

T a r a n t o

Dalle reti a strascico allo strascico (ecologico) dei rifiuti
Come salvare il mestiere del pescatore minacciato
dai prezzi bassi, dalle troppe leggi e dall'inquinamento

Naselli, gamberoni, vincoli e divieti: il mare difficile di una città sul mare

ALESSANDRO LEOGRANDE

UNA CITTÀ SUL MARE E IL MESTIERE A RISCHIO, PER LEGGI E DIVIETI, DEL PESCATORE. UNA COOPERATIVA CHE CONDUCE LA SUA BATTAGLIA. SI CHIAMATELLAMARIS...

Per molti anni la pesca a Taranto è stata relegata in secondo piano, considerata come momento folclorico più che come attività produttiva, mestiere logorante da cui scappare, magari verso un posto fisso all'Italsider o all'Arsenale. I tarantini hanno visto la loro collettiva ossessione industriale sdegnando quell'attività che fino a soli ottanta anni fa riguadava un terzo della sua popolazione (la Taranto, per intenderci, che può descrivere ancora Comisso nei Cinquanta in «Al sud», è ancora una città di pescatori, reali non idealizzati).

Eppure in questi anni la pesca ha continuato ad essere attività praticata da molti, soprattutto in quei quartieri, la città vecchia, porta napoli, che affacciano direttamente sul porto naturale del Mar piccolo, la conca interna intorno alla quale sorge la città. E negli ultimi anni si è ritrovata a essere attività presa nel vortice delle trasformazioni, stretta come è stata fra strutture e tecniche tradizionali da un lato e internazionalizzazione dei mercati dall'altro. «Il pescatore di una volta che esce in mare e torna la sera, che cuce le sue nasse, che riesce a vivere del suo lavoro all'interno di un mercato locale non esiste più. Oggi si è costretti a pensare in termini di impresa e a tener conto di una serie di fattori molto complessi: costo del gasolio, mercati internazionali, fermi tecnici, fermi biologici...». A parlare è Mimmo Bisignano consigliere nazionale dell'Agc pesca e segretario della Cooperativa Stella Maris, cooperativa che raccoglie oltre 160 iscritti lavoratori soprattutto su imbarcazioni che esercitano la pesca a strascico: la forma di pesca più importante nei mari dell'areale ionico. In tutta la città gli impiegati nella molluschicoltura sono 800, mentre 600 esercitano la pesca all'interno delle dodici miglia dalla costa.

Pescare oggi vuol dire innanzitutto scontrarsi con una serie di impedimenti e lacci burocratici: per esercitare l'attività bisogna avere nulla osta e autorizzazioni da quattro ministeri: Previdenza sociale, Trasporti, Politiche agricole e Ambiente. E queste il più delle volte impiegano molto tempo per arrivare: spesso chi ha investito molto nel mettere a punto un'imbarcazione non può uscire in mare in attesa di licenze che tardano ad arrivare. «Prima si usciva in mare e via; oggi quasi ogni giorno bisogna passare dalla Capitaneria di porto».

A questo vanno aggiunti i limiti imposti dalla Unione europea e che solo negli ultimi tempi sono stati riesaminati. Quando la Cee ha deciso di regolamentare l'attività dal Mare del nord al Mediterraneo è incorsa nell'errore di varare misure uniche che non tenessero conto della grande eterogeneità dei mari europei, delle specificità territoriali, dei fondali, delle consuetudini accumulate nei secoli. Ad esempio: quando è stata fissata una taglia per i naselli, al di sotto della quale non potevano essere pescati, i pescatori ionici si sono trovati con una gran quantità di pesce non immissibile sul mercato, con il rischio di veder sfumare gli sforzi di un'intera stagione... Adesso si stanno applicando delle contromisure: a una politica di centralizzazione se ne sta sostituendo una di autoregolamentazione dei vari distretti marittimi. Le regole (orario di lavoro, i fermi dell'attività) vengono proposti dal basso e questo ha dato fiato all'areale ionico.

Ma i problemi sono anche altri e spesso più impellenti. A fissare i prezzi del prodotto non è chi lo pesca ma chi lo commercia. Attività svolta da piattaforme logistiche che acquistano il pesce a prezzi bassi per poi rivenderlo in tutta Italia a

INFO

Marina a rischio amianto

Sono tredici i casi di patologie da amianto - otto dei quali mortali - tra il personale militare e civile della Marina Militare di Taranto: a contrarre malattie connesse con la presenza del materiale tossico nei luoghi di lavoro - secondo dati resi noti dallo Stato Maggiore della Marina e diffusi dalla Direzione della Sanità Militare - sono stati nel decennio 1989-1999 cinquemilatre (tre militari e otto civili (cinque morti)). I dati sono stati forniti dalla Difesa. Nella relazione della Direzione generale della Sanità Militare si legge che tutte le nuove costruzioni navali non contengono isolanti o altri materiali con amianto



prezzi molto più alti. Per intenderci, negli ultimi dieci anni, mentre i costi per la manutenzione, le riparazioni, il carburante sono costantemente aumentati, i prezzi del pesce sono rimasti inalterati. A Taranto, gli scampi vanno 13mila lire al chilo contro i 20mila al chilo degli scampi surgelati e un tetto di 70/80mila lire nelle altre città! I gamberoni sono acquistati a 40mila lire contro le 120mila lire di altre piazze. «Abbiamo i prezzi più bassi d'Italia» constatano alla cooperativa, «c'è chi esercita uno strapotere commerciale e noi siamo costretti a subirlo». A questo va aggiunto il caro-gasolio. Gli incrementi internazionali a livello locale si ripercuotono ulteriormente: il pescatore non usufruisce di precise agevolazioni né ha la possibilità di attingere direttamente al produttore. È costretto a rivolgersi ai rivenditori che a loro volta possono aumentare il prezzo a loro piacimento: ultima-

mente, ad esempio 15/20 lire anziché 10, con aumenti maggiori rispetto ai compartimenti limitrofi. Insomma la pesca rischia costantemente di essere schiacciata nel gioco dei mediatori che agiscono a vari livelli e in assenza di una legislazione efficiente, di vincoli per i brokers e di agevolazioni per un'attività che va salvaguardata e incoraggiata ora più che mai, il timore di non uscire in mare o di uscirne non pescando poi a sufficienza diventa quotidiano.

Su questi problemi si è organizzata la mobilitazione della Cooperativa Stella Maris. Una mobilitazione che ha mirato a raggiungere un tavolo di concertazione con le amministrazioni locali come con il Ministero delle Politiche Agricole. E che si è mossa secondo precise analisi e richieste: misure contro il caro-gasolio, integrazione dei redditi, individuazione di fonti di guadagno parallele (in tal senso è stato

già avviato, grazie alla collaborazione del comandante della Capitaneria di Porto Salvatore Giuffrè, un progetto di pesca-turismo) contratti di apprendistato che attualmente non ci sono.

«Tanti ragazzi - precisa un iscritto - che potrebbero essere imbarcati con un contributo da parte dello Stato non lo sono. Anzi, il paradosso è che in attesa di licenze di pesca che tardano sempre ad arrivare e che comunque costano per essere ottenute, molti ragazzi, nostri figli nostri parenti sono costretti a rimanere a terra... Un mio amico che ha portato con sé il figlio che non era regolarizzato è stato beccato dalla Finanza ed è stato costretto a pagare quattro milioni di multa, quando poi a tutti quelli che pescano abusivamente, e sono tanti, non viene mai fatto niente. Non c'è niente da fare, sono costretti a rimanere a terra. E cosa fanno?». Già, che cosa fanno in una città di trecentomila

Venditore di pesce al mercato di Mazarà del Vallo

abitanti con una disoccupazione che, stime ufficiali, raggiunge il 20 per cento.

Ma la principale azione di protesta è costituita dall'attuare il «fermo biologico» prima del tempo richiesto. «Il fermo è un periodo in cui le imbarcazioni si fermano. Questo periodo (perché si ottengano risultati) deve coincidere con il periodo di reclutamento del pesce (quel preciso periodo in cui avvenuta la riproduzione si permette il novellame di crescere). Fino ad oggi il fermo per legge ci è stato imposto nei mesi di settembre ottobre, ma da queste parti il reclutamento avviene prima, tra la primavera e l'estate». La coop ha chiesto il parere di ricercatori scientifici che hanno confermato quanto da sempre da queste parti si sapeva: quel fermo va bene per altre aree ma non per lo Ionio. I pescatori hanno deciso di fermarsi, in questi mesi, di loro iniziativa. Ferme le imbarcazioni, bloccati i guadagni, in attesa che il pesca cresca e che il Ministero modifichi le leggi. Attualmente la proposta è sul tavolo del ministro Alfonso Pecorella Scario, che, stando alle voci, sembra stia accogliendo la richiesta. «Una strada che vogliamo percorrere è quella del rapporto con gli ambientalisti», aggiungono. «Noi usciamo con enormi bustoni di plastica che servono per portare il ghiaccio. Quando torniamo sono pieni di porcherie, rifiuti: quaranta, cinquanta chili di rifiuti al giorno, ti rendi conto? Siamo gli spazzini del mare...». E mentre in passato l'assorbimento di pescatori e mitilicoltori da parte dell'Italsider era quasi una manovra strategica, toglieva di mezzo i principali rilevatori dello stato delle acque, e denunciare i vertici industriali era impossibile, adesso qualcosa comincia a cambiare. La salvaguardia delle acque è un tema che diventa prioritario, anche se non per questo l'inquinamento diminuisce. In cooperativa, i pescatori si riuniscono ogni sera, discutono, si confrontano, tengono duro nel fermo. «Sto cambiando la mentalità, forse. Abbiamo raggiunto l'unità almeno nell'area tarantina: parliamo di coscienza di classe». E forse questo apparirà inconsueto, in una città dipinta come lassista e disarticolata, priva di slanci solidaristici un tempo molto forti. Non solo a organizzare la mobilitazione, ma soprattutto a intendere il lavoro come fare associato, partecipato, cooperativistico e deciso dal basso sono coloro i quali conducono una delle attività più dure, tanto antica quanto moderna. Pescare oggi vuol dire ancora imbarcarsi alle tre di notte, trovarsi all'alba al largo per pescare gamberi e naselli, ritornare alle tre del pomeriggio. Dodici ore al giorno per 30/40 mila lire di guadagno (a cui vanno sottratti i giorni di maltempo e quelli di fermo), con i costi che aumentano e il prezzo del pesce che rimane inalterato, con le famiglie che arrancano e con i propri figli che hanno scarse prospettive per il futuro. Il lavoro va ripensato anche da questo. E in una città che ripensa il suo futuro, che non può più chiedere tutto all'industria, che deve far da sé se vuole restare a galla, l'esperienza della Cooperativa Stella Maris è davvero importante, significante per tutti.

DALLA PRIMA

Nebbia sui grandi progetti: la Fiera di Milano in lite per il parcheggio

Che cosa ha spinto l'avvocato Zola a dubitare delle sue stesse idee? I parcheggi. Proprio i parcheggi: la Fiera li vuole «a raso», i comuni di Rho e di Pero li vogliono «multipiano». Nel primo caso sarebbero centocinquanta metri quadri dell'ex raffineria catramati e ridipinti per segnare quattordicimila posti auto, nel secondo caso metà dello spazio, quello risparmiato dal catrame, dovrebbe diventare un parco per tutti. La questione non è tanto estetica o ecologica. Presenta un merito economico. Secondo i calcoli della Fiera i parcheggi multipiano aggiungono duecento miliardi ai mille previsti: se i soldi li trovano e li mettono i comuni, niente da obiettare. Ma i Comuni protestano: la Fiera, che già risparmia sugli oneri di urbanizzazione, se vuole i parcheggi li paghi. L'avvocato Zola presentava la sua soluzione: intanto si lavori per la Fiera, per i parcheggi multipiano si deciderà poi.

Chi ci sta? Il contrasto conduce alla rottura. Era capitato anche qualche mese fa, prima delle elezioni, protagonisti allora l'ancora presidente Formigoni e l'Agip, a proposito del conto da pagare per le spese di bonifica dell'area. Altra caduta. Formigoni e la sua Lombardia non ce la fan-

no. Oggi tocca a Zola, che annaspa: è una congiura dei sindaci, due donne, Anna Cavicchioli e Mariaugusta Fioroni, entrambe diessine.

Alla fine un compromesso si troverà, probabilmente, malgrado l'asprezza della lite, perché le alternative non sono poi tante. Rozzano e Laciarella (dove già sbarcò Berlusconi con la propria fiera, tentativo di imporre una scelta privata di fronte ai ritardi di comuni e regioni), nel sud milanese, sono improponibili per scarsità delle infrastrutture (dall'altra parte rispetto a Milano della Malpensa) e perché si tratterebbe di trasformare verde agricolo in terziario commerciale.

Ad Arese (siamo nella stessa direzione nord ovest di Rho e Pero) l'area esiste ed è quella della Fiat, ottocentomila metri quadri, dove peraltro ancora lavorano quattromila persone e dove si dovrebbero mettere d'accordo ben cinque comuni che si dividono quel territorio: con Arese, Garbagnate, Bollate, Novate e di nuovo... Rho. Entro giugno l'avvocato Zola ha promesso una decisione. I comuni insistono: i parcheggi d'accordo, ma poi come sarà la viabilità, dove si collegherà la stazione della metropolitana, come servirà la linea ferroviaria d'alta velocità. L'im-

patto insomma di un progetto che i comunicati della Fiera riassumono drasticamente in 490 mila metri di superficie costruita, 445 mila coperta, in 200 mila di area espositiva vendibile, in 187 mila di aree sosta merci espositori, più i famosi 18 mila posti auto (solo quattromila dentro il recinto). Costo finale 950 miliardi. Riassumendo: dieci enormi capannoni, allineati in simmetria su due file.

Zola è stato scritto, fa il bulldozer. Tacciono il governatore Formigoni e il sindaco di Milano Albertini: in verità più a loro che ad altri dovrebbe preoccupare l'esito della vertenza e il rispetto della data di inaugurazione, marzo 2004. Ma di fronte alla più clamorosa impresa che la città e la regione si sono date proprio loro sembrano in ombra, lasciando che la Fiera consumi secondo i propri bisogni un'occasione che poteva essere vitale per tutta la città e quindi per la Lombardia, riducendo a un recinto e a dieci capannoni la possibilità di creare un centro terziario 8e non solo) che alleggerisse Milano e valorizzasse quelle aree dismesse, quella provincia, lo stesso investimento della nuova Malpensa. Poteva nascere insomma tra Rho e Pero, su quella terra rossa adesso di ferro e di scavi, un «polo» alter-

nativo, un po' più città oltre che fiera con molte funzioni (anche direzionali, residenziali, culturali) al servizio della fiera ma anche della città, in un rapporto con il territorio meno asfittico di quello consentito dalle modeste dimensioni del territorio comunale. Citando ancora il documento dell'assessore Lupi: «È nell'organizzazione di spazi nuovi e nella riorganizzazione della regione urbana che sta la speranza e la scommessa del rilancio di Milano».

Ma questo poteva apparire un po' troppo azzardato e chiedeva che Milano sapesse progettare il proprio sviluppo oltre i confini daziati e che la Regione programmasse e pianificasse e che i privati investitori fossero incoraggiati da programmi certi, date, funzioni e che l'Ente Fiera fosse diventato davvero una società per azioni e non fosse stato invece consegnato all'ibrido destino della Fondazione nella capitale della new economy e della massima propaganda del liberismo e dell'iniziativa privata. Invece prevale la continuità di una cultura, quella almeno dell'ultimo secolo, di pochi progetti, di modesti orizzonti e di molta speculazione, secondo l'occasione.

Oreste Pivetta

