

Nave e volumi per la sopravvivenza

Paolo Bricco Il Sole 9-7-25

L'ex Ilva è nel caos. Il primo fattore di questo caos è la prospettiva di un nuovo bando di gara rivelata ieri sul Sole 24 Ore da Carmine Fotina e da Domenico Palmiotti, che incorpora la possibilità di azzerare tutto il percorso – peraltro non lineare e non di veloce esecuzione, ma pieno di opacità e di silenzi – compiuto finora da Baku Steel.

Il secondo fattore di caos è il perdurare delle trattative sulla nave rigassificatrice e sull'output (quattro o sei milioni di tonnellate di produzione all'anno) fra il governo Meloni e gli Enti locali. Fra questi ultimi, oltre al Comune di Taranto e alla Regione Puglia, ci sono perfino il Comune di Statte, piccolo centro sul cui territorio insiste una parte dell'acciaieria, e l'autorità portuale di Taranto.

La matassa è sempre più aggrovigliata. Proviamo, per un istante, a lasciare da parte questa matassa. Concentriamoci su quello che sappiamo dell'ex Ilva. Perché quello che sappiamo compone una verità fattuale che persisterà, qualunque esito abbia l'incontro fra il governo Meloni e gli Enti locali e qualunque cosa accada sotto il profilo giuridico-regolamentare, appunto con la possibilità che, come in un tremendo gioco di società, si possa tornare alla casella di partenza della gara.

Punto primo: senza la nave rigassificatrice l'ex Ilva semplicemente non esiste più. Non esiste più dal punto di vista industriale. L'ex Ilva – per quanto oggi sia ridotta a un fantasma – ha un senso strategico se può produrre **un tipo particolare di acciaio.** L'acciaio acquistato dai produttori di auto, da chi realizza le navi, da chi opera nelle infrastrutture. Per citare due nomi di clienti storici: Fincantieri e Fca-Stellantis. Il contesto geopolitico segnato dalle nuove guerre sta spingendo l'Europa – Germania in testa - alla conversione dell'automotive industry alla produzione di mezzi corazzati per la difesa. Per fare automobili, carriarmati, navi da guerra, navi civili, turbine industriali e componenti di grandi dimensioni per le infrastrutture serve da sempre l'acciaio di Taranto. L'acciaio di altoforno.

Oggi, con la fermata degli altoforni 1 e 2, è uscito dal perimetro mentale di tutti che, a Taranto, si possa tornare ad avere il ciclo integrale. Peraltro, la prospettiva che a Taranto come in tutta Europa il ciclo integrale scompaia sul medio termine viene tutti i giorni confermata dalle politiche *ultra-green* della commissione Von der Leyen, che ha costruito un meccanismo folle sulle quote di CO2 che renderà, fra cinque anni, **insostenibile per chiunque produrre con il ciclo integrale.**

Ma, al di là degli impulsi anti-industriali e degli astratti furori ecologisti dell'attuale leadership comunitaria, per Taranto esiste la possibilità di non perdere grandi clienti come i costruttori d'auto tedeschi, anche nella loro trasformazione neo-bellica, e i costruttori di navi italiani. Questa possibilità nasce dalla prospettiva di realizzare un tipo di acciaio comunque accettato e accettabile da questa domanda.

Un acciaio fatto non con il ciclo integrale ma con i forni elettrici. Il problema è che, appunto, serve il **preridotto.** E, perché Taranto resti in vita, occorre che il combinato industriale approvvigionamento-logistica-ciclo siderurgico sia efficiente. Per questo la nave rigassificatrice deve stare vicino agli impianti. Non in alto mare. Ci manca solo di dovere costruire una pipeline sotto il mare.

Punto secondo: in tanti accarezzano l'idea che Taranto possa essere lasciata al suo destino. Per molti il paradiso consiste in un mix lisergico di cassintegrazione pluriventennale, sussidi a pioggia e una terziarizzazione che archivi la storia di una delle capitali industriali italiane, la cui vicenda risale alla fine dell'Ottocento e che ha nell'arsenale e nella marina gli antecedenti logici e materiali della siderurgia. E, magari, qualcuno già immagina una bella festa per pochi impegnati in una

redditizia campagna di demolizione di un gigante industriale di cui poi la mano pubblica dovrà – domani, forse, chissà – occuparsi delle bonifiche, dopo che ha fatto già così tanto bene a Bagnoli. Una tecnica per arrivare a tutto questo è lo strozzamento: **una Ilva sempre più piccola**.

Dal punto di vista industriale questo non ha senso. Già sei milioni di tonnellate sono il punto di equilibrio per avere il break-even. **Con le quattro milioni di tonnellate evocate dagli Enti locali si istituzionalizza la perdita operativa.** E, soprattutto, si rende evidente il problema di Cornigliano e di Novi Ligure. Questi impianti esistono in funzione di Taranto. Già a sei milioni di tonnellate sussiste un problema di alimentazione di Cornigliano e di Novi Ligure. A quattro milioni non ci sarebbero i materiali con cui farli funzionare. E se si operasse – in un finale drammatico – uno spezzatino e Cornigliano e Novi Ligure fossero rese autonome da Taranto, si porrebbe una complicata questione di approvvigionamento. Il rischio non è soltanto che si fermi Taranto. Il rischio è che si paralizzino anche gli altri impianti, con una eutanasia industriale di tutto e di tutti.

Ex Ilva, accordo più vicino Urso: due scenari per la firma

Siderurgia. Rinvio a martedì per l'intesa finale con enti locali e Regione. Per il ministro l'obiettivo restano tre forni elettrici ma si tratta ancora sulla nave per il gas. C'è l'incognita della nuova gara

Carmine Fotina Domenico Palmiotti Il Sole 9-7-25

La strada per giungere all'accordo di programma per la decarbonizzazione dell'ex Ilva di Taranto sembra in discesa dopo l'incontro di ieri tra il ministero delle Imprese e del made in Italy (Mimit), la Regione Puglia e gli enti locali di Taranto. A professare ottimismo è in primis il ministro Adolfo Urso, anche se si continua a trattare e ci sono punti aperti.

Un nuovo incontro è fissato per il 15 luglio («per firmare» chiede il Mimit) e di conseguenza la conferenza dei servizi sulla nuova Autorizzazione integrata ambientale (Aia), che il ministero dell'Ambiente aveva già convocato per domani, è stata rinviata di una settimana. Questo per dar modo di chiudere prima l'accordo di programma.

Nelle prossime ore il Mimit, come spiegato da Urso, metterà sul tavolo ulteriori due ipotesi per arrivare all'accordo. In entrambi i casi con obiettivo 6 milioni di tonnellate. La prima prevede tre nuovi forni elettrici, altrettanti impianti di preridotto per alimentare i forni, e una nave di rigassificazione per dare il gas necessario alla decarbonizzazione. Particolare significativo è che l'operazione verrebbe fatta in otto anni, cercando di accelerare il più possibile, mentre ora si prevede che tutta l'operazione vada a regime entro il 2039, una data che Regione ed enti locali ritengono troppo lontana. Tant'è che hanno chiesto una tempistica racchiusa nell'arco di sei-sette anni, ma il Mimit vede difficile scendere sotto gli otto.

In quanto alla nave, il Mimit l'ha proposta in porto come a Piombino, ma su questo la chiusura di Regione ed enti locali è stata totale. Dal fronte Taranto è stata quindi rilanciata la collocazione della nave a 12 miglia dalla costa, mentre il ministero ha ribadito che distanza e profondità dei fondali in quel tratto di mare rendono la gestione dell'unità antieconomica. In alternativa alle due ipotesi, cioè porto e 12 miglia, si approfondirà quindi una terza possibilità: mettere la nave in prossimità della diga foranea, così come suggerito dall'Autorità portuale del Mar Ionio, che significa fondali meno profondi ed una distanza più contenuta dalla costa rispetto alle 12 miglia. Ma anche quest'ultima possibilità vede per ora molto dubioso il Comune di Taranto.

L'altro scenario, invece, verte sulla possibilità che a Taranto non arrivi la nave perché non si trova la quadra. E allora si costruirebbero solo i tre forni elettrici, con i tempi che scenderebbero a sette anni da otto e con il gas che arriverebbe dal Tap. Il preridotto verrebbe invece spostato altrove: una possibilità è Gioia Tauro, dove un rigassificatore terrestre è stato già autorizzato e il cantiere deve partire. In questo caso la società pubblica Dri d'Italia, che deve spendere il miliardo di euro

stanziato in proposito e trasferito dal Pnrr al fondo di coesione, dovrebbe impegnarsi - dicono fonti vicine al Comune di Taranto - ad alimentare anzitutto il siderurgico del priderotto che serve per poi magari vendere ad altri l'eventuale quota in eccesso. Quest'impegno, ha chiesto il Comune, va anche inserito, per renderlo vincolante, in un emendamento nell'ultimo decreto legge sull'ex Ilva, attualmente al vaglio della commissione Industria del Senato. Per il Comune è inoltre necessario coinvolgere i sindacati nella discussione sull'accordo. Inoltre, come rivelato ieri dal Sole 24 Ore, c'è la pesante incognita di un nuovo bando di gara. Un accordo di programma infatti richiederebbe probabilmente anche il lancio di una nuova procedura poiché si passerebbe da un invito a decarbonizzare sia pure posto come priorità - e tale era nel bando di vendita di luglio 2024 - ad un percorso più vincolante, cioè i tre forni elettrici, dal quale il nuovo investitore non potrebbe derogare.

Per quanto riguarda la fase attuale, Urso ha rassicurato sul fatto che la piena funzionalità di tutti e tre gli altoforni di Taranto è prevista per il primo trimestre 2026. Per il futuro, ha evidenziato come ogni scelta determini impatti occupazionali diversi. Dando già per scontato che la decarbonizzazione, pur producendo 6 milioni di tonnellate di acciaio, determinerà minori posti di lavoro perché meno ne richiedono i forni elettrici. A detta del ministro, se Taranto dovesse avere solo due forni elettrici verrebbe meno la fornitura di acciaio verso Genova, Novi Ligure e Racconigi e bisognerebbe probabilmente pensare ad un forno elettrico nel capoluogo ligure per consentire che il polo siderurgico del Nord sia operativo. Urso non ha comunque temuto di sbilanciarsi con le dichiarazione di fine incontro, parlando di «una giornata storica per Taranto e per la siderurgia italiana: si è delineata una soluzione che ora avrà bisogno degli approfondimenti tecnici ed anche della definitiva approvazione degli enti locali». Dal canto suo il sindaco di Taranto, Piero Bitetti, ha detto di aver apprezzata la scelta del ministero di concedere più tempo al confronto.