



## IL COMMENTO

### L'ACCIAIO SERVE NO ALITALIA BIS

MARIO DEAGLIO

Siamo abituati a considerare i problemi dell'Ilva, e in particolare del suo stabilimento di Taranto, dal punto di vista dell'impatto ambientale e sanitario, delle ricadute sull'occupazione, dell'incapacità della politica, nell'arco di decenni, a muoversi con decisione e conoscenza di causa. Queste angolazioni sono doverose. — PAGINA 29

### L'ACCIAIO SERVE NO ALITALIA BIS

MARIO DEAGLIO

Siamo abituati a considerare i problemi dell'Ilva, e in particolare del suo stabilimento di Taranto, dal punto di vista dell'impatto ambientale e sanitario, delle ricadute sull'occupazione, dell'incapacità della politica, nell'arco di decenni, a muoversi con decisione e conoscenza di causa. Queste angolazioni sono non solo doverose ma anche indispensabili per rendersi conto dell'importanza del problema ma di certo non bastano: le vicende della nostra siderurgia sono parte di un grande fenomeno industriale a carattere mondiale e se non lo prendiamo in considerazione rischiamo di muoverci in direzioni sbagliate. Per rendercene conto, attraversiamo per un momento l'Atlantico. È infatti in definitiva dirittura d'arrivo in questi giorni l'acquisto da parte della giapponese Nippon Steel — un gigante della siderurgia mondiale — per la non piccola somma di quasi 15 miliardi di dollari (interamente in contanti) dell'americana Us Steel. Un vero e proprio simbolo non solo della siderurgia ma anche della grande industria americana nonché uno dei leader nelle tecniche non inquinanti della produzione di acciaio. È stata fondata nel 1901 con l'acquisto e la fusione da parte di John Pierpoint Morgan — uno dei grandi capitalisti americani del Novecento — dei propri impianti siderurgici con quelli di un altro magnate di allora, Andrew Carnegie.

Perché i giapponesi hanno messo sul piatto una somma così elevata (il doppio di quella offerta da un'altra impresa siderurgica americana, Cleveland Steel)? Perché a livello mondiale la domanda potenziale di acciaio è cresciuta, ed è ancora destinata a crescere in maniera impressionante: ci sono ovunque — ma soprattutto nei paesi di antica industrializzazione — infrastrutture da rifare e da estendere, dai porti alle strade, dall'edilizia alle ferrovie. E questa domanda dovrà essere soddisfatta con acciaio verde, ossia prodotto con metodologie non inquinanti che portano alla decarbonizzazione della produzione siderurgica, come stabilito dalla riunione del COP28 svoltasi a Dubai in dicembre.

E qui entro in gioco Taranto: non ha senso mettere sul piatto qualche centinaio di milioni di euro per tirare avanti fino a dopo le elezioni europee, in attesa di un successivo sussidio, come si è fatto per decenni con Alitalia. Ha senso invece pensare in grande, soprattutto per un'economia italiana nella quale l'industria, prevalentemente manifatturiera, ha un peso relativamente elevato, qua-

si doppio della media europea e probabilmente continuerà ad averlo, visti i buoni risultati di molti settori, soprattutto della meccanica. E pensare in grande in questo caso significa porsi l'obiettivo di garantire l'afflusso regolare e quantitativamente elevato di una materia prima essenziale che si può (e in futuro si dovrà) produrre usando tecnologie rispettose dell'ambiente. Questa visione di lungo periodo non è stata mai veramente espressa da un mondo politico dallo sguardo miope che preferisce agire a breve termine.

Ammettiamo che i politici diventino improvvisamente lungimiranti e che si ragioni veramente su quanto si può realizzare nell'arco dei decenni anziché sull'arco di qualche mese o di pochissimi anni. Come può fare il governo di un Paese appesantito dal debito pubblico a trovare le risorse finanziarie per un progetto di queste dimensioni? Per rispondere a questa domanda, non va dimenticato che nel 2017, quando si decise di affidare ad Arcelor Mittal un ruolo chiave nella rinascita — poi mancata — dell'Ilva, le cordate erano due e che nella seconda c'erano anche imprese italiane, a cominciare da quelle che per le loro lavorazioni partono anche, e spesso soprattutto, dall'acciaio "primario" che esce da Taranto.

Di qui dovrebbe avere inizio la ricerca di nuovi soci. Naturalmente non li si troverà subito, né in Italia né all'estero ed è per questo che un intervento diretto dello Stato appare come assolutamente necessario. Quest'intervento, però, deve essere inteso come temporaneo e deve avvenire mediante appositi enti pubblici senza che si miri ad avere la totalità delle azioni, anzi con l'apertura, fin da subito, a soci privati. Bellissimo, penseranno i lettori, ma come può muoversi lungo queste linee un governo come l'attuale, assillato dal debito pubblico? E la risposta consiste nel far scivolare in avanti il grande progetto del Ponte sullo Stretto di Messina, il cui costo è stimato in 13,5 miliardi di euro. Il progetto esecutivo deve essere approvato entro il luglio 2024, un traguardo che sembra molto difficile da raggiungere e che andrebbe comunque accompagnato da accurate analisi costi-benefici. È facile prevedere che — come si faceva rilevare su questo giornale qualche giorno fa — per avere effetti veramente sensibili sull'economia italiana, il Ponte richiederà un esteso rifacimento delle reti ferroviarie e autostradali sia in Calabria sia in Sicilia. E questi lavori richiedono acciai, molto acciai. E sarebbe veramente assurdo che si chiudesse l'acciaieria di Taranto e contemporaneamente si andasse ad acquistare l'acciaio necessario per la costruzione del Ponte in altre parti d'Europa e del mondo. —