

ERCOLE INCALZA

(c.s.)

L'idea di trasferire il problema della competitività in una logica mondiale, non è che non la condivida, ma ritengo che non sia l'elemento determinante di un dibattito di tipo economico e cerco di essere anche chiaro in questo.

Se noi tentassimo di rispondere ad alcuni interrogativi (il costo del lavoro, il costo della logistica, l'elemento chiave per la competitività), sicuramente troveremmo gli algoritmi per risolvere il problema. Però, indipendentemente da questi fatti, si sono ormai configurate due condizioni irreversibili.

Spero che questa volta il mondo attuale azzechi nelle previsioni: il futuro è l'area delle produzioni e l'area dei consumi. Allora, mentre con riferimento all'area delle produzioni, gli *hub* della produzione, gli *hub* della movimentazione è il mondo economico, il mondo degli interessi privati che li sta configurando; con riferimento invece all'area dei consumi, l'unico dato vero – qui la presenza di Beguinot può dare senza dubbio una mano – è un dato storico: le aree dei consumi saranno sempre più, in modo forte, in modo inequivocabile, le grandi realtà metropolitane. Allora se è così, crolleranno finalmente delle assurde logiche, scompariranno delle immagini che sono obsolete, non per un discorso di errore concettuale, ma per un discorso proprio strutturale. Faccio un esempio: se si pensa che il Mezzogiorno, da noi configurato come grande ambito produttivo, o non produttivo, vede oggi degli assi compresi tra Barletta, Bari, Martina Franca e Santeramo, dove si produce il 18% dell'intera produzione meridionale, se vede poi un asse intorno a Nola e un prolungamento fino a Salerno e un altro segmento proprio sull'area del catanese per il restante 60-50%, tutto ciò dimostra che l'economia del Mezzogiorno non ha nessuna correlazione strutturale con il territorio. In altri termini, stanno completamente

cambiando le gratuite forme di lettura territoriale e, invece, si stanno rafforzando i sistemi di aggregazione dei consumi.

Io finisco e ribadisco: quello del Ponte è stato un dibattito interessante. Abbiamo lavorato per sette mesi e solo il “cinismo” tra virgolette ci ha portato a un risultato chiaro e trasparente. Bene, in questo confronto, in questo dibattito è emersa la variabile tempo. Dal '67 questo Paese non realizza un nuovo valico. Perché dico dal '67? Perché nel '67, intorno all'arco alpino, sono passati diciannove milioni di tonnellate di merci. Quest'anno ne sono passati centocinquantadue milioni e non abbiamo realizzato nessun valico. Significa che fra cinque anni, siccome non riusciremo a realizzare nulla, faremo il cadenzamento negli accessi ai valichi, per cui, un signore da Catania, anche se prende la nave, in termini di trasporto merci, dovrà prenotare il transito. E questo significa essere tornati a una logica terzomondista, dove automaticamente la competitività si vince non per il discorso professionistico con la Cina, non sul costo del lavoro, ma sulla capacità di accedere ai mercati. Il prossimo seminario, se si basasse sulla competitività, consentirebbe forse anche a una cultura non dico sprovveduta, ma miope su questa tematica, di poter confrontarsi. Sono convinto che forse ridaremo capacità dialettica ad un tema che, onestamente, devo dirlo, a livello universitario si è sottovalutato.

Attualmente non c'è più alibi per nessuno nel non fare la ferrovia Palermo-Messina o la Palermo-Catania-Siracusa. Finora l'alibi del Ponte era una favola, ma adesso nessun governo può non fare le opere a terra, in Sicilia e in Calabria, di fronte ad una contestuale volontà sul Ponte, quando proprio a livello di Van Miert si è scoperto questo concetto del grado di libertà. È un concetto innovativo: consentire ai francesi o agli inglesi, ai danesi o agli svedesi di accedere ad un grado di libertà aggiuntivo, quale la ferrovia o la strada, e consentire alla più grande realtà insulare del Mediterraneo di collegarsi con gradi di libertà aggiuntivi, quali la strada e la ferrovia, è un qualcosa che non sta all'interno di un'analisi costi-benefici. Non esiste un parametro che misuri questa potenzialità o questa convenienza, questa ipotesi di attrazione agli

scambi. È veramente ridicolo, da parte di chi ritiene il Ponte un'opera inutile, misurarla in termini economici.

LUCIO BIANCO

(c.s.)

Proseguiamo con gli ultimi due interventi programmati.
Prego, dott. de Luzenberger.

