **Comunicazione e Immagine**

Dipartimento di Architettura  
Università degli Studi di Firenze

© 2015

**DIDA** Dipartimento di Architettura  
Università degli Studi di Firenze  
via della Mattonaia, 14  
50121 Firenze

CC 2015 **Firenze University Press**  
Università degli Studi di Firenze  
Firenze University Press  
Borgo Albizi, 28, 50122 Firenze, Italy  
[www.fupress.com](http://www.fupress.com)

<b>Editoriale</b> <b>Paesaggio urbano, accessibilità, progetto: una varietà di sguardi</b> <i>Emma Salizzoni</i>	5	<b>Accessibilità e qualità ambientale del paesaggio urbano. La matrice microclimatica come strumento di progetto</b> <i>Giacomo Chiesa, Mario Grosso</i>	78
<b>The view from the street. Modelli di mobilità e paesaggi urbani</b> <i>Francesco Alberti</i>	8	<b>Rendere le città accessibili per tutti</b> <i>Iginio Rossi</i>	92
<b>Una 'gateway city' tra paesaggio e patrimonio culturale</b> <i>Valeria Scavone</i>	24	<b>Il Playground come laboratorio di creatività e inclusione</b> <i>Antonio Lauria, Matilde Montalti</i>	112
<b>Integration of three important urban spaces in the city of Patras: a design research on the relationship of characteristics of space and the enriched environment</b> <i>Vasiliki Kondyli</i>	34	<b>Notizie   News</b>	
<b>Funzionalità, vivibilità, armonia: le fermate del trasporto pubblico nel paesaggio urbano</b> <i>Elisabetta Vitale Brovarone</i>	48	<b>Landscape Accessibility. International Workshop</b> <i>Gabriele Corsani</i>	132
<b>RE-Strategy: prototipi di (ri)attivazione per nuove formule di accessibilità urbana</b> <i>Cristina Sciarrone</i>	62	<b>Sul concetto di 'accessibilità': l'esperienza dell'Unità di ricerca FAL del DIDA-Unifi</b> <i>Emanuela Morelli</i>	146

# Una 'gateway city' tra paesaggio e patrimonio culturale

**Valeria Scavone**

Dipartimento di Architettura, Sezione Città, Territorio e Paesaggio, Università degli Studi di Palermo [valeria.scavone@unipa.it](mailto:valeria.scavone@unipa.it)

01  
2015

## Abstract

Il contributo analizza il possibile ruolo strategico del porto della città di Porto Empedocle (da considerare un *unicum* con la città-madre, Agrigento) in considerazione della sua collocazione geografica baricentrica nel fronte africano della Sicilia, da tempo in condizioni di marginalità e lontano dalla geo-politica europea. In particolare, l'implementazione dell'accessibilità del sistema Agrigento-Porto Empedocle e della sua regione costiera può avvenire sia attraverso percorsi via mare sia grazie alla riattivazione della linea ferrata dismessa Porto Empedocle-Castelvetrano (Trapani). Questa infrastruttura, elemento connettivo di uno *slow network* sostenibile, secondo diverse modalità, porterebbe sviluppo locale ai diversi centri urbani minori valorizzando le risorse in un'ottica integrata.

## Parole chiave

Paesaggio, mobilità lenta, accessibilità urbana, greenways.

## Abstract

*The paper analyzes the achievable strategic role that the porto of Porto Empedocle (sinergy by Agrigento, its "city mother") could have. This marginal city, localized in the center of the African side of the Sicily, is far from European politics, but this situation could change. It's necessary to improve the sea routes and to activate the disused railway line from Porto Empedocle to Castelvetrano (near Trapani). This solution will help the accessibility of Agrigento and the development of the little coastal towns organized in a slow and sustainable network.*

## Keywords

*Landscape, slow mobility, urban accessibility, greenways.*

*Received: February 2015 / Accepted: April 2015*

© The Author(s) 2015. This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.  
DOI: 10.13128/RV-16728 - [www.fupress.net/index.php/ri-vista/](http://www.fupress.net/index.php/ri-vista/)

## Il tema

Nell'ambito della rinnovata attenzione nei confronti delle città portuali quali 'porte' di una rete costituita da nodi di piattaforme strategiche della nuova geo-politica dei flussi e delle reti, si ragionerà su una città-baricentro del fronte africano della Sicilia, storicamente terra di scambi commerciali sul Mediterraneo: Porto Empedocle.

Da sempre appendice di Agrigento, la città nota per la Valle dei Templi (patrimonio UNESCO), Porto Empedocle (staccatasi amministrativamente da Agrigento nel 1852), dopo decenni di abbandono e di scelte politiche errate, sembra voler ritrovare un proprio ruolo strategico dal punto di vista commerciale e turistico<sup>1</sup>, senza più la minaccia della realizzazione di un rigassificatore<sup>2</sup>.

L'auspicato ruolo di *gateway city*, che dovrebbe prevedere una riorganizzazione del sistema dei trasporti di persone e merci, la riqualificazione urbana e la tutela e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale, potrebbe estendere i benefici non solo ad Agrigento ma all'intero contesto territoriale, producendo così nuove opportunità di sviluppo della regione costiera.

## Un porto per un sistema urbano: breve excursus storico-urbanistico

Alla confluenza dei fiumi *Àkragas* e *Hypsas*, per molto più di un millennio fu attivo l'approdo marittimo della città greca. Tuttavia, con la decadenza dell'*Emporium* in epoca romana, venne utilizzata una spiaggia qualche chilometro a ponente, dove sarebbe poi sorto il porto dell'attuale Porto Empedocle quando, distrutta *Àkragas*, sorse *Gergent* (827 d.C.) in posizione sopraelevata sulla collina, l'attuale centro storico di Agrigento. Da quel momento Girgenti crebbe in importanza anche grazie al suo porto connesso direttamente al centro urbano attraverso un percorso che partiva dal *Ràbato*, il quartiere arabo.

Il Caricatore della Marina di Girgenti (Gibilaro, 1988) fu sede, fin dal XIII secolo, di grandi traffici marittimi e svolse un ruolo di primo piano nei collegamenti con i Paesi che si affacciano nel Mediterraneo tanto che nel XVI secolo, a causa della crescente minaccia barbaresca e dello sviluppo delle armi da fuoco, nell'ambito di un programma di difesa dell'isola, il Vicerè fece edificare la torre di avvistamento (di Carlo V), tuttora visibile (fig. 1). L'ampliamento dello scalo e il molo di forma poligonale vennero terminati nel 1763. Nel 1830 la Marina di Girgenti, con l'accentuarsi del traffico solfifero, ebbe uno sviluppo ed un incremento tale da portare al distacco am-



**Fig. 1** – Il porto di Porto Empedocle (AG) e a destra la torre di Carlo V (XVI sec.) (foto dell'autore).

ministrativo da Girgenti nel 1852 (Molo di Girgenti), denominata Porto Empedocle nel 1863. Si distinse fin da subito da Girgenti per la sua vocazione industriale (il cui immenso patrimonio architettonico dismesso rimane ancora oggi a memoria del passato), per la realizzazione della linea ferrata Aragona Caldare-Porto Empedocle (dal 1874), per la nascita di raffinerie (1900), per la costruzione della centrale elettrica (1917), per l'insediamento degli stabilimenti della Montecatini per la produzione dei fertilizzanti chimici (1955) e per la centrale elettrica realizzata dall'Ente Siciliano di Elettricità (1963) in zona prospiciente al mare, alle spalle della torre.

Il fallimento della vocazione industriale della città venne sancito nel 1984, con la chiusura di tutte le attività e l'abbandono degli stabilimenti.

### **Centralità dei nodi europei ed esclusione del fronte africano della Sicilia: nuovo ruolo di un sistema urbano costiero**

Le città liquide (Carta, 2012) sono diventate nodi di una rete globale di flussi e persone, luoghi di scambio culturale, sempre più competitive nell'attrarre persone ed eventi, servizi ed investimenti per produrre qualità urbana, sostenibilità ambientale e coesione sociale. Le strategie di intervento, fino a qualche tempo addietro limitate agli spazi destinati al tempo libero e ad attività culturali, mirano oggi a valorizzare servizi e accessibilità per prevedere interventi capaci di produrre competitività, sviluppo, economie. Dalle esperienze internazionali (Barcellona, Lisbona, Marsiglia, Valencia) e nazionali (Genova, Napoli, Roma, Savona, Trieste) si evince che la rifunzionalizzazione delle aree portuali e la riqualificazione dei *waterfront* possono contribuire alla rinascita economica e culturale non solo delle singole città ma anche di territori più estesi.





**Fig. 2** – Agrigento (con la Valle dei Templi), Porto Empedocle: due città, un unico waterfront caratterizzato in parte dal lungomare di Porto Empedocle, in parte da una conformazione rocciosa a picco sul mare (il limite della Valle) e in parte dalla borgata marinara di San Leone (con il suo piccolo approdo e la spiaggia delle Dune, fino alla foce del fiume Naro) (elaborazione dell'autore).

pagine 28-29

**Fig. 3** – Paesaggio agrario dal tracciato (foto di S. Marino).

I grandi traffici delle merci avvengono attualmente nel centro Europa, grazie al sistema dei corridoi europei che costituiscono la spina dorsale del sistema economico europeo. Le direttive della Comunità Europea, volte ad incentivare i collegamenti le connessioni tra poli e territori, hanno portato il Dipartimento per il Coordinamento delle Politiche Territoriali del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MITT) ad avviare studi sulla 'territorializzazione strategica' del Mezzogiorno con lo scopo di rendere il Paese più competitivo riscattando la marginalità della macro-area Sicilia-Calabria-Puglia. Mentre gli studi del MITT hanno portato ad uno Studio di Scenario e di Fattibilità per l'attivazione di un'armatura intermodale est-ovest (Cipro-Siviglia), il cosiddetto Corridoio Meridiano esclude completamente il fronte africano della Sicilia che, invece, punta al rafforzamento delle sole tre città metropolitane (Palermo, Messina, Catania).

In quest'ottica deve essere letto il sistema urbano Agrigento-Porto Empedocle, maggiore concentrazione insediativa costiera della regione agrigentina. La collocazione baricentrica rispetto al fronte africano della Sicilia, fa dell'attrezzatura portuale di Porto Empedocle un punto di forza in quanto l'accessibilità via terra dell'intera regione costiera è sempre stata carente. La dismissione della storica linea ferrata Porto Empedocle-Castelvetrano (che,

costruita a scartamento ridotto a partire dal 1907, è stata chiusa in più tempi a partire dagli anni Settanta del Novecento) ha contribuito in modo non indifferente a determinarne la condizione di marginalità (rilevabile dai dati statistici relativi al decremento, nell'ultimo ventennio, del numero di abitanti nei centri limitrofi).

La divisione amministrativa tra le due città, Porto Empedocle e Agrigento, ha condotto inoltre ad un distacco anche sociale. L'antica Marina di Girgenti per lungo tempo non ha rappresentato una alternativa alla grave carenza infrastrutturale che caratterizza Agrigento, ma una realtà avulsa dal capoluogo che si rivolge invece – in termini di flussi – verso i comuni dell'interno (Aragona e Favara).

Poiché le regioni di litorale sono sistemi dinamici interattivi che possono rispondere in positivo alle sollecitazioni che vengono dalla riscoperta di una città porto, ma anche in negativo se non si attuano delle politiche di integrazione strategiche con gli ambiti limitrofi (Hoyle, 1998), si ritiene che l'area oggetto di studio sia da riscoprire nell'ottica di una rinnovata accessibilità al sistema urbano Porto Empedocle-Agrigento (fig. 2).

Nonostante il tema dello *sprawl* urbano abbia interessato anche Porto Empedocle (18.809 abitanti, Istat 2011), soprattutto in prossimità del mare con l'edificazione di case ad uso stagionale, la carenza





01  
2015

di infrastrutture ad alta velocità ha evitato quella saldatura tra comuni riscontrabile negli altri fronti della Sicilia (sedi delle aree metropolitane) serviti da infrastrutture di trasporto adeguate. Il perdurare dell'economia agricola e tale 'debolezza' infrastrutturale hanno così portato ad una certa salvaguardia di una regione costiera ricca anche di un patrimonio paesaggistico notevole, se si eccettuano alcune lottizzazioni e la minaccia continua di abusi deturpanti<sup>3</sup>.

L'opportunità della riscoperta dei percorsi via mare (promossi anche dall'Unione Europea) e la riattivazione della linea ferrata dismessa rappresenta oggi una possibile soluzione da sviluppare in sinergia. La presunta vocazione turistico-commerciale del porto di Porto Empedocle va avallata con il parallelo ripristino della linea ferrata a scartamento ridotto che servirebbe sia per le persone sia per le merci non solo quale metropolitana di superficie di collegamento con Agrigento, ma anche in direzione ovest, verso Sciacca.

È dei giorni scorsi la notizia della menzione speciale del Ministero per i Beni Culturali, in occasione della IV edizione del Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa, per il ripristino ai fini turistici della tratta ferroviaria storica che da Agrigento porta a Porto Empedocle attraversando la Valle dei Templi; una conferma della riattivazione della stazione ferro-

viaria storica di Porto Empedocle (operazione fortemente voluta da una associazione locale), fino a qualche anno addietro in completo abbandono.

### **Porto Empedocle e la sua regione costiera**

L'intera fascia costiera del fronte africano della Sicilia presenta un patrimonio paesaggistico, artistico, storico e culturale che se adeguatamente tutelato, valorizzato, promosso e fruito in modo integrato potrebbe diventare volano per uno sviluppo locale autosostenibile (Magnaghi, 2000) che richiede un equilibrio tra la dimensione economica, socioculturale e ambientale.

La vocazione dell'area, anche grazie alla forza del nodo principale della rete (la Valle dei Templi), richiama un turismo ispirato a criteri di sostenibilità (Busi e Pezzagno, 2006) che tuteli le risorse naturali e culturali, che limiti l'impatto negativo sulle destinazioni turistiche (anche in termini di sfruttamento delle risorse naturali e di produzione di rifiuti), che limiti l'impatto ambientale dei trasporti legati al turismo, che porti benessere alle comunità locali anche in termini di accessibilità a risorse e servizi.

Su 8093 comuni italiani (Anci, 2013) 5683, infatti, sono spesso "insediamenti ubicati in territori poco accessibili [...] soggetti a spopolamento" (Cannarozzo, 2010) che attendono una riscoperta per conoscere la cultura e la civiltà da cui hanno avuto origine co-

pagina a fronte

**Fig. 4** – A sinistra Scala dei Turchi (Comune di Realmonte) e a destra la spiaggia di Siculiana.

niugando tutela, conservazione, valorizzazione delle risorse e rilancio economico.

Anche in linea con quanto previsto dall'art. 111 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, la valorizzazione dei beni culturali si persegue con la "costituzione ed organizzazione stabile di risorse, strutture o reti, ovvero nella messa a disposizione di competenze tecniche o risorse finanziarie o strumentali, finalizzate all'esercizio delle funzioni ed al perseguimento delle finalità". Tale valorizzazione integrata territoriale potrebbe essere raggiunta grazie al rilancio del porto del sistema urbano Agrigento-Porto Empedocle e alla riscoperta lenta del valore ambientale, paesaggistico, storico, artistico, culturale e quindi identitario dei piccoli centri urbani di questo territorio (fig. 3). In questa sede si propone, non tanto la realizzazione di nuove infrastrutture viarie, quanto la riattivazione di Regie trazzere o dell'area di sedime della linea ferrata dismessa e il rilancio del percorso via mare che garantiscano accessibilità ai diversi territori in un circuito che porti, anche, ad un graduale disincentivo all'utilizzo delle auto private.

Il progetto<sup>4</sup> di una rete *slow* può, partendo da Porto Empedocle, riconnettere risorse naturali e culturali dei comuni che si affacciano sul fronte africano della Sicilia procedendo in direzione ovest: Realmonte, Siculiana, Montallegro, Cattolica Eraclea, Ribera e Sciacca. Tale *slow network* mira ad una 'valorizza-

zione territoriale integrata' del patrimonio naturalistico e culturale di questi comuni: siti archeologici, castelli e torri costiere, i centri storici, il circuito archeologico-industriale delle miniere di zolfo, il sistema di bagli e masserie. La rete prevede l'attivazione di un percorso via mare per fruire degli elementi naturali della costa collegando i porti già esistenti (Porto Empedocle e Sciacca) e implementando il piccolo approdo di Siculiana, e, nel contempo, un percorso via terra che si basa sul riutilizzo multimodale del sedime della linea ferrata Castelvetro-Porto Empedocle. L'utilizzo delle linee ferroviarie dismesse sono infatti base ideale per la realizzazione di *greenway* (Toccolini, 2004) perché corrono su sede propria, perché hanno il pregio di essere separati dalla circolazione stradale, offrendo agli utenti itinerari sicuri e spesso lontani dall'inquinamento atmosferico e acustico, per la pendenza regolare e modesta del tracciato (Dichiarazione di Lille, 2000).

Il percorso via terra (fig. 5) ipotizzato inizia con un percorso ciclabile lungo 15 Km che da Porto Empedocle giunge a Siculiana (con la riconversione del vecchio casello ferroviario collocato a ridosso della nota Torre Carlo V ad *info point*) attraversando i resti di una villa romana. Da Siculiana, un ulteriore casello riconvertito, dà la possibilità di effettuare uno scambio intermodale e quindi, lasciando la bici, è possibile passeggiare per altri 16Km sull'area di se-

dime della linea ferrata, con l'utilizzo di una *mountain bike*, di un cavallo o di un asino (Bocconi, Visentin, 2009), per godere del Castello Chiaramontano o della riserva naturale Torre Salsa (istituita nel 2000). Arrivati alla stazione di Cattolica Eraclea, ripristinata la sua funzione originaria, il percorso procede in treno per 26 Km nel paesaggio rurale di Ribera, in direzione di Sciacca, dove un altro casello, adibito a noleggio bici, consente di imboccare una pista ciclabile lunga 15 Km che giunge alla stazione di Sciacca, il capolinea dal quale ritornare via mare verso Porto Empedocle.

Il percorso via mare consente di contemplare il sistema delle torri costiere, le spiagge, spesso contaminate, le riserve naturali Torre Salsa (nel territorio di Siculiana) e Eraclea Minoa con l'area archeologica (nel territorio di Cattolica Eraclea), le punte rocciose di grande valenza paesaggistica come la Scala dei Turchi (una falesia costituita da uno sperone di marna bianca).

Entrambi i percorsi intersecano alcuni nodi del *network* (beni isolati sparsi nel paesaggio che possono essere convertiti a nuove funzioni) grazie alle Regie trazzere che innervano ancora oggi il territorio.

### Prospettive di lavoro

Il tema dell'accessibilità alla città di Agrigento, da sempre oggetto di battaglie politiche per la realiz-

pagina a fronte

**Fig. 5** – Il percorso via terra verso ovest







lungo il tracciato della linea ferrata;  
in verde i percorsi ciclabili,  
in giallo il percorso a cavallo o a dorso di un asino,  
in rosso il percorso in treno.  
Tratteggiato in bianco il percorso via mare  
da implementare (foto di S. Marino).

zazione di un'autostrada di collegamento con Palermo o di un aeroporto – opere, queste ad altissimo impatto ambientale e paesaggistico – potrebbe invece trovare soluzione se al rilancio del porto e dei percorsi via mare si unisse la riattivazione (in diverse modalità) della linea ferrata a scartamento ridotto che la collega a Porto Empedocle e, da questa, a Castelvetro (intercettando così l'autostrada Palermo-Mazara del Vallo).

Si ritiene che tale network multimodale, sottolineando la valenza strategica di Porto Empedocle, non avrebbe solo una valenza turistica<sup>5</sup>, ma potrebbe costituire l'asse centrale di un sistema territoriale in grado di connettere le persone alle residenze e ai centri di vita (Dichiarazione di Lille, 2000), così come accade, ad esempio, nel caso della ferrovia a scartamento ridotto Genova-Casella che collega il centro della città di Genova con il suo entroterra.

Secondo quanto previsto dalla Convenzione Europea del Paesaggio, tale network si inserisce all'interno della gestione dei paesaggi: provvedimenti presi, conformemente al principio dello sviluppo sostenibile per accompagnare le trasformazioni provocate dalle esigenze economiche, sociali o ambientali. Dalle sollecitazioni della comunità locale (i movimenti no-rigassificatore, l'associazione ferrovie Kaos, etc.), infatti, si evince una maggiore attenzione alle dinamiche territoriali e di sviluppo locale che,



	Percorso ciclabile	Km 15,00
	Percorso in treno	Km 26,30
	Percorso con asino	Km 12,00
	Percorso ciclo-pedonale	Km 15,00
	Caselli ferroviari	
	Ex caselli da adibire a:	
	1. info point - noleggio bici - biglietteria percorso via mare	
	2. deposito bici - asinara	
	3. asinara - stazione ferroviaria	
	4. stazione ferroviaria - noleggio bici	
	5. deposito bici - biglietteria percorso via mare	

insieme alle risorse storiche, culturali e paesaggistiche di questo tratto del fronte africano della Sicilia impongono un intervento nell'ottica di una fruizione ispirata a criteri di sostenibilità (Carta Mondiale per il turismo sostenibile di Lanzarote, 1995, e CFTS Unione Europea, 2007). In questo quadro, un rilancio del ruolo del porto della città di Porto Empedocle, abbandonando definitivamente la sua presunta vocazione industriale, risulterebbe strategico per le ricadute su Agrigento, sulla Valle dei Templi, ma anche, e soprattutto, sulla regione costiera ad ovest che comprende territori e risorse di grande valore culturale e paesaggistico.

### Note

<sup>1</sup> Dal 2013 è una tappa di alcune rotte crocieristiche.

<sup>2</sup> La minaccia della realizzazione, nella zona A.S.I. prospiciente il mare, di un impianto di rigassificazione da parte dell'Enel sembra ormai definitivamente esclusa, grazie anche alla battaglia della comunità locale. Tale intervento, a pochi passi dalla Valle dei Templi e dalla contrada Kaos (casa di Pirandello, oggi sede del Parco Letterario), avrebbe potuto compromettere le risorse naturali e il rilancio del sistema turistico-culturale della regione costiera.

<sup>3</sup> Grazie al lavoro del FAI e di varie associazioni locali si cita l'abbattimento, nel giugno 2013, dell'ecomostro che deturpava la spiaggia della Scala dei Turchi e il blocco, pochi mesi or sono, di una lottizzazione interamente abusiva a pochi passi dalla costa.

<sup>4</sup> Il progetto è stato elaborato in occasione della tesi di Laurea "Slow network turistico-culturale da e per... Porto Empedocle" di Stefania Marino, rel. Prof. V. Scavone, corr. Arch. G. Prestia, Università degli Studi di Palermo, Corso di Laurea in Architettura di Agrigento, a.a. 2013-14.

<sup>5</sup> O Commerciale, nel caso del percorso via mare.

### Fonti bibliografiche

- ANCI. 2013, *Atlante dei piccoli comuni*, Roma.
- Bocconi A., Visentini C. 2009, *In viaggio con l'asino*, Guanda, Parma.
- Cannarozzo T. 2010, *Centri storici e città contemporanea: dinamiche e politiche*, in *Centri storici e territorio. Il caso Scicli*, a cura di Abbate G., Cannarozzo T., Trombino G., Firenze, Alinea, p. 7.
- Carta M. 2012, *Dal waterfront alla città liquida. Patologie relazionali e nuovi orizzonti del progetto*, in *Arcipelago Mediterraneo. Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole*, a cura di De Luca G., Lingua V., Firenze, Alinea, 2012, pp. 27-40.
- Doufour L. 1992, *Atlante storico della Sicilia. Le città costiere nella cartografia manoscritta (1500-1823)*, Marsilio, Venezia.
- Hoyle B. 1998, *Città e porti: dinamiche di sviluppo nei nodi di interscambio delle città-porto*, in *Land - Water Intermodal Terminals*, a cura di Bruttomesso R., Marsilio, Venezia.
- Fazello T. 1830, *Storia di Sicilia*, Palermo.
- Gibilaro M. 1988, *I Borbone e il Molo di Girgenti*, Centro culturale Pirandello, Agrigento.
- Magnaghi A. 2000, *Il Progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Busi R., Pezzagno M. 2006, *Mobilità dolce e turismo sostenibile. Un approccio interdisciplinare*, Gangemi, Roma.
- Predrag M. 1998, *Il Mediterraneo e l'Europa*, Lezioni al Collège de France, Garzanti, Milano.
- Toccolini A. Fumagalli N., Senes G. 2004, *Progettare i percorsi verdi*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (RN).