

# Et territorio

IDEE  
E PROGETTI  
PER VIVERE  
MEGLIO

COLOGIA

Il caso

Delle quindici aree protette, solo due funzionano davvero  
Limiti e prescrizioni non sono uguali dappertutto  
«In Francia e Spagna più che vietare si regolamenta»

## «Isole» nella burrasca Riserve marine in crisi tra divieti e business

CRISTIANA PULCINELLI



PER I SOSTENITORI È SOLO UNA QUESTIONE DI TEMPO, PER I DETRATTORI È UN PROBLEMA DI METODO. IL TENTATIVO DI DEMOCRATIZZARE LA GESTIONE DI MARI E COSTE IN CHIAVE DI ECONOMIA SOSTENIBILE. IL «PECCATO ORIGINALE» DEL CENTRALISMO

Per ora sono quindici, ma entro il 2000 il loro numero dovrebbe salire a 25. Le aree marine protette stanno diventando un cavallo di battaglia del ministero dell'Ambiente: luoghi di protezione dei valori ecologici e biologici, centri di sperimentazione di un'economia sostenibile e di un turismo compatibile con la salvaguardia dell'ambiente. Obiettivi encomiabili e condivisibili, considerato lo stato catastrofico in cui si ritrovano le coste italiane, soffocate dall'inquinamento, dal cemento e, due mesi all'anno, da un turismo sprecone e sporaccione. Purtroppo, tra il dire e il fare mai come in questo caso c'è di mezzo il mare. E così, tutti concordano sul fatto che, di tutte le riserve marine istituite, a funzionare, per ora, sono solo due: Miramare, davanti Trieste, e Ustica. E le altre?

Questione di tempo, dicono i sostenitori dell'iniziativa. Questione di metodi, ribattono i detrattori. Di voci critiche, in effetti, se ne sono levate molte: in prima fila coloro che possiedono una barca, un gommone, un natante di qualsiasi dimensione. A farsi portavoce del dissenso è soprattutto la rivista «Bolina», mensile dedicato in particolare ai velisti. Fabrizio Coccia, sul numero di giugno della rivista, ha curato una vera e propria guida alla navigazione tra le aree marine protette. Perché? «Riceviamo quotidianamente molte telefonate di lettori che non sanno come comportarsi: i luoghi in cui è vietato navigare non sono quasi mai segnalati; le capitanerie di porto, interrogate, non sanno nulla al riguardo. Non si può andare in barca con le gazzette ufficiali. Le barche non possono ancorare per non rovinare i fondali: è giusto, ma perché non sono state fatte le previste boe galleggianti cui attaccare?». La cosa è resa più complessa dal fatto che ogni riserva marina è divisa in tre zone, soggette a un differente regime di tutela: la zona A di riserva integrale, la zona B di riserva generale, la zona C di riser-

va parziale. In linea generale si può dire che nella riserva integrale viene vietata qualsiasi forma d'intervento o sfruttamento produttivo e l'accesso è consentito solo per attività di ricerca; spesso è vietata anche la balneazione. Nella riserva generale sono di solito consentite balneazione e pesca non professionale. La navigazione è consentita con dei limiti. L'ancoraggio quasi sempre è vietato e dovrebbero esserci parchi boe per le barche. Nelle zone C sono permesse navigazione (talvolta con limiti di velocità), pesca



e immersioni, ma sono vietati ancoraggio e pesca subacquea. I divieti, però, non risultano omogenei. «Oggi», spiega Leonardo Tunesi, dell'Icram, l'Istituto centrale per la ricerca scientifica applicata al mare - nella zona B di Ustica non sono consentite le stesse attività che sono consentite nella zona B di un'altra riserva. Occorrerebbero misure standard, basate su ricerche scientifiche, per stabilire ciò che è permesso e ciò che è vietato in modo da poter orientare più facilmente il turista. L'Icram sta lavora-

do in questa direzione». Ma il male peggiore, sostiene Tunesi, è che le aree sono state istituite senza aver identificato l'ente gestore. Questo ha generato una grande confusione e in alcuni casi, come a Portofino, delle vere e proprie battaglie. Insomma, incalza Coccia, si tratta di «riserve varate sulla carta, in cui non c'è alcun tentativo di valorizzare l'ambiente, ma solo una politica di divieti. Peraltro mancano quasi ovunque le commissioni di riserva che, in teoria, dovrebbero valutare, dopo l'istituzione delle aree protette, se i divieti funzionano. Noi siamo d'accordo sulla tutela dell'ambiente, ma dovremmo prendere esempio dalla Francia o dalla Spagna. A Portofino, ad esempio, si è scelto di regolamentare più che vietare: cosicché navigare, fare immersioni, nuotare è ancora possibile, anche se a certe condizioni».

Per capire la filosofia delle riserve marine, però, spiega Renato Grimaldi, consulente del ministro Ronchi per i problemi marini, bisogna ricordare che fino a pochi anni fa il mare in Italia era creazione dello Stato e quindi tutta l'attività che lo riguardava, dalla pesca agli ombrelloni, veniva gestita dalla marina militare. «Si è data così una situazione in cui le coste erano terra di nessuno, regno dei poteri forti, come costruttori o armatori, e dell'industria che vi scaricava i suoi rifiuti. L'intento di questo ministero è stato quindi innanzitutto quello di innescare una

### INFO

La prima legge risale al 1982

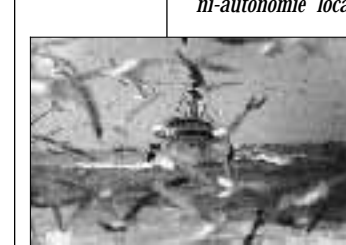
Nel 1982 venne votata la prima legge che prende in considerazione l'idea di costituire delle riserve marine: la 979. La legge identificava 20 aree marine protette di protezione. All'epoca il mare era sotto la gestione del ministero della Marina mercantile e a interessarsi di questo tema era l'ispettorato per la difesa del mare. Nove anni dopo esce la legge quadro sulle aree protette, la 394 del '91. L'elenco delle aree meritevoli di protezione sale a 47, arrivando a 49 con le zone costiere dei parchi terrestri.

politica di democratizzazione del mare in chiave di un'economia sostenibile. Le poche riserve marine che esistevano fino al '97 erano, quelle sì, quasi tutte sistemi di divieti e limiti rigidissimi gestiti dai militari. Non si deve dimenticare che, secondo la legge, il ministero può istituire aree protette senza concordare nulla con nessuno. Ma noi abbiamo scelto un'altra strada e abbiamo avviato una politica di consultazione con i sindaci, i pescatori, gli enti locali. Oggi, su 15 aree istituite, 6 sono gestite da enti locali, e noi vorremmo che questo numero aumentasse».

Indubbiamente, però, degli errori iniziali sono stati fatti. Valerio Calzolaio, sottosegretario all'Ambiente con delega al mare dal luglio del '98, in una relazione del marzo scorso sulle aree marine protette diceva: «Spesso ci vengono segnalati ritardi, carenze, conflitti e non nego che possano esserci stati soprattutto per la fragilità delle strutture preposte, la sottovalutazione delle strutture di coordinamento, i limiti burocratici intrinseci all'attuale amministrazione centrale». Se un peccato c'è stato, dunque, è quello di un eccessivo centralismo. «La legge 426 del '98 però ci permette d'imporre una svolta», sostiene Calzolaio. «Secondo quanto si è stabilito, infatti, la gestione va affidata agli enti locali, in quanto rappresentanti delle

### INFO

Anche Et va in vacanza



Comet tutti gli altri supplementi settimanali dell'«Unità», anche «Et-ecologia e territorio» si prende una vacanza per il mese d'agosto. La redazione e i collaboratori augurano a tutti i lettori un sereno agosto di riposo e di svago e danno appuntamento per il prossimo numero di «Et-ecologia e territorio», che tornerà in edicola venerdì 3 settembre insieme all'«Unità».

### L'ARTICOLO

## Un Patto per la mobilità sostenibile

VALERIO CALZOLAIO

L'auto privata troppo utilizzata individualmente è un grande vincolo dell'attuale mobilità in-sostenibile nelle aree metropolitane. Insostenibile per il benzene e gli altri inquinanti; insostenibile anche per i costi finanziari, per i conflitti sociali, per gli sprechi di tempo e di spazio.

Periodicamente vengono lanciati allarmi e promosse campagne. Tutti comprendiamo che non basta porre divieti e non bastano interventi d'emergenza. Ormai in tutte le città sono avviate iniziative per «misurare» l'inquinamento e per «correggere» il traffico.

Le misure di limitazione della circolazione, le soluzioni maggiormente restrittive (anche per le attività produttive: obblighi orari per il carico e lo scarico delle merci); la penalizzazione maggiore dei veicoli più inquinanti (i più vecchi, quelli non catalizzati) con il conseguente obbligo alla loro sostituzione, pur se compensate da misure incentivanti (rottamazione, agevolazioni fiscali) e accompagnate da interventi di riorganizzazione dei servizi pubblici e di ristrutturazione delle infrastrutture, possono apparire comunque obblighi.

Divieti e vincoli vanno inseriti in una politica organica e concertata, sia tra centro e periferia, sia tra soggetti pubblici e privati, ciò che abbiamo definito come «Patto per la mobilità sostenibile».

La Conferenza unificata Stato-Regioni-autonomie locali ha sancito l'indice delle priorità sulla base delle quali, entro la fine dell'anno, dovrà essere sottoscritto il Patto, tenendo conto: dei criteri di pianificazione ambientale ed energetica, così co-

me delle dinamiche d'interazione sociale tra i cittadini; delle attività di programmazione per la gestione del territorio, così come dello studio dei comportamenti sociali; dei nuovi sviluppi nel campo della ricerca scientifica e tecnologica, così come dei cambiamenti che potrebbero arrecare nella vita lavorativa, ricreativa, affettiva di ciascun cittadino. Anche il «Nuovo piano generale dei trasporti» si propone come quadro di riferimento per un insieme d'interventi volti a rafforzare il sistema economico e migliorare la qualità della vita in un contesto di sviluppo sostenibile e dovrà tener conto delle azioni che saranno definite con il Patto. Un grande «Patto sociale per la mobilità sostenibile» deve coinvolgere aziende, amministratori locali, forze sociali oltre che amministrazioni centrali e non deve essere legato soltanto a una graduale riconversione della qualità e dei tempi della vita urbana. In questo quadro il coinvolgimento civile e la responsabilizzazione sociale maturano anche attraverso la promozione di «gesti simbolici» sul traffico come quello che si svolgerà in tutta Europa mercoledì 22 settembre e che in Italia è coordinato dal ministero dell'Ambiente. «In città senza la mia auto» è il titolo dell'iniziativa alla quale hanno aderito quasi cento Comuni.

### NELL'INTERNO L'INCHIESTA

## Battaglia per il petrolio nel parco della Maiella

A PAGINA

5

