

Viaggio a Taranto/3. Il futuro della città legato allo sviluppo dello scalo su cui sono previsti investimenti per 500 milioni

Ilva e porto legati a filo doppio

Uno scenario produttivo moderno a garanzia sia dell'industria sia dell'ambiente



Paolo Bricco

TARANTO. Dal nostro inviato

Giancarlo De Cataldo è un uomo di diritto e di immaginazione. È un magistrato. È uno scrittore. Le sue parole provano a sbrogliare la matassa nella quale i codici si intrecciano con la realtà effettuale, il passato si avviluppa al presente, i sentimenti informano la razionalità. E delineano il senso di distanza che divide i tarantini dall'acciaieria, la città dalla sua identità di principale centro industriale del Mezzogiorno. «La borghesia a cui apparteneva la mia famiglia - riflette De Cataldo ricordando la sua esperienza di bambino e di adolescente - osservava con distacco gli operai dell'Italsider. Il mio ceto di origine si cullava nell'idea di una Taranto da Belle époque, in cui gli ufficiali di marina passeggiavano in centro tenendo sotto braccio le fidanzate. Già il primo nucleo dell'industrializzazione cittadina, l'arsenale dove si costituivano le navi, era percepito con sospetto. Anzi, era quasi rimosso. Figuriamoci la siderurgia».

Dunque, Taranto ha da sempre una questione aperta con la sua classe operaia, raccontata da De Cataldo in uno dei capitoli del volume "Terroni" (Theoria, 1995 e poi Sartorio, 2006): «Oggi si è tornati a quella apatia verso i tecnici e i manovali, gli ingegneri e i colatori dell'Ilva». De Cataldo riconosce la complessità della sua Taranto. Segnata da un dilemma fra salute e industria che non può - non deve - diventare antinomia inconciliabile.

Il codice del molteplice fa parte della capacità di ragionare anche di un altro personaggio non banale - perché segnato dal rifiuto dell'unilateralità - in una città dove le sfumature si perdono, la

parola sommersa cede il passo alle grida. Biagio De Marzo non è uno stereotipo ambulante. È uno dei punti di riferimento dell'ambientalismo non radicale. Ama Taranto. Ama che cosa è Taranto. Dal 1971 al 1985 ha lavorato all'Italsider, lasciandola la prima volta da capo dell'ufficio tecnico. È rientrato nel 1990, rimanendovi un paio di anni come responsabile degli impianti. Ha lo sguardo di lungo periodo dell'ingegnere di buone letture umanistiche che sa bene quanto perduranti e profondi possano essere gli effetti dei processi storici, esattamente come quelli industriali. «Il passaggio storico che scontiamo ancora adesso - riflette - è rappresentato dal raddoppio dello stabilimento che venne ultimato fra il 1974 e il 1975. Da una produzione di cinque milioni di tonnellate di acciaio all'anno si passò a una di dieci milioni».

È allora che la fabbrica assume una dimensione ciclica, producendo un senso di incombenza da teatro greco. La sua sproporzione grava sulla città. E sembra quasi inghiottirla. È da quel momento che s'intensifica la frizione strutturale fra la cultura industriale di chi vi lavora e il sentimento diffuso di chi la osserva. La fisionomia della fabbrica è quella del ciclo integrale. L'impianto di Taranto - per il segmento su cui opera - o è a ciclo integrale o semplicemente non è. Senza questa completezza verrebbe rapidamente eliminata dalla concorrenza internazionale. «Per questa ragione - dice De Marzo - ho sempre considerato una follia e una bestemmia l'idea che, chiusa l'area a caldo, l'impianto possa stare in piedi». A Taranto, in molti - fra gli ecologisti radicali, i magistrati e le "classi dirigenti locali" - hanno concepito o espresso questo pensiero.

Nella complessa dinamica fra la conservazione della cultura industriale e il risanamento dell'am-

biente soltanto per via giudiziaria i sindacati tarantini si sono spesso trovati a interpretare un ruolo minore in commedia, fiaccati prima da venticinque anni di cogestione clientelare con l'economia pubblica e partitocratica e poi dalla cattiva coscienza di un rapporto talvolta opaco con i nuovi venuti, quei Riva bravi a gestire con efficienza industriale l'acciaieria ma spicci e brutali nei metodi di "costruzione" del consenso. Cosimo Panarelli, segretario della Fim Cisl di Taranto, è uno dei sindacalisti che ha provato a difendere il punto della razionalità produttiva. Dopo il sequestro preventivo per equivalente da 8,1 miliardi di euro disposto il 24 maggio dal gip Patrizia Todisco, Panarelli ha chiesto - e ottenuto - un incontro riservato con il capo della procura di Taranto, Franco Sebastio. «Ho provato a spiegare a lui e ai suoi collaboratori - ricorda - che il loro obiettivo è identico al nostro. Ma il metodo è diverso. Tutti vogliamo il risanamento ambientale. La loro strategia, però, passa anche attraverso la chiusura dell'area a caldo. E, su questo, non siamo d'accordo. Perché quest'ultima implica anche la serrata dell'area a freddo».

Taranto rischia di sperimentare nella sua anima una scissione. L'impatto dell'industria pesante è stato per vent'anni significativo: gli scoli di un viola poco gentile e i ruscelli color ruggine a cielo aperto dell'Italsider punteggiano ancora il racconto degli operai più anziani. I diciassette anni con i Riva sono stati ibernati dall'azione giudiziaria di Franco Sebastio e di Patrizia Todisco. La gestione del commissario Enrico Bondi sta provando a rifocalizzare il core-business dell'impresa da una dimensione produttiva massiccia e super-estensiva a una migliore segmentazione del mercato. Naturalmente con problemi di patrimonializzazione e di rapporto con le banche che, adesso, do-

vrebbero migliorare grazie alla possibilità - delineata dal recente provvedimento del Consiglio dei Ministri - di attingere ai soldi del sequestro per evasione fiscale e per reati valutari. Una persona informata sui fatti - come avrebbe detto Carlo Fruttero - è Sergio Prete, presidente dell'autorità portuale e commissario straordinario per le opere straordinarie. Il porto è il crocevia dell'attività economica tarantina. Ed è lo snodo fra la complessità del presente e le potenzialità del futuro. Oggi l'Ilva vale il 71,2% dei volumi di traffico. La vicina Eni l'8% e la Cementir lo 0,8 per cento.

Dunque, l'industria pesa per l'80 per cento. Gli investimenti nel porto - 500 milioni in cinque anni - dovrebbero provocare un riequilibrio delle proporzioni: l'obiettivo è portare l'industria al 50%, il turismo al 10% e il commercio al 40 per cento. In mezzo, mille pietre di inciampo regolatorie. La "ipersensibilità" in materia ambientale e urbanistica - da parte della Provincia, della Regione Puglia, dell'Arpa, del ministero dell'Ambiente e del Comune di Taranto - nello specifico rallenta l'evoluzione del porto. Mostrando quanto il conflitto fra salute e lavoro, che è all'origine della vicenda dell'Ilva, abbia deteriorato l'anima industriale di Taranto, ipotizzando lo sviluppo futuro di un intero pezzo d'Italia. «È un peccato - dice Prete - perché all'ultimo forum economico euro-asiatico a Xi'an, dove eravamo gli unici europei invitati, molti operatori cinesi hanno manifestato interesse per Taranto, in contrapposizione agli hub nordafricani, che si trovano in Paesi ad alta instabilità politica. I cinesi, però, non aspettano». Ormai, in tutto questo caos, nemmeno i tarantini possono più farlo.

paolo.bricco@ilssole24ore.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Terza e ultima puntata di una serie

Le precedenti sono state pubblicate il 3 e il 5 dicembre

NEL FUTURO

L'obiettivo è portare l'industria al 50% dei volumi di traffico portuali, il turismo al 10% e il commercio al 40%

QUESTIONE APERTA

L'area è segnata dalla presenza di due anime distinte, la città industriale e quella borghese, quasi da Belle époque



Il sito produttivo.

Per vent'anni l'impatto dell'industria pesante nella città pugliese si è chiamato Italsider. Per i successivi diciassette anni la proprietà a fatto capo alla famiglia Riva, ora «ibernata» dall'azione giudiziaria di Franco Sebastio e Patrizia Todisco. La gestione del commissario Enrico Bondi sta rifocalizzando il core-business dell'impresa da una dimensione produttiva a super-estensiva a una migliore segmentazione del mercato

