



NUOVI PERCORSI DI SVILUPPO
DELLA CAPACITÀ AMMINISTRATIVA
DELLA REGIONE SICILIANA

Linea 2.5 – Rafforzamento della capacità di attuazione dei Fondi SIE da parte degli Enti Locali

Piano strategico del sistema urbano e territoriale della Sicilia

Report geo-statistico

***“PROCESSI DI URBANIZZAZIONE E DINAMICHE SOCIO-ECONOMICHE:
ELEMENTI PER UNA NUOVA VISIONE DEL TERRITORIO”:***

indice e estratto delle principali evidenze per il nodo territoriale di Trapani



Unione Europea



Repubblica Italiana



Regione Siciliana



Fondo Sociale Europeo

FSE FONDO SOCIALE EUROPEO
SICILIA 2020
PROGRAMMA OPERATIVO



FormezPA

Report geo-statistico

“PROCESSI DI URBANIZZAZIONE E DINAMICHE SOCIO-ECONOMICHE: ELEMENTI PER UNA NUOVA VISIONE DEL TERRITORIO”:

indice e estratto delle principali evidenze per il nodo territoriale di Trapani

Il report geo-statistico della Sicilia realizzato da Formez è uno strumento di conoscenza finalizzato a informare e sostenere il dibattito pubblico ed istituzionale riguardo agli ambiti territoriali efficienti ai quali intervenire per governare i processi sociali, economici e territoriali in atto in Sicilia, nonché a fornire alle coalizioni territoriali informazioni utili a rappresentare il proprio territorio e le dinamiche in atto al suo interno in vista delle attività di costruzione delle reti progettuali e delle candidature per i bandi del PNRR e della programmazione Europea 2021-2027.

Il report è stato composto attingendo alle fonti secondarie più aggiornate disponibili, e comprende cluster di indicatori relativi alle dinamiche demografiche e insediative, alle dotazioni infrastrutturali, all’accessibilità e ai flussi del pendolarismo, alla scolarizzazione e alle caratteristiche del capitale umano, ai processi economici alle dotazioni territoriali di servizi per le persone e per le imprese, alle dinamiche di sostenibilità e di qualità ambientale, all’accessibilità alle reti digitali, alla governance locale. Gli indicatori analizzati sono stati raccolti e presentati, ove possibile, alla scala comunale, al fine di consentire una più coerente ricostruzione delle dimensioni territoriali alle quali si organizzano le dinamiche sociali, economiche e di urbanizzazione, soprattutto quando esse travalicano i confini amministrativi per definire situazioni territoriali specifiche locali o d’area vasta, mettendo in luce direzioni di evoluzione del contesto che sono tipiche degli attuali scenari post-metropolitani caratterizzati da una presenza pervasiva del tessuto urbano e da una ridefinizione del rapporto tra urbano e rurale.

Gli indicatori e le mappature raccolti nel report geo-statistico possono essere elaborati alle differenti dimensioni territoriali (comunale, di area interna, di area vasta, etc.) per ricavare conoscenze su specifiche dinamiche, sulla cui base ripensare gli assetti territoriali e costruire nuove visioni di regolazione degli spazi a cui si organizzano la società e l’economia. Un compito che non può essere effettuato meramente a livello tecnico o accademico, ma che richiede il coinvolgimento e il confronto delle intelligenze locali presenti nelle istituzioni, nelle imprese e nella società civile: a tal fine, il team di ricerca è disponibile a fornire elaborazioni aggiornate relative a specifici ambiti territoriali per i quali si stanno organizzando reti locali finalizzate alla realizzazione di progetti di sviluppo e alla costruzione di candidature per i bandi del PNRR e del prossimo periodo di programmazione 2021-2027.

Nei paragrafi successivi si fornisce un elenco degli indicatori contenuti nel report geo-statistico, e alcune sintetiche macro-evidenze emerse dall’analisi per il nodo territoriale di Trapani.

1) Indice degli indicatori presenti nel report geo-statistico¹

1.1) i processi demografici

Indicatori dei Processi demografici presenti nel report	
Popolazione residente al 1/1/2019	Perc. di popolazione con meno di 15 anni al 1/1/2019
Densità di popolazione 2019	Saldo migratorio interno 2011-2019
Variazione percentuale della popolazione 1991-2011	Saldo migratorio estero 2011-2019
Variazione percentuale della popolazione 2011-2019	Saldo migratorio totale e per altri motivi 2011-2019
Saldo naturale 2011-2019	Incidenza della popolazione straniera 2019
Percentuale di popolazione con 65 anni e più al 1/1/2019	Variazione della popolazione straniera 2011-2019

1.2) infrastrutture e sistemi della mobilità

Indicatori su infrastrutture e mobilità presenti nel report	
Classificazione rispetto al pendolarismo per lavoro	Rete ferroviaria
Archi del pendolarismo per lavoro	Indice complessivo di dotazione infrastrutturale
Areali del pendolarismo	Distribuzione della popolazione e rete infrastrutturale
Rete stradale	

1.3) il capitale umano

Indicatori del capitale umano presenti nel report	
Percentuale di popolazione con diploma o laurea 2011	Dinamica del tasso di disoccupazione provinciale
Iscritti all'università per comune di residenza 2017	Dinamica del tasso di inattività provinciale
Tasso di disoccupazione rilevato al Censimento 2011	

1.4) i processi economici

Indicatori dei Processi economici presenti nel report	
Occupati a livello provinciale	Addetti per comparto della manifattura 2017
Addetti industria e servizi 2017	Peso dei comparti manifatturieri 2017
Tasso di variazione addetti 2001-2011	Variazione assoluta addetti 2012-2017 per comp. manifatturiero
Tasso di variazione addetti 2012-2017	Contributo al T. Var. % 2012-2017 per comp. manifatturiero
Fondamentali macro-economici provinciali	T. Var. % addetti 2012-2017 per comparto della manifattura
Valore aggiunto delle imprese 2017	Addetti dei servizi a supporto dell'espansione
Dinamica del valore aggiunto provinciale	Arrivi turistici 2018
Dinamica delle esportazioni provinciali	Presenze turistiche 2018
Reddito imponibile pro capite 2018	Tasso di variazione presenze turistiche 2014-2018
Specializzazione produttiva prevalente del SLL	Siti Unesco
Uso del suolo	Addetti dell'alloggio e ristorazione 2017
Produzioni alimentari e vinicole tutelate	Addetti della blue economy extra-turistica
Addetti della manifattura 2017	

¹ Gli indicatori elencati in questo indice sono quelli presenti nell'attuale versione del report geo-statistico: il team di ricerca è attivo nell'aggiornamento degli indicatori con i più recenti dati disponibili e nell'integrazione del report con nuovi indicatori su richiesta delle coalizioni territoriali.

1.5) i servizi per le persone

Indicatori dei servizi essenziali presenti nel report	
Livelli di centralità/perifericità in base all'offerta dei servizi 2013	Posti letto in ospedale 2018
Indice complessivo di accessibilità a strutture e poli urbani 2014	Punteggi delle Regioni in base alla Griglia LEA

1.6) sostenibilità

Indicatori di sostenibilità presenti nel report	
Percentuale di suolo consumato 2018	Presenza di impianti a bioenergie
Densità di consumo di suolo 2013-2018	Giorni di sfioramento di emissioni PM10 nel corso del 2018
Indice di frammentazione delle aree urbanizzate 2011	Produzione di rifiuti urbani 2018
Percentuale di energia elettrica prodotta rispetto a quella consumata dalle famiglie	Dinamica regionale produzione di rifiuti urbani e percentuale di raccolta differenziata
Potenza degli impianti fotovoltaici	Percentuale di raccolta differenziata 2018
Estensione degli impianti di solare termico	Impianti di trattamento di rifiuti urbani
Potenza degli impianti eolici	Comuni aderenti al Patto dei Sindaci

1.7) digitalizzazione

Indicatori sulla digitalizzazione presenti nel report	
Percentuale di famiglie raggiunte dalla banda larga di rete fissa (2 Mbps)	Percentuale di famiglie raggiunte dalla banda larga di rete fissa ultra veloce (100 Mbps)
Percentuale di famiglie raggiunte dalla banda larga di rete fissa veloce (30 Mbps)	Addetti nel settore «produzione di software, consulenza informatica e attività connesse» 2017

1.8) capacità amministrativa

Indicatori della capacità amministrativa presenti nel report	
Dipendenti pubblici delle PPAA locali per classe di età 2018	Parchi statali e regionali
Partecipazione a Gal	Riserve naturali
Partecipazione a Gac/Flag	Distretti sanitari
Aree interne secondo la definizione SNAI	Grado di autonomia finanziaria dei comuni 2015

2) focus delle principali tendenze emergenti dal report geo-statistico per il Nodo territoriale di Trapani

Nei successivi paragrafi si presentano alcuni dati e mappature tratti dal report geo-statistico relativi al Nodo territoriale di Trapani, evidenziando alcune macro-tendenze sociali, economiche e territoriali che potrebbero essere oggetto di interventi di sviluppo. L'estratto non ha pretese di esaustività, ed intende solo fornire un esempio delle elaborazioni che possono essere prodotte (anche su differenti ambiti territoriali) con i dati presenti nel report geo-statistico.

2.1 Dinamiche urbane

Una prima dinamica interessante relativa al nodo territoriale di Trapani (che comprende l'intera provincia di Trapani eccetto le isole minori) è quella relativo ai sistemi urbani. Nell'attuale contesto economico, le città sono fondamentali nel definire la competitività e l'attrattività dei territori: sono i centri che forniscono le conoscenze per accedere ai mercati, per innovare e per creare valore aggiunto, sono i punti di connessione tra il territorio e le reti globali. Le offerte urbane di servizi per i cittadini e le imprese acquisiscono quindi una particolare valenza strategica. In questo senso il trapanese presenta un tessuto urbano peculiare e assai differente da quello delle altre province siciliane: l'indice elaborato dal Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica (DPS) per rappresentare la distribuzione dei servizi urbani (Immagine n.1) mostra infatti per questo territorio una situazione particolare, caratterizzata dall'assenza di un unico polo concentrante l'offerta di servizi, che risultano invece distribuiti tra i comuni di comprende Trapani, Marsala, Mazara del Vallo e Castelvetrano. Questi comuni non formano un'unica città, ma da un punto di vista funzionale costituiscono un grande agglomerato, che in alcuni punti si è anche già fuso dal punto di vista urbanistico. Si può pienamente parlare di città diffusa, o di un sistema urbano policentrico. Un simile sistema richiede di essere regolato: ciò non significa unire i comuni in un'unica entità amministrativa, ma fare scelte coordinate sulla qualità e sul livello dei servizi ai cittadini, sull'uso del suolo, sulla localizzazione delle polarità urbane. Un sistema urbano policentrico significa anche che i singoli comuni possono specializzarsi in alcune attività o servizi, senza dovere "fare tutto": ma l'assemblaggio di un simile "mosaico" di specializzazioni locali richiede che ci sia una logica, un coordinamento tra i comuni per evitare una concorrenza che non è utile a nessuno. I servizi avanzati per le imprese (servizi finanziari, servizi per l'export, attività di consulenza, etc.: Immagine n.2) sono presenti in tutti i grandi comuni del trapanese, con la più alta concentrazione a Marsala. Ma l'offerta di tali servizi, che tipicamente sono prodotti prevalentemente dalle città, è organizzata anche a una scala più ampia e trans-provinciale: il principale polo fornitore di servizi avanzati per tutta la Sicilia occidentale è Palermo, in cui si concentrano in particolare i servizi più rari ad alto contenuto di conoscenze che non sono presenti nelle città medie dell'area.

Immagine n.1: Livelli di centralità/perifericità sulla base dell'offerta dei servizi 2013

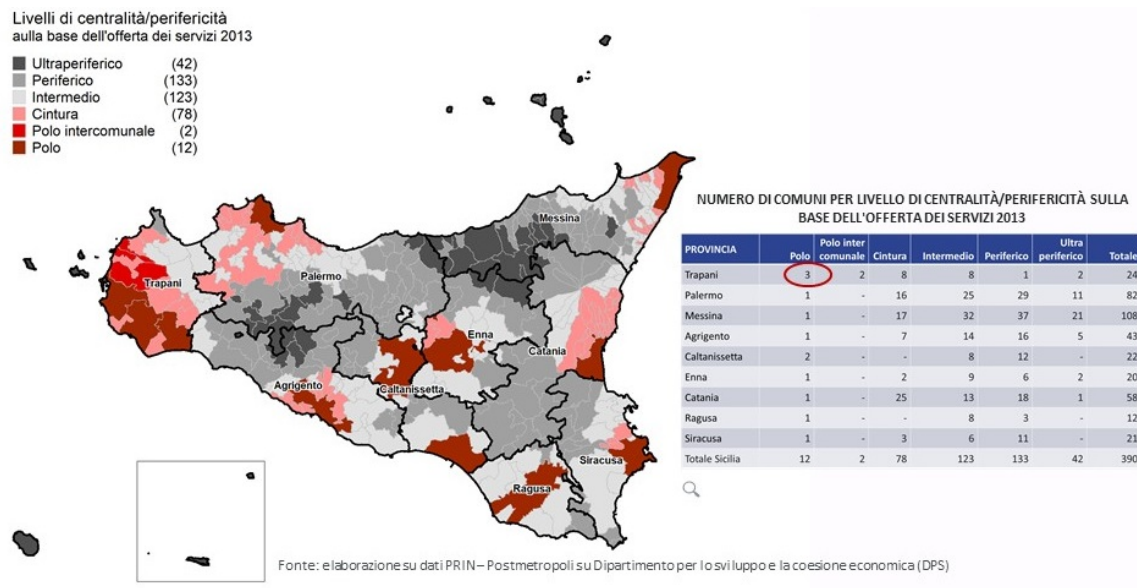
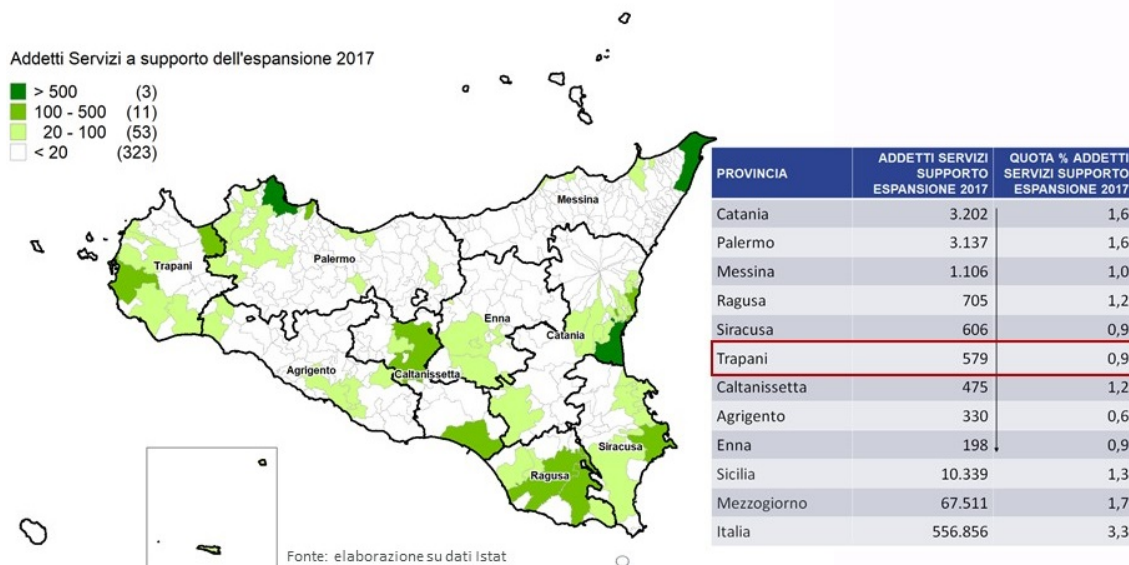


Immagine n.2: addetti ai servizi a supporto dell'espansione

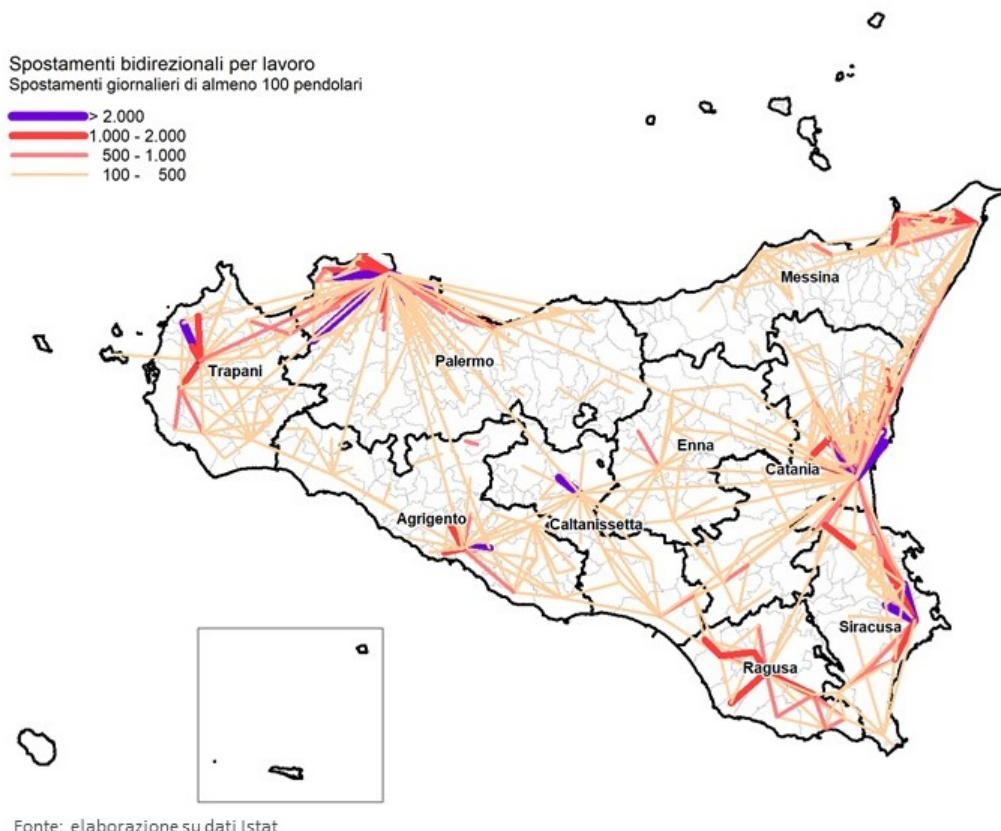


Legenda: si tratta di servizi di rango elevato la cui funzione è sostenere i settori maggiormente aperti alla domanda esterna (es. turismo, manifattura) quando è necessario un aumento di competitività: produzione di software, consulenza informatica e attività connesse; attività di direzione aziendale e di consulenza gestionale; ricerca scientifica e sviluppo; pubblicità e ricerche di mercato.

La presenza di un sistema metropolitano in saldatura alle due scale (quella "locale" tra le città del trapanese e quella più ampia con Palermo) è confermata dai dati sul pendolarismo (Immagine n.3), che indicano un denso interscambio tra l'area urbana densa trapanese e Palermo, con flussi sia in entrata che in uscita tra le singole città e il capoluogo regionale a volte addirittura più forti di quelli che le città del trapanese generano tra loro. La metropoli palermitana si "allunga" verso

ovest, con un'asse che comprende importanti aree produttive e funzioni urbane (a partire dall'aeroporto), e le sue dinamiche arrivano a influenzare anche il sistema trapanese. Occorre allora domandarsi quale sia il ruolo di Trapani, Marsala, Mazara del vallo e Castelvetrano in un sistema metropolitano più vasto: ad esempio, quali siano i servizi avanzati (formazione superiore, welfare, incubatori e centri servizi per le imprese...) sui quali non è necessario investire, perché i cittadini e le imprese possono già reperirli facilmente a Palermo, e quali invece vadano potenziati in modo da poter attrarre utenti anche dal capoluogo regionale. In sintesi, per valorizzare il tessuto urbano policentrico del trapanese nel contesto metropolitano d'area vasta occorre siano individuate le specializzazioni e le funzioni "locali" che possono essere sviluppate per costituire polarità urbane e per aumentare l'attrattività dei singoli luoghi. In questa riflessione trovano spazio anche i comuni minori dell'hinterland delle città costiere del trapanese e quelli localizzati lungo l'asse Trapani-Palermo: per questi comuni le prospettive di sviluppo sono legate alla capacità di individuare e sviluppare, un proprio ruolo funzionale specifico nel sistema urbano, come aree residenziali, aree verdi, zone produttive o commerciali.

Immagine n.3: Archi del pendolarismo per lavoro (spostamenti giornalieri di almeno 100 pendolari tra comuni della Sicilia)



Un fattore strategico nei processi di saldatura del sistema metropolitano della Sicilia occidentale, esteso tra Trapani e Palermo, è quello infrastrutturale. L'area trapanese presenta, rispetto alle medie regionali, una buona dotazione, a causa della presenza di assi stradali primari, di strutture

portuali e aeroportuali. Sono cioè presenti le infrastrutture necessarie per permettere lo sviluppo di un sistema pienamente metropolitano (che richiede rapida accessibilità sia tra i poli interni al sistema che alle “reti lunghe” trans-territoriali). In questo quadro appare come elemento di criticità la connessione ferroviaria diretta tra Trapani e Palermo: quando questa linea sarà riattivata sicuramente segnerà un’accelerazione degli scambi e delle interazioni tra le due città.

La buona accessibilità caratterizza anche i sistemi turistici del nord della provincia; sono invece scarse le condizioni di accessibilità stradale e ferroviaria dei comuni dell’entroterra del sud-est trapanese, al confine con le province di Palermo e Agrigento: per questi comuni la scarsa dotazione infrastrutturale e la marginalità geografica sono elementi di svantaggio dei quali occorre tenere conto in fase di elaborazione di strategie di sviluppo locale.

2.2 Dinamiche economiche

Nel periodo 2012-2017 si è registrata in tutto il nodo una perdita di addetti, anche se con una discreta tenuta rispetto alle altre province siciliane. Sono in atto dei cambiamenti rilevanti nel sistema economico del nodo (Tabella n.4): perdono addetti l’industria mineraria e metallurgica, con un calo del 30%, mentre cresce il settore e agroalimentare, che da solo vale il 43% degli addetti alla manifattura complessivi del sistema. Crescono anche alcuni comparti manifatturieri meno presenti nel territorio: quello della moda (a Salaparuta) e quello dei macchinari elettrici (a Marsala, e Calatafimi-Segesta).

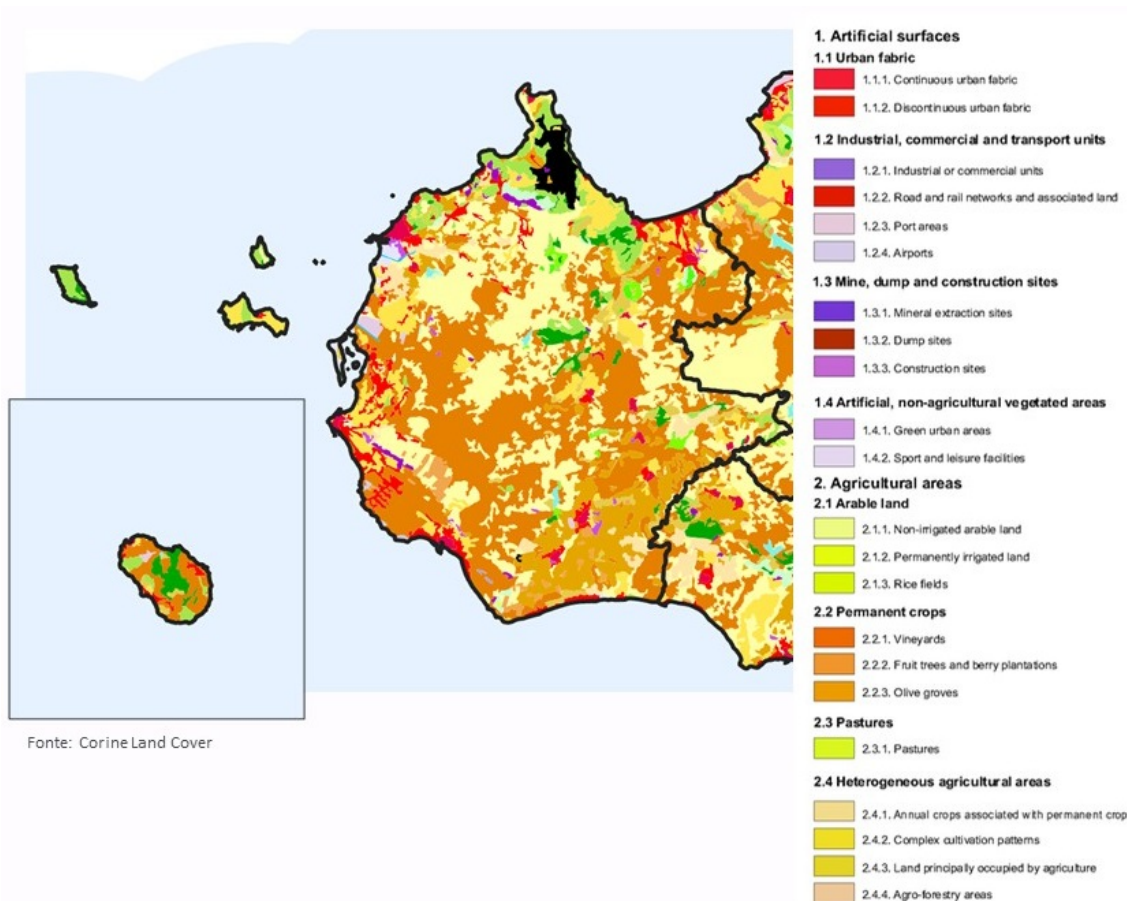
Tabella n.4: addetti alla manifattura

Comparto Manifattura	Addetti Provincia di Trapani				
	Valore assoluto 2017	Distribuzione % 2017	Variazione assoluta 2012-2017	T. Var. % 2012-2017	Contributo al T. Var. % 2012-2017
Industria alimentare, delle bevande e del tabacco	3.694	42,7	416	12,7	0,4
Sistema moda	203	2,4	35	20,5	0,0
Legno-arredo	470	5,4	-170	-26,6	-0,2
Carta ed editoria	261	3,0	-40	-13,4	0,0
Coke-chimica-farmaceutica	150	1,7	7	4,8	0,0
Gomma-plastica	149	1,7	-19	-11,2	0,0
Minerali non metalliferi	1.282	14,8	-520	-28,8	-0,5
Metallurgia	880	10,2	-250	-22,1	-0,2
Macchine e apparecchi meccanici	987	11,4	16	1,7	0,0
Macchine elettriche ed elettroniche	240	2,8	63	35,9	0,1
Mezzi di trasporto	135	1,6	4	2,8	0,0
Altre industrie manifatturiere	191	2,2	-37	-16,4	0,0
Totale Manifattura	8.644	100,0	-497	-5,4	-0,5

Il quadro delle specializzazioni produttive dei Sistemi locali del Lavoro del trapanese elaborato da ISTAT mostra la presenza di alcune concentrazioni di attività nei territori del Nodo: nell’industria dei materiali per l’edilizia a Custonaci, Valderice, Vita e S.Vito Lo Capo, e nel primario (vino e pesca) a Marsala. Quello del primario è un settore importante per l’intero trapanese, con ampie superfici agricole in tutti i territori, soprattutto impiegate a vigneto e uliveto (Immagine n.5), e

con numerosi prodotti DOP e IGP che, anche grazie al turismo, sono ben noti ai consumatori nazionali e esteri. Per il settore agri-food (primario più agroalimentare) i progetti di sviluppo devono essere affrontati a scala di singola filiera, individuando gli incentivi e i servizi specifici necessari per rafforzare e estendere le attività di produzione e lavorazione effettuate nel territorio, ove possibile, e per potenziare l'export (che complessivamente è ancora molto basso, pesando solo per il 2,6% del totale regionale, anche se registra negli ultimi anni un trend di crescita: +37,6% tra il 2009 e il 2019).

Immagine n.5: uso del suolo

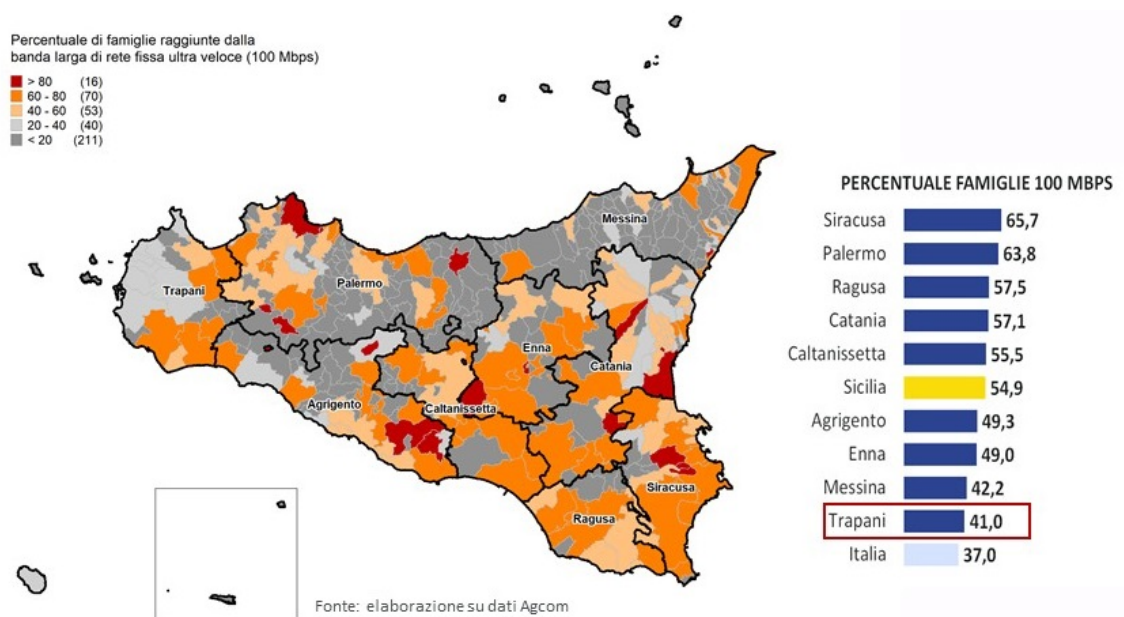


Un servizio cruciale per favorire l'innovazione delle imprese e l'accesso ai mercati è la diffusione della banda larga ultraveloce, che è ancora scarsamente presente nel territorio (Immagine n.6): una maggiore estensione di questa infrastruttura potrebbe favorire sia i territori economicamente più vivaci sia le aree più deboli dell'entroterra, compensando almeno in parte lo svantaggio logistico da cui sono afflitte.

Una nota particolare, nell'analisi delle dinamiche economiche del nodo, deve essere dedicata al sistema turistico, che è un asset importante per tutte le aree costiere. Il trapanese è un polo turistico importante a livello regionale. L'analisi dei dati relativi alle presenze turistiche (nel periodo precedente alla crisi del settore indotta dalla pandemia di Covid-19) indicava segni di saturazione nelle zone con vocazione più forte, come San Vito Lo Capo, ma i cali nel numero di

presenze negli ultimi anni potrebbero essere solo indicatori dello spostamento verso nicchie più alte del turismo: meno visitatori, ma con più capacità di spesa. In aumento invece, nello stesso periodo, i visitatori di Marsala e Mazara. Spazi di crescita ulteriore del turismo possono essere costruiti attraverso operazioni di integrazione delle offerte locali presenti nel territorio (turismo marino, agroalimentare, culturale, etc.), che puntino ad aumentare i tempi di permanenza e a ridurre la stagionalità dei flussi, oltre che a distribuire i flussi di visitatori anche nelle aree dell'entroterra in cui attualmente il turismo è meno forte.

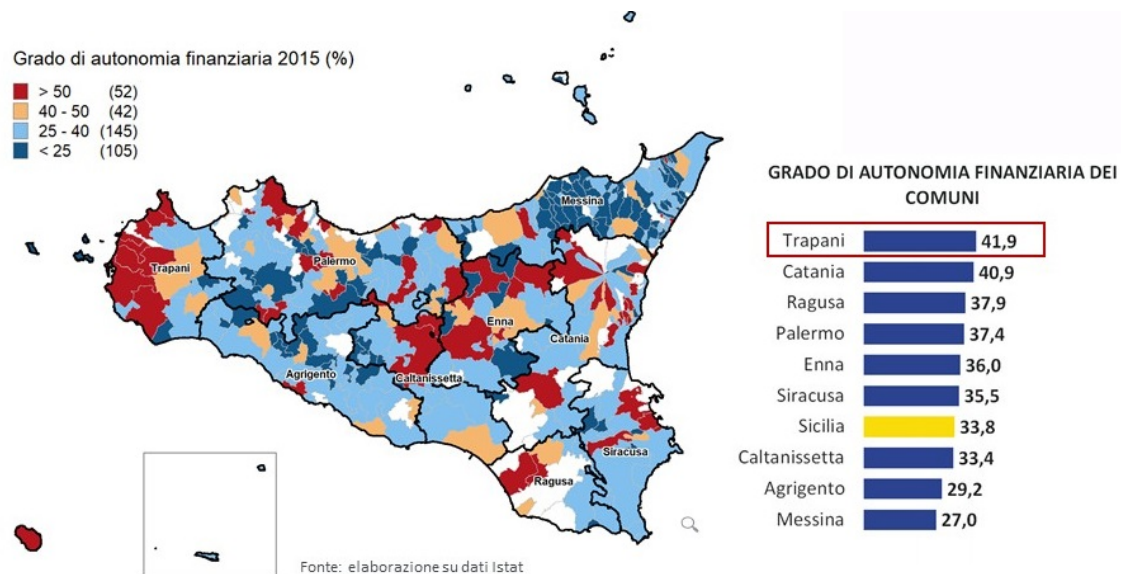
Immagine n.6: Percentuale di famiglie raggiunte dalla banda larga di rete fissa veloce (100 Mbps) al 29/10/2019



2.3 Reti e risorse per lo sviluppo

Il dato relativo all'autonomia finanziaria dei comuni (indicante la quota di entrate proprie sul totale delle entrate correnti: Immagine n.7) mostra marcate differenze tra le aree urbane e quelle dell'entroterra: le città di Trapani, Marsala e Mazara Del Vallo, e i comuni della costa nord-ovest tra Cornino e San Vito Lo Capo possono vantare buoni livelli di autonomia, che lasciano ai comuni più possibilità di attuare politiche di sviluppo con risorse proprie. Al contrario, Castelvetro e la maggior parte dei comuni dell'entroterra hanno meno risorse: per loro diventa quindi fondamentale riuscire a fare rete e cogliere le opportunità di finanziamento che saranno disponibili nel prossimo periodo di programmazione, facendo scelte decise per concentrare le risorse su interventi strategici. Non in tutti i territori del nodo però emerge una dimensione spaziale alla quale i comuni possano "fare squadra" per intervenire insieme su problemi comuni: molte aree dell'entroterra condividono criticità e vincoli allo sviluppo con i territori confinanti del palermitano e dell'agrigentino, ma l'appartenenza a differenti province rende meno agevole lo sviluppo di reti orizzontali per lo sviluppo. Solo il Gal "Valle del Belice" raccoglie comuni che hanno situazioni simili a una dimensione funzionale, scavalcando i confini amministrativi delle province.

Immagine n.7: Grado di autonomia finanziaria dei comuni 2015



2.4 Spunti di riflessione e di intervento

Nel nodo territoriale del trapanese coesistono dinamiche differenti. Ci sono aree più forti, i centri urbani e le località della costa nord-est tra Cornino e San Vito Lo Capo, che hanno un'identità economica marcata, tra agroalimentare, vino, pesca e turismo, e anche un buon grado di autonomia finanziaria (rispetto alle medie regionali). Per queste aree la sfida è quella di costruire un sistema integrato, che eviti la concorrenza interna tra i differenti poli urbani e che costruisca un'offerta più ampia e più forte per cittadini, imprese e turisti, acquisendo un ruolo importante nel sistema metropolitano della Sicilia occidentale.

A fianco di queste, ci sono alcune aree dell'entroterra a sud-est della provincia che sono marginali rispetto ai sistemi di flussi, dotate di sistemi economici meno vivaci e in alcuni casi afflitte da fenomeni di spopolamento e invecchiamento. Per questi territori è quindi fondamentale riuscire a fare rete, scegliendo i giusti alleati per raccogliere la "massa critica" necessaria per avviare progettualità strategiche su obiettivi di sviluppo comuni: siano essi relativi alla valorizzazione di risorse locali ancora non pienamente attivate o all'integrazione con i sistemi agroalimentari o turistici delle aree vicine.