



C11 ASSETTO SOCIO-ECONOMICO

C11.1 ASSETTO PROVINCIALE

Prima di analizzare i diversi comparti del sistema produttivo del comune di Favignana, diamo un breve sguardo al comparto del mondo del lavoro nella Provincia di Trapani.

L'osservazione dei dati Istat relativi alle forze di lavoro nell'ultimo quinquennio evidenzia un arretramento nel numero degli occupati in provincia di Trapani, con valori analoghi a quelli di metà del decennio scorso.

I 124.000 occupati sono infatti molto vicini al valore del biennio 2004-2005, ma testimoniano un netto arretramento rispetto al 2008 (-9 mila unità), anno – dopo il 2006 - tra i migliori del periodo.

A determinare l'arretramento occupazionale è il declino della componente maschile, legata principalmente alla crisi agricola: gli uomini al lavoro passano dalle 88.000 unità del 2004 alle 91 mila del 2008, per calare alle 85.000 del 2009, con un decremento del 3,4%. Al contrario si osserva una lieve crescita dell'occupazione femminile, legata alla espansione dei servizi, che frena la caduta: le donne che lavorano passano da 37.000 a 39.000 in sei anni con un incremento del 5,4%.

Nel corso della seconda parte del decennio l'erosione del monte occupazionale si affianca a una costante diminuzione nel numero di persone in cerca di lavoro: dalle 23.000 del 2004, anno base per l'osservazione della serie storica, si è passati infatti alle 15.000 del 2009, con un trend equamente distribuito tra i sessi.

Da tempo il calo delle persone in cerca di occupazione, di per sé, non costituisce un segnale positivo per il mercato del lavoro. E a Trapani duole constatare che il calo deriva molto verosimilmente da un peggioramento complessivo del quadro economico e delle opportunità lavorative. Segnali in questa direzione sono, ad esempio, il peggioramento del quadro demografico, anche relativamente all'attrazione di flussi migratori, il calo dell'occupazione (soprattutto maschile) e la crescita del numero di persone che dichiara di non svolgere alcuna partecipazione attiva al mercato di lavoro. In particolare quest'ultima categoria di persone passa dalle 358.000 unità del 2004 alle 369.000 nel 2009, con un incremento del 3% e, solo nell'ultimo anno, del 4,6%. In questo caso, l'espansione appare più marcata tra gli uomini (+16,9%) che tra le donne (+5,8%).



Imprese

Le imprese iscritte nel Registro Ditte della Camera di Commercio al 31/12/1999 erano 51742, quelle attive 45810 pari al 88,5 % di quelle iscritte. Le unità locali alla stessa data erano 48686 e vi operavano 32691 addetti.

L'osservazione dei dati InfoCamere-Movimprese, relativi al primo trimestre 2010, conferma la contrazione del tessuto imprenditoriale della provincia avviatasi nel 2007. Si chiude infatti con un tasso di sviluppo imprenditoriale negativo (-1,68%), dato che appare distante sia dal valore medio nazionale (+0,28%) che da quello regionale, fermo a circa il -1%.

L'ultimo anno conferma quindi una situazione di difficoltà più evidente all'interno del sistema trapanese, con evidenti ripercussioni sulla capacità delle imprese locali di resistere sul mercato. Una lettura su un arco temporale più ampio, tuttavia, evidenzia come questa criticità sia solo in parte determinata dalla congiuntura recente.

Nell'ultimo anno, infatti, si osserva una prevalenza di cancellazioni di impresa (3.383) rispetto all'ammontare delle iscrizioni (2.531), fenomeno che in realtà si manifesta in maniera continuativa dal 2007.

I dati sulla mortalità, in generale, non sembrano divergere in maniera sostanziale dalla media di periodo e, in particolare, dai primi anni del decennio. Appare semmai in crisi la spinta ad aprire nuove attività, che nell'ultimo anno registra il valore più basso dello stesso decennio.

La congiuntura più recente sembra confermare il quadro complessivo. Nei primi tre mesi del 2010 il numero di imprese registrate ammonta a 49.354: -515 il saldo con lo stesso periodo del 2009.

Ancorché relativo a un solo trimestre, il confronto effettuato sul numero di imprese attive precisa ulteriormente l'analisi e risulta particolarmente indicativo in termini di ricchezza prodotta: se nei primi mesi del 2010 sono 42.512 le imprese che hanno effettivamente svolto un'attività produttiva nel territorio di Trapani, nello stesso periodo del 2009 se ne contavano 43.118, per una differenza netta di 606 unità. La situazione complessiva per la provincia di Trapani è visibile nella seguente tabella:



COMUNE DI FAVIGNANA

LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA DEL PORTO DI FAVIGNANA

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Comune	Imprese	Indipendenti	Dipendenti	Totale
Alcamo	2.385	3.025	2.837	5.862
Buseto Palizzolo	137	170	116	286
Calatafimi	366	467	483	950
Campobello di Mazara	575	707	422	1.129
Castellammare del Golfo	847	1.006	850	1.856
Castelvetrano	1.731	2.091	2.323	4.414
Custonaci	328	425	799	1.224
Erice	1.143	1.411	1.426	2.837
Favignana	224	309	367	676
Gibellina	198	252	112	364
Marsala	4.467	5.476	5.156	10.632
Mazara del Vallo	2.503	3.200	4.237	7.437
Paceco	532	687	549	1.236
Pantelleria	459	584	446	1.030
Partanna	540	666	425	1.091
Petrosino	353	467	350	817
Poggioreale	55	64	20	84



Salaparuta	78	102	38	140
Salemi	572	711	409	1.120
Santa Ninfa	301	405	525	930
San Vito Lo Capo	264	341	282	623
Trapani	4.369	5.464	5.868	11.332
Valderice	580	706	829	1.535
Vita	113	134	88	222
Totale	23.120	28.870	28.957	57.827

Tabella riassuntiva delle imprese, degli occupati indipendenti, di quelli dipendenti e totali complessivi - Fonte:

Censimento ISTAT 2001

Trasporti e commercio

La debolezza del sistema dei trasporti rappresenta uno dei principali ostacoli per lo sviluppo economico di tipo imprenditoriale e moderno della Provincia e rende ancora più evidente la marginalità eco-geografica di questo territorio rispetto al resto del paese.

Il sistema infrastrutturale trapanese presenta "luci e ombre". Nel territorio emerge infatti un'abbondante dotazione di strutture portuali (Trapani, Mazara del Vallo, Marsala, in particolare) che spinge l'indicatore oltre la media nazionale, falsando però la situazione oggettiva. Al netto della portualità, infatti, l'indice complessivo non supera il valore di 80,5 (fatta 100 la media nazionale), determinato da un ritardo evidente (e persistente) delle infrastrutture sociali, la cui consistenza è pari a circa la metà del dato nazionale (53,5) e ben al di sotto della già carente dotazione regionale (81,6).



Al contrario, le infrastrutture economiche mostrano livelli di dotazione ben superiori alla media nazionale e regionale. Posta pari a 100 la dotazione nazionale, la Sicilia e la provincia di Trapani si collocano, rispettivamente, su valori pari a 88,1 e 124,9. Oltre a quella portuale (310,1), spiccano le dotazioni di aeroporti (186,5), strade (124,2) e impianti di TLC (105,2). Sul fronte opposto si segnalano carenze gravi in termini di strutture culturali e ricreative (40,9) e di strutture sanitarie (48,3).

Meno marcata, ma pur sempre in deficit, la dotazione di strutture per l'istruzione (71,3) e altrettanto carenti appaiono le dotazioni sul fronte energetico e bancario, pari al 63-64% del dato nazionale. Drammatica si può definire infine la situazione in cui versa la rete ferroviaria entro i confini provinciali, rappresentando il 20% della dotazione media nazionale e 1/3 del - peraltro modesto - valore regionale (59). Inoltre, il confronto con l'inizio del decennio non mostra sostanziali mutamenti del modello infrastrutturale: migliora la già elevata dotazione stradale, così come le strutture portuali e aeroportuali.

Se appare notevole il processo di infrastrutturazione relativo alla telefonia (+36,3), che va così a colmare il ritardo esistente all'inizio del decennio, arretrano le altre categorie deficitarie, facendo aumentare il ritardo rispetto al quadro nazionale. Tra queste, i collegamenti ferroviari (-13,5) e le attrezzature culturali e ricreative (-22,8) sono le più evidenti. In calo anche le strutture sanitarie, a fronte di strutture scolastiche sostanzialmente stazionarie.

Le maggiori carenze si riscontrano per la rete ferroviaria di fatto esclusa dalle scelte commerciali degli operatori economici locali e inadeguata ai bisogni di mobilità. In particolare essa si estende per 178,3 Km pari a 72,5 Km per 1000 Km² di territorio, quest'ultimo valore superiore a quello della Sicilia (56,3) e dell'Italia (53). La rete non presenta alcuna elettrificazione a differenza della Sicilia e dell'Italia che presentano una percentuale di elettrificazione del 52% (Sicilia) e del 64,6% (Italia).

La rete stradale lunga 1.781 Km circa è costituita per il 73,64% da strade Provinciali, il 18,08% da strade statali, l' 8,24% da autostrade. L'indice di densità stradale (Km per 1000 Km² di territorio) presenta un valore di 718 superiore sia a quello della Sicilia (663) che a quello dell'Italia (551). In particolare la densità autostradale è pari a 48 (Sicilia 22, Italia 21, quella delle strade statali 130 (Sicilia 147, Italia 150), quella delle strade Provinciali 540 (Sicilia 494, Italia 380).



Nella rete stradale si riscontra nel 1999 un incremento degli incidenti stradali rispetto all'anno precedente del 13,5% (1795) inferiore a quelle della Sicilia (+4,9%) ma superiore a quella dell'Italia (+7%), con una riduzione del numero dei morti -4,7% (contrariamente alla Sicilia +6,7% e all'Italia +13,2%) ed un incremento di quello dei feriti +17,1% (superiore a quello della Sicilia +4,1% e dell'Italia +7,8%).

TIPOLOGIA	LUNGHEZZA (KM)
Autostrade	146,79
Strade Statali	322,05
Strade Provinciali	873,22
Viabilità provinciale secondaria	422,46
Provinciali cedute ai Comuni	36,29
Sommano	1.800,82

Per quanto riguarda la rete aeroportuale, costituita dagli aeroporti di Trapani- Birgi e di Pantelleria, negli ultimi anni si è registrata rispetto agli anni precedenti una crescita del traffico aereo.

Dopo un lungo periodo di utilizzo modesto dell'Aeroporto di Birgi, con l'accordo siglato nel maggio 2009 con Ryanair, la struttura sembra avere preso piena funzionalità, superando la soglia del milione di passeggeri l'anno. Grazie al contributo della nuova compagnia, infatti, Birgi rappresenta oggi il primo aeroporto low cost della Sicilia. Nel 2010 dall'aerostazione "Vincenzo Florio" sono passati 1.682.991 passeggeri, giunti all'aeroporto di Trapani - Birgi a bordo di 14.883 voli delle compagnie aeree Ryanair, AirOne e Meridiana, in percentuale il 2010 ha fatto registrare un incremento del +57,36% di passeggeri e un +47,77 per numero di voli rispetto al 2009 (nel 2009 le statistiche consegnano 1.068.528 passeggeri e 10.038 voli).

Nel 2010 il mese di picco, per numero di passeggeri e voli, è stato, come di consueto, quello di agosto: 214.868 passeggeri (+61,61) e 1.584 movimenti (+36,67). Dall'analisi dei dati statistici emerge che il maggiore volume di traffico viene generato dalle rotte nazionali.



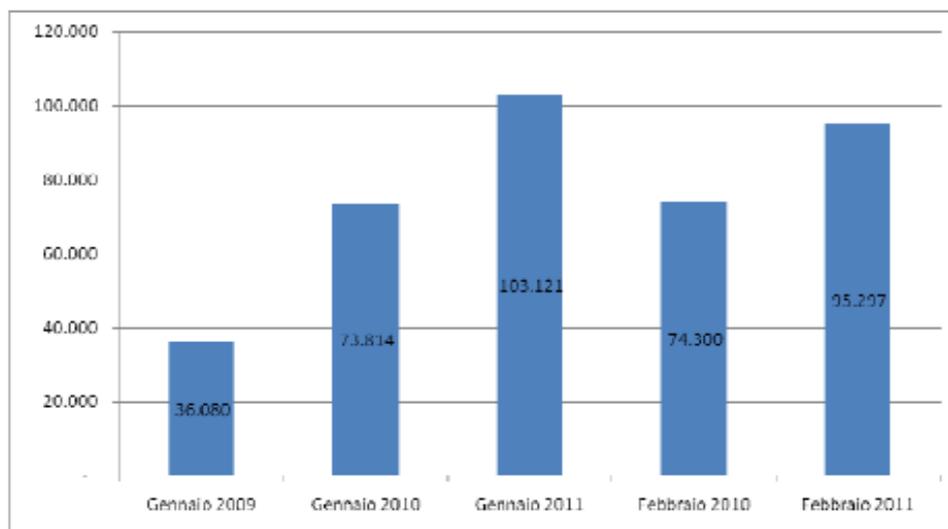
Dei complessivi 1.682.991 passeggeri del 2010 1.024.755 hanno volato su tratte nazionali e 656.573 su quelle internazionali. Queste ultime, però, registrano percentualmente, rispetto al 2009, un incremento più alto; infatti nel 2010 i passeggeri dei voli internazionali sono più che raddoppiati (+117% rispetto al 2009 quando in valore assoluto furono 301.308).

L'incremento per i voli nazionali invece è stato del 32,27% rispetto all'anno scorso (757.555 passeggeri in valore assoluto nel 2009). I primi due mesi del 2011 vedono crescere ancora il volume di traffico: Anche il mese di gennaio 2011 conferma una crescita in doppia cifra rispetto all'anno precedente. I dati dell'Ufficio Statistica certificano un +39,70% con 103.120 passeggeri in valore assoluto con una media quotidiana di 3.326 passeggeri.

Lo scorso anno nello stesso mese dalla aerostazione "Vincenzo Florio" passarono 73.814 passeggeri, nel 2009 36.080 passeggeri. Se si dovesse calcolare la percentuale di incremento 2011 rispetto al 2009 avremmo un +185% (e non 285% come erroneamente riportato nel precedente comunicato - RPT corretta).

Il numero di movimenti nel mese di gennaio 2011 è stato di 1.156 voli (+33,64%) contro gli 865 del gennaio 2010. Con un +28,26%, rispetto al mese di febbraio dello stesso scorso anno, la percentuale dei passeggeri in transito nell'aerostazione "Vincenzo Florio" è in aumento. In valore assoluto, i passeggeri in arrivo ed in partenza registrati il mese scorso sono stati 95.297 (74.300 nel febbraio 2010).

Un incremento che corrisponde anche ad un aumento quasi proporzionale del numero dei movimenti: 1.064 contro gli 849 del 2010 (+25,32%). Mediamente, ogni giorno, in aeroporto sono passati 3.403 passeggeri contro i 2.650 circa dello scorso anno. Il dato progressivo (cioè dal 1 di gennaio al 28 febbraio 2011) è di 198.417 passeggeri: +33,96 rispetto allo stesso periodo 2010. Per i movimenti il progressivo è di 2.220; pari al +29,52.



Per quanto riguarda la rete marittima, essa è costituita dai porti di Trapani, Mazara del Vallo, scali marittimi delle Egadi (Levanzo, Marettimo, Favignana), Marsala, Castellammare e San Vito, che nel loro insieme costituiscono un patrimonio infrastrutturale di rilevante importanza ai fini del rilancio economico del territorio (Turismo, Commercio, etc.).

Con la liquidazione dell'Autorità portuale di Trapani si è perso l'aggiornamento dei dati comparabili sulla movimentazione dello scalo, che nel 2007 (ultimo dato disponibile), movimentava circa 3,3 milioni di tonnellate di merci, in prevalenza rinfuse solide, 9 mila TEU di container e circa 1 milione di passeggeri.

Si tratta, dunque, di uno scalo minore nel panorama nazionale, con alcune connotazioni di rilievo all'interno del contesto portuale siciliano. È infatti il secondo porto regionale per rinfuse liquide, dopo Palermo (25° sui 31 porti italiani), ma rappresenta però il primo porto isolano per rinfuse solide, grazie al contributo del comparto marmifero, con la 14° posizione a livello nazionale (1,44 milioni di tonnellate).

Trapani rappresenta inoltre il 13° porto nazionale per traffico persone, anche grazie alla funzione di collegamento traghetti con le isole minori.



	Arrivi	TSN	N. corse doppie	Passeggeri	Auto al seguito	Metri lineari commerciali
Trapani - Isole Egadi	11.011	3.764	3.913,5	500.217	22.407	79.106,0
Trapani - Pantelleria	1.050	5.114	276,0	54.470	9.376	55.535,0
Mazara - Pantelleria	2.528	13.099	-	-	-	-

Il flusso turistico

La provincia di Trapani rappresenta una delle realtà turistiche più affermate della regione, con un indice di turisticità (10,4) secondo solo a Messina (16,8), unica area della Sicilia che si avvicina ai valori medi nazionali.

Dopo Messina, Palermo e Catania rappresenta infatti la meta più importante della regione, con oltre 464.000 viaggi e 1,6 milioni di notti vendute. Trapani rappresenta la migliore affermazione del decennio se si considera un aumento della domanda turistica pari a oltre 660.000 unità (+67,1%). Performance ancora più rilevante se si pensa che nello stesso periodo le principali mete regionali, anche a causa della concorrenza di altri Paesi del Mediterraneo, hanno accusato una contrazione generalizzata.

Si tratta di una domanda prevalentemente italiana, con un'incidenza relativa superiore a quella delle altre mete siciliane principali, connotazione che negli anni non sembra mutare in maniera sostanziale.

Gli arrivi italiani (circa 343.000) rappresentano il 74% del totale nel 2008 - contro una media regionale del 61,7% - e, nonostante la crescita degli stranieri, occupano un peso non dissimile a quello del 2001 (75%). Qualche mutamento si rileva in ordine ai pernottamenti, dove si osserva una crescita sostenuta della componente estera. Il soggiorno medio di uno straniero sale infatti da 2,2 notti a 2,8, mentre quello degli italiani passa da 3,6 a 3,8.



Nel complesso il numero medio di pernottamenti sale da 3,3 a 3,6, segnando una tendenza di assoluto interesse, considerando che altrove tende invece a contrarsi. L'effetto "America's cup", ancor prima del contributo dell'insediamento di Ryanair all'aeroporto di Birgi, sembra avere introdotto un importante volano per la crescita del mercato turistico provinciale, in un periodo in cui la concorrenza internazionale è cresciuta in maniera sostanziale e in cui l'evoluzione della ricchezza nazionale è risultata poco brillante.

Agricoltura

L'evoluzione della produzione agricola rappresenta un'ulteriore conferma dell'arretramento del ruolo del comparto e quindi della suo decrescente peso all'interno dell'economia provinciale.

A diminuire sono in primo luogo le superfici effettivamente destinate alla produzione, che dal 2002 mostrano una progressiva erosione. In calo anche la superficie investita, che perde oltre 45 mila ettari, pari a oltre un quarto del valore di inizio decennio.

Stessa decrescita interessa la superficie in produzione, con un calo di oltre 37.000 ettari (-22%). Stazionaria, nel complesso, la dimensione della produzione che, pur in presenza di ciclicità derivante dalle diverse annate (tra le quali il 2007 è senza dubbio la peggiore) si mantiene su livelli non difforni da quelli osservati nel decennio.

La resa, conseguentemente, tende ad aumentare nel corso del periodo, raggiungendo uno dei suoi massimi nel 2008, con 73 q/h. Tale evoluzione si deve in buona misura al cambiamento del mix delle coltivazioni.

L'analisi delle principali coltivazioni della provincia permette di osservare una rilevante ricomposizione, con la quale la vite rafforza il suo contributo nel settore agricolo, rappresentando nel 2008 circa la metà della superficie e della produzione agricola trapanese.

Anche per effetto della Politica Agricola Comunitaria la superficie a vite perde circa 7.800 ettari, pari a oltre il 10% del valore caratteristico del 2000, ma in termini di superficie in produzione e quindi di prodotto si osserva un aumento tendenziale: +8% la produzione totale (+359.800 quintali), +5% la produzione raccolta (+219.800).



Tiene la frutta fresca in termini di produzione, con un -3% nel periodo 2000-2009, a fronte di un calo della superficie dell'ordine del 20%. Risultano in calo tutte le altre coltivazioni, a partire dai cereali che, mantenendo una incidenza stabile in termini di superficie (17-18%), dimezzano quasi il contributo in termini di produzione (-40% circa). Ancora più marcato il crollo degli ortaggi, sia in piena aria che (soprattutto) in serra: rispettivamente, sono 387.604 in meno i quintali raccolti nel 2009 in piena aria (-64%), mentre calano dell'81% quelli in serra (-185.356 quintali).

C11.2 ASSETTO COMUNALE

C11.2.1 Settore Primario

Favignana

L'agricoltura, a differenza della pesca, non fu una vocazione naturale dei favignanesi, ma fu importata come attività intorno al 1700, quando l'isola apparteneva al marchese Pallavicino. Riteniamo che le cause primarie dell'abbandono rapido dell'agricoltura siano complesse e molteplici. Una delle principali cause è ravvisabile, oltre che in una obiettiva carenza di acqua, in una concomitanza fra l'eccessiva polverizzazione della proprietà e la disaffezione intervenuta con la fine dell'isolamento.

È ovvio che in condizioni pedoclimatiche particolari esistono dei limiti oggettivi, ben precisi, alla diffusione di determinate colture: ed è pur vero che quelle praticabili non si possono certamente ipotizzare buone ricadute di economie di scala.

Ma, di contro, è facilmente intuibile che il vantaggioso impatto ambientale e il "CONCEPT" positivo di cui gode l'isola, potrebbero determinare uno sviluppo consistente delle coltivazioni controllate biologicamente, la cosiddetta agricoltura biologica, i cui prodotti possono essere destinati ad un mercato caratterizzato da un target medio alto e riconducibile ad una estesa fascia di turisti.

Altra enorme potenzialità, da valorizzare nell'immediato, va vista nella promozione di prodotti tipici genuini attraverso gli ormai affermati circuiti agrituristici, in netta evoluzione in tutta Italia e sicuramente proponibili con successo nella realtà oggetto di studio.



Guardando la terra abbandonata e incolta di Favignana nasce l'evidenza di un processo di degrado del territorio già in fase emergente, e questo, in una realtà che deve necessariamente puntare ad una sinergia tra sviluppo turistico e risorse territoriali, determina notevoli difficoltà nella pianificazione di lungo termine.

Il ritardo nel trovare soluzioni valide porterebbe verosimilmente ad un fenomeno di abbandono definitivo, con conseguente possibile azione di vendita della proprietà ai turisti. Il fenomeno, già verificatosi in realtà simili, vedasi quasi tutte le isole minori italiane, causerebbe una doppia perdita: la proprietà della terra coltivabile e la identità sociale.

D'altra parte la ripresa dell'agricoltura (e della pesca), che sarebbe il più saggio dei programmi di sviluppo di Favignana, comporta un'intuizione intelligente di nuove frontiere degli sviluppi, tendenti alla economia integrata e alla utilizzazione consapevole delle risorse.

Tale tendenza è auspicabile possa essere recepita nel breve termine, tanto più che in una minoranza qualificata da limiti obiettivi, quale è quella isolana, possono germogliare soluzioni nuove di un vivere civile a misura d'uomo.

La contrazione della superficie agricola utilizzabile e l'aumento della superficie boschiva dal 1980 al 2000 relativamente alla distribuzione delle aziende per classi di superficie, si è evidenziato che fra il 1980, 1990 e il 2000 si sono verificate sensibili variazioni riguardanti l'incidenza di ciascuna di esse sul totale della superficie aziendale. Questo è il risultato del dato provinciale ma anche di quello relativo al comune di Favignana.

Ciò dimostra che la diminuzione della superficie agricola aziendale complessiva del territorio provinciale abbia seguito, nei vari comuni, una riduzione generalizzata delle dimensioni aziendali in tutte le classi considerate.

Un'ipotesi sulla riduzione della superficie agricola, vista anche la mancanza di variazioni riguardanti le percentuali con le quali le varie classi di aziende sono rappresentate sulla superficie totale, potrebbe essere individuata in un eventuale fenomeno di selezione che gli imprenditori hanno adottato sui fondi agricoli in base a criteri di fertilità o magari di facilità di coltivazione.

Le terre marginali, quelle meno produttive, molto probabilmente sono state abbandonate; di contro, l'imprenditore si è orientato verso l'uso agricolo dei terreni più pregiati. La diminuzione del suolo agricolo può essere ancora imputata ad uno sviluppo di urbanizzazione verificatosi spesso in misura consistente in aree rurali prima destinate alla coltivazione.



Un dato estremamente interessante è, come già accennato nel precedente paragrafo, l'incremento del 76% della superficie agricola totale, registrato nel 1991, rispetto al 1981. Ciò è derivato dall'incremento considerevole, nel decennio analizzato, della superficie boschiva, 2.321 Ha del 1991 contro i 397 Ha del 1981 (incremento del 484%). Ci si auspica che le zone forestali demaniali ancora non rimboschite vengano quanto prima realmente coperte da vegetazione naturale, che rispetti il più possibile il climax originario.

C11.2.2 Attività di Pesca

Nelle Egadi la pesca ha sempre costituito la principale attività per le popolazioni locali. Tra le tipologie di attività si sviluppa soprattutto a Favignana, dove comincia alla fine dell'800 per merito della famiglia Florio che costruisce il più grande opificio di prodotti alimentari mai costruito in Europa nel XIX° secolo, allo scopo di trasformare il tonno catturato nelle tonnare di Favignana e di Formica, introducendo così la produzione del tonno in latta sott'olio.

Oggi la pesca delle Egadi è principalmente di tipo artigianale, costiera, con imbarcazioni di modeste dimensioni che alternano i diversi attrezzi di pesca a seconda del periodo dell'anno. È da sottolineare che in prossimità delle Isole Egadi, numerose motobarche appartenenti alla marineria trapanese, effettuano anche la pesca "a strascico", mentre altre unità esercitano la pesca artigianale.

Le due flotte dei pescatori, quelle locali e quella trapanese, entrano spesso in conflitto operando nella stessa area di pesca; questo ha determinato e determina tuttora delle difficoltà nella gestione delle aree all'interno dell'area marina protetta. pesca qui più importanti c'è la tonnara, già tra il XIX e il XX secolo.

L'industrializzazione di questa È da segnalare lo sviluppo delle tecniche d'allevamento in mare oltre che in Sicilia anche presso le sue Isole Minori (isole Eolie, Favignana, Lampedusa, ecc.) e due prove sperimentali di allevamento del Tonno rosso in una gabbia off-shore, condotte negli anni 1999 e 2000 nello specchio d'acqua antistante il porto dell'isola di Favignana.



Favignana

Il porto di Favignana di III classe è un porto peschereccio che si trova in una vasta baia dominata dal Forte di S. Caterina (oggi presidio militare). Vi fanno scalo le motonavi e gli aliscafi del servizio giornaliero con Trapani.

E' composto da un Molo Principale sul lato orientale della cala lungo circa 100 metri e largo 6, completamente banchinato e munito di attrezzature da ormeggio. Le banchine destinate alla pesca sono 4, illuminate dalla torre faro. Le imbarcazioni da diporto con pescaggio massimo di 3,5 metri possono attraccare sulla cima del molo o lungo il lato sud.

L'insenatura del porto è protetta dai venti del II e III quadrante. Servizi: uno scalo di alaggio, 1 pontile, 1 gru gommata per il sollevamento delle imbarcazioni, distributori di benzina, nafta e di gasolio, l'approvvigionamento idrico avviene per mezzo di autobotti. Flotta: Il porto ospita imbarcazioni da pesca. La commercializzazione del prodotto ittico viene effettuata sul molo e in bancarelle.

	Reti derivanti	Reti da posta	Palangaro	Traina	Strascico	Circuizione	Totali
Numero di imbarcazioni		2	20		2	7	31
Media Anno di Costruzione		1972,5	1982,9		1988,5	1978	1981
TSL		2	20		2	7	31
Media TSL		4,54	71,65		39,32	43,43	158,94
Media LFT		2,27	3,58		19,66	6,20	5,12
Somma Potenza		30,16	545,13		243,8	429,51	1248,6
Media Potenza		15,08	27,2		121,9	61,35	40,27
Media materiale scafo		2	20		2	7	31



Levanzo

Il porto di Levanzo è situato sulla costa meridionale dell'isola omonima, la più piccola delle tre Egadi e la più vicina a Trapani, da cui dista 7 miglia.

Esso è ricavato da una cala - Cala Dogana ed è costituito da un molo a gomito recentemente allungato a m. 80, da una piccola banchina di riva ad esso adiacente e da un pennello in muratura, denominato banchina aliscafi, utilizzato appunto dagli aliscafi e dalle navi traghetto di linea.

Tra il molo e il pennello, ad eccezione della piccola banchina sopra menzionata, tutto il tratto costiero lungo il quale si affaccia da presso l'intero abitato è roccioso, salvo una spiaggetta formatasi nella parte centrale e più interna, sulla quale vengono tirate in secco le barche. Il porto, che manca di strutture e di servizi, è frequentato stabilmente da piccole barche da pesca e occasionalmente da piccoli natanti che qui possono trovare un ottimo rifugio per i venti e mari settentrionali

Marettimo

Il porto di Marettimo, unico centro abitato dell'isola omonima, che è la più distante delle Egadi dalla Sicilia, è in realtà costituito da due piccoli porticcioli denominati Scalo Vecchio e Scalo Nuovo, rispettivamente all'estremità nord e all'estremità sud del paese che si trova al centro della costa nord-orientale dell'isola.

Lo Scalo Vecchio è una cala in parte rocciosa e in parte spiaggia protetta a levante da un molo lungo m. 100 orientato per NNW e banchinato all'interno. La cala è aperta a NW, ha fondale limitato e presenta numerosi scogli affioranti al centro e sotto costa. Lo scalo costituisce un ottimo rifugio dai venti e dal mare del secondo e del terzo quadrante per imbarcazioni di poco pescaggio che, all'occorrenza, vengono tirate a secco sulla spiaggia.

Lo scalo nuovo, più grande del precedente, è costituito da un molo lungo m. 200, orientato verso SE, banchinato e con adiacente un ampio piazzale, anch'esso banchinato. Allo Scalo Nuovo approdano gli aliscafi e le navi traghetto di linea. Anche qui le barche da pesca più piccole hanno la possibilità di essere tirate in secco sullo scivolo che si trova a fianco del piazzale banchinato.



C11.2.3 Attività Ricettiva

Le isole Egadi, soprattutto Favignana, hanno una buona ricettività turistica, anche a livello di attività connesse alla pesca che fanno da richiamo per i turisti. Per esempio, alla cosiddetta "Camperia" viene ancora oggi espletata l'attività della mattanza dei tonni con i metodi tradizionali che sono di forte richiamo per i turisti dell'Isola tra aprile e luglio per i quali non rappresenta che uno spettacolare fatto folcloristico.

In realtà, il "cruento rituale" che precede e accompagna lo svolgersi di tale avvenimento è un complesso di operazioni di importante valenza economica per l'isola.

Inoltre, a Favignana e Marettimo recentemente numerose imbarcazioni dei pescatori locali sono state riconvertite al "pesca turismo", attività in piena espansione che permette ai turisti di andare per mare guidati dai pescatori locali, svolgendo l'attività della pesca e facendo il mestiere del pescatore. Con questo tipo di offerta turistica si rende possibile per i visitatori dell'arcipelago avvicinarsi e approfondire la conoscenza delle tradizioni e della cultura del mondo della pesca egadini.

Con l'attività dell' Itti-Turismo, per il visitatore è possibile completare la conoscenza della cultura della gente di mare, entrando in diretto contatto con essa, attraverso l'ospitalità offerta dalle famiglie dei pescatori e diventando egli stesso parte di questo mondo, vivendo i sapori e le tradizioni familiari. Questo tipo di attività permette ai pescatori stessi di avere una fonte di reddito integrativa, tale da consentire loro di non abbandonare la loro attività primaria.

**STRUTTURE ALBERGHIERE ED EXTRALBERGHIERE PER CATEGORIA**

Comune	5 stelle	4 stelle	3 stelle	2 stelle	1 stella	Residence e villaggi	B&B	Alloggi iscritti al REC	Agriturismi	Campeggi
Favignana	0	0	2	4	2	3	0	7	1	2
Lampedusa e Linosa	0	0	13	5	5	9	0	6	0	4
Leni	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1
Lipari	0	4	21	16	12	6	10	61	5	0
Malfa	0	0	1	2	0	0	0	2	0	0
Pantelleria	0	0	5	2	2	3	0	0	0	0
S. Marina di Salina	0	0	1	0	3	0	0	4	0	0
Ustica	0	1	1	3	2	2	0	3	1	0

C11.2.4 Altre Attivit 

Nell'isola di Favignana un'attivit  economica abbastanza fiorente   stata in passato quella estrattiva, dimostrata dalla presenza di numerose vecchie cave di tufo per l'estrazione della cosiddetta "Pietra Bianca" o "Pietra di Favignana", bella variet  di tufo conchigliare quaternario, con cui sono costruiti numerosi edifici nel trapanese.

Tali cave, a parte un paio di modesta entit  ancora attive, sono state perlopi  abbandonate e, in alcuni casi, trasformate in rigogliosi giardini. Gli storici fanno risalire lo sfruttamento del suolo favignanese ai romani, e oggi, nella zona archeologica di San Nicola il mare lambisce il "bagno delle donne", una specie di piscina d'epoca romana che riceveva l'acqua da un condotto che la collegava al mare.

Le prime cave, quelle pi  antiche, per comodit  erano state aperte lungo la costa. Infatti i primi cavaatori aggredivano la roccia dal mare e poi, procedevano all'interno dell'isola, sezionando ed estraendo milioni di conci.



Questi, ammassati all'aperto, venivano poi spinti lungo un apposito scivolo, approdando così sulla chiatta ancorata sotto la cava. I conci delle cave più lontane erano invece trasportati su carri di cui sono ancor oggi visibili le tracce sulla roccia. Il ruolo del tufo nell'economia dell'isola è stata rilevante quanto la pesca, ma oggi, nonostante la meccanizzazione, l'estrazione del tufo è un'attività in crisi, iniziata quando gli operai cominciarono a disertare le cave per il guadagno più facile e redditizio offerto dal turismo dell'isola.

L'abbandono è poi proseguito a causa del costo del trasporto via mare divenuto sempre più proibitivo e del divieto di apertura di nuove attività estrattive in zone vincolate (art. 7 L.R. 15 maggio 1991 n. 24).

L'acqua del mare, che ormai ha eroso le strutture più antiche, sta comunque creando scogli-sculture che si riconoscono subito per quella rigida geometria del taglio squadrato che seziona la roccia sia in senso verticale che orizzontale e che contrasta con la roccia frastagliata di altre aree.

La secolare opera di scavo ha conferito, quindi, all'isola un aspetto singolare, che è ormai diventato anche attività turistica per le particolari suggestioni ambientali e paesaggistiche dei luoghi di estrazione.