

Pubblichiamo un testo prodotto dal gruppo di lavoro di Palermo del Partito del Sud.

Riteniamo necessario fare alcune considerazioni sulle politiche del governo dell'Unione Europea, che di fatto condizionano tutti gli stati membri imponendo ai cittadini dell'Unione politiche economiche di austerità che non favoriscono e non tutelano i diritti dei lavoratori e lo stato sociale dei cittadini, ma tutelano gli interessi economici del capitalismo finanziario che ormai governa l'Europa e quasi, tutto il mondo intero (ovvero la globalizzazione dell'economia).

Dal 1989, poi, con il crollo del muro di Berlino, il mondo capitalistico ha cancellato ogni confine che lo limitava entro più o meno precisi confini e si è imposto a livello simbolico, come unica realtà possibile.

L'Unione Europea, come si è visto, segna una tappa ulteriore del costituirsi del capitalismo nella sua forma assoluto-totalitaria: abbattuta la potenza UNIONE SOVIETICA che per ampia parte del "secolo scorso" aveva tenuto a freno il dilagare del capitale, rimaneva solo una realtà da abbattere. Tale realtà era lo stato sovrano nazionale, con annesso primato del politico sull'economico: A QUESTO E' SERVITA LA POLITICA DELL'ATTUALE UNIONE EUROPEA, momento culminante della spoliticizzazione dell'economico non più limitato, imponendo politiche di austerità, che riducono al minimo gli investimenti statali per lo sviluppo economico del paese, facendo venire meno le opportunità di posti di lavoro.

L'austerità stringe nella sua morsa l'Italia e ancor più il suo Mezzogiorno, aggravando la Questione Meridionale.

I vincoli di bilancio europei allontanano sempre più il sud dal nord Italia. E il sud Europa dal nord Europa.

La crisi in cui versa il nostro paese, da oltre un decennio, colpisce con particolare violenza i territori storicamente più svantaggiati, il Sud e le Isole causando l'emigrazione giovanile verso il nord del nostro paese ed all'estero verso gli altri stati europei.

PROPOSTE PER UN NUOVO SVILUPPO DELL'AREA METROPOLITANA E PROVINCIALE DI PALERMO

La ripresa economica della città metropolitana e della provincia di Palermo deve in primo luogo assolutamente transitare dalla messa in sicurezza, dalla prevenzione e dalla valorizzazione del territorio/paesaggio e del patrimonio edilizio esistente sia pubblico (scuole, edifici pubblici, ecc.) che privato, della innovazione tecnologica e dei materiali, della rigenerazione urbana e della sostenibilità ambientale che da soli rappresentano di per sé un piano straordinario di creazione diretta di lavoro e in secondo luogo dal

consolidamento e da un rilancio del manifatturiero, dell'istruzione e della ricerca. Serve un progetto complessivo di riorganizzazione del sistema dell'innovazione, valorizzando le esperienze positive esistenti e creando i presupposti per fare emergere tutte quelle vocazioni presenti nel territorio.

Pertanto è necessario puntare prioritariamente su:

1. L'industria manifatturiera nelle aree industriali di Termini Imerese – Carini – Brancaccio. Garantire una fiscalità di vantaggio per le tre aree industriali Palermitane nell'ambito della Z.E.S (zona economica speciale) e definire misure di sostegno alle assunzioni, alla formazione, alla riqualificazione delle competenze, alla ricerca e alla innovazione tecnologica:
 - Occorre un disegno organico di politica industriale, che tenga conto delle competenze (Know how) presenti e delle potenzialità di sviluppo nell'ambito della cosiddetta industria 4.0, dotato di idonee risorse finanziarie, che si ponga chiari e quantificati obiettivi a medio e lungo termine.
 - Occorrono investimenti pubblici dedicati e addizionali rispetto a quelli comunitari e nazionali coerenti con la vocazione manifatturiera del territorio: alimentare, automobilistica, navale, chimica, ecc., e con il potenziamento infrastrutturale a cominciare dal cantiere navale di Palermo.
2. L'economia circolare come nuovo modello economico per il rilancio dell'industria nell'area Palermitana. Puntare sulla produzione secondo il modello di una economia circolare ha due vantaggi: un risparmio sui costi di produzione e l'acquisizione di un vantaggio competitivo. Prolungare l'uso produttivo dei materiali, riutilizzarli e aumentare l'efficienza serve a rafforzare la competitività, a ridurre l'impatto ambientale. Corretta gestione dei rifiuti, prevenzione, riduzione, riutilizzo, riciclaggio e compostaggio attraverso la cosiddetta "strategia rifiuti zero" può avere importanti e positive ricadute occupazionali.
3. Reti e innovazione tecnologica:
 - Ammodernamento della rete elettrica ad alta media e bassa tensione;
 - Ristrutturazione della rete di distribuzione idrica;
 - Riassetto normativo in Sicilia per il superamento della frammentazione nella gestione del servizio idrico integrato anche al fine di prevenire le emergenze idriche;
 - Banda Larga: Potenziare la connessione digitale è obiettivo primario per lo sviluppo delle aziende e del territorio.

4. Industria Culturale:

- Occorre coniugare le forme differenti di sviluppo con il rispetto del paesaggio: innovazione e valorizzazione del nostro enorme patrimonio storico, artistico e culturale come condizione indispensabile e preliminare per favorire e rafforzare l'industria turistica palermitana.

5. Mobilità e Trasporti:

- Interporto di Termini Imerese: è necessaria struttura intermodale per il trasporto delle merci e l'interscambio mare terra di tutta la provincia anche nell'ambito della ZES;
- Raddoppio/ammodernamento delle reti ferroviarie e delle linee del tram a Palermo
- Porto di Palermo: Riqualificazione e definizione della mission produttiva, erilancio nel mediterraneo. Il porto di Palermo è uno dei maggiori porti per traffico passeggeri e per dimensioni del mediterraneo. Le origini del porto di Palermo (fondato dai Fenici) coincidono con quelle della città, perché fu proprio il porto a essere il fulcro centrale dello sviluppo della città. Fu al centro degli scambi commerciali per i Fenici, i Cartaginesi, i Romani e gli Arabi, durante la dominazione musulmana della Sicilia. L'attuale porto ha visto la sua nascita nel 1567 sotto la dominazione Spagnola, quando l'antico porto Fenicio diviene insufficiente per le crescenti esigenze cittadine. L'area del porto andò sempre più spandendosi verso nord con la creazione nel XIX secolo dei cantieri navali, che si sono sviluppati sempre più per la posizione al centro del mediterraneo, punto di passaggio, tra la rotta del canale di Suez e lo stretto di Gibilterra collegando il mar Rosso e l'oceano Atlantico. Allo stato attuale il porto è collegato con servizi regolari di navi traghetto con Napoli, Livorno, Cagliari, Civitavecchia, Genova e Tunisi. Esso inoltre ospita un notevole traffico settimanale di navi da crociera e merci provenienti, via Gioia Tauro (Calabria) da tutte le parti del mondo. Per il futuro è stato approvato il nuovo piano regolatore portuale che prevede nei prossimi dieci anni una quasi dismissione del settore merci che verrà spostato a Termini Imerese (una cittadina a circa 30 Km. Da Palermo e collegata con l'asse autostradale PA-CT), mentre il porto di Palermo si svilupperà nel settore turistico-crocieristico.
- Strade provinciali: Occorre un piano di recupero ed ammodernamento della viabilità secondaria. Lo stato delle vie di comunicazioni in una parte significativa del nostro territorio come l'area delle Madonie, del Corleonese e del Partinicese è a dir poco catastrofica. E' indispensabile mettere in connessione le aree interne e montane con l'area metropolitana per potere sfruttare al meglio il sistema integrato dei trasporti.

6. Semplificazione e sburocratizzazione

- Occorre promuovere ed attuare tutte quelle politiche di semplificazione normativa ed amministrativa al fine di migliorare la qualità dei rapporti tra cittadini, imprese e amministrazioni pubbliche. Da sempre il livello burocratico è stato considerato da imprese e cittadini come il principale fattore ostativo per la crescita e lo sviluppo. Occorre individuare una struttura che curi l'attività di monitoraggio e al contempo promuova tutte quelle iniziative che migliorino i rapporti tra i cittadini, imprese e pubblica amministrazione.

7. Il Cantiere Navale di Palermo

Riteniamo necessario approfondire le problematiche che riguardano il cantiere navale di Palermo che negli anni 60 dava lavoro a circa 5000 operai ed oggi dà lavoro a 330 operai diretti, circa 100 gli impiegati e a circa 100 lavoratori di ditte esterne.

- La società Fincantieri spa (proprietaria del cantiere navale) è in ripresa in Italia e nel mercato mondiale e la sua produzione è a pieno regime.
- Aspetti unici del cantiere di Palermo: la posizione geografica del cantiere al centro del mediterraneo; la profondità dei fondali (20 mt.)
- Si possono ospitare contemporaneamente 4 navi per le opportune lavorazioni.
- Il cantiere di Palermo, come spazio disponibile, è il secondo cantiere più grande d'Italia, dopo Monfalcone e tra i primi del mediterraneo, con il bacino, di 400 mila tonnellate, più grande d'Europa.
- La scelta politica del gruppo, cioè l'aumento degli impiegati, e la costante diminuzione del numero degli operai, è funzionale alla decisione di esternalizzare/delocalizzare le lavorazioni.
- Nell'attuale proposta aziendale di Fincantieri, non è prevista una missione produttiva per il cantiere navale di Palermo, escluse le riparazioni da fare assieme ad altri due cantieri del gruppo.
- Le lavorazioni avvengono solo all'interno del bacino di 400 mila tonnellate essendo gli altri bacini fuori uso: quello da 19 mila t e 52 mila t (di proprietà della Regione Siciliana), mentre si aspetta ancora il finanziamento per il completamento di quello di 150 mila t.
- E' evidente la scarsa volontà politica ad una valorizzazione del cantiere di Palermo, puntando maggiormente a sviluppare i cantieri del nord Italia, lontani dalla rotta mediterranea Suez- Gibilterra che collega l'Asia Minore e l'Africa orientale con l'Oceano Atlantico incluso l'Africa occidentale, da secoli rotta principale del mediterraneo dove si sono sviluppati i commerci delle grandi civiltà del bacino mediterraneo.

Palermo può rilanciare la sua economia proprio ripartendo dal porto. E' necessario che

questo, che si trova al centro del mediterraneo, sia inserito dalla politica nazionale fra i porti compresi nella cosiddetta “via della seta”, che ad oggi non vede coinvolto nessun porto del Mezzogiorno, a riprova che come sempre il Sud è visto solo come una sorta di “colonia interna” anche dall’attuale governo del “cambiamento”. Un Sud utile per fornire manodopera e sbocco al mercato interno per le merci provenienti dal Nord, tenendo a bella posta bloccati infrastrutturazione e sviluppo. Una visione miope che vive il suo culmine in questi giorni con la cosiddetta “secessione dei ricchi” a tutto vantaggio delle sole Regioni del Nord ea danno di diritti e servizi di tutti gli altri cittadini del paese, ad iniziare da quelli del Sud.