

Pesce alle stelle: i rimedi possibili

In collaborazione con

il salvagente

ENRICO CINOTTI

Il pesce non si moltiplica. Il prezzo invece sì: un chilo di polpo pescato a Mazara del Vallo, nella prima metà di giugno, costava 5 euro; al mercato ittico di Roma, nello stesso periodo, la quotazione oscillava dai 10 ai 12 euro al chilo; contemporaneamente, in una pescheria della capitale il nostro polpo "pescato fresco Mediterraneo" riportava un listino pari a 17,90 euro al chilo. A conti fatti, lungo la filiera il valore dell'*Octopus vulgaris* è cresciuto di quasi tre volte. Tutta colpa del caro-gasolio? Anche, ma non solo: flotte troppo numerose ed obsolete, concorrenza agguerrita dall'estero e soprattutto domanda in crescita, nonostante l'offerta del pescato nazionale sia in continua e, giurano in tanti, inesorabile diminuzione. Partiamo dalla protesta di giugno: un'impresa itti-

da «poter anche consumare meno carburante». Il confronto - perdente - con l'estero, non si ferma all'efficienza della flotta: anche sui prezzi l'Italia è lontana da molti altri Paesi. Prendiamo il caso della spigola, pesce pregiato, molto in voga sulle tavole degli italiani: al mercato ittico di Milano, a metà giugno, un chilo di provenienza estera oscillava tra i 5 e i 6,24 euro, mentre per le spigole allevate in Italia il listino era compreso tra gli 11 e i 15,75 euro. Meglio non parlare delle sogliole, come sanno bene i pescatori dalle parti di Cesenatico: «Un tipo di pesce che, quando giunge dall'Olanda o dall'Irlanda, può costare anche un quarto rispetto a quello italiano». Secondo gli operatori del settore il problema è legato all'abbondanza di prodotto nelle zone dove costa meno. Fatto sta che oggi solo il 35% del pesce del nostro mercato è d'origine nazionale; il resto lo importiamo, a prezzi ampiamente inferiori.

Quindi dobbiamo abituarci all'idea di non mangiare più *made in Italy*? No, a patto che la dieta ittica degli italiani cambi. I nostri mari sono ancora ricchi di pesce azzurro, alici e sarde in testa; soltanto che, considerato "povero", in buona parte viene destinato all'esportazione, oppure utilizzato per fare mangime per le vasche di allevamento. Basti pensare che importiamo spigole, orate, dentici, gamberi e scampi, mentre verso la Spagna va il 20% del pesce azzurro che, oltre ad essere un ottimo alleato contro il colesterolo, è un prodotto economico. Morale: trovare le sarde in una pescheria è più difficile che acquistare una pregiatissima aragosta.

Insomma, il caro-carburante e la legittima protesta degli operatori sono serviti per svelare i punti critici del settore. Le possibili soluzioni per abbassare i prezzi, dunque, sembrano portare all'aumento del prodotto estero, anche se spesso viene allevato in maniera intensiva e con controlli meno restrittivi rispetto al nostro Paese, con la conseguenza che la qualità scende assieme al prezzo. Altrimenti, un'alternativa è contenuta in un disegno di legge, presentato dal passato Governo e condiviso anche dall'ex opposizione, che prevedeva misure per l'introduzione degli accordi di filiera, come nel settore agricolo. Dopo i *farmer's market*, dedicati alla vendita diretta dei prodotti agroalimentari, potrebbero nascere i *fish market*. ■



Foto Banzi

ca media utilizza quotidianamente 2.500 litri di carburante. Il prezzo del gasolio - denunciano le associazioni di categoria - in un anno è quasi raddoppiato. Gli effetti sui listini del pesce non incidono in maniera omogenea: secondo Legapesca, l'aumento vertiginoso del carburante ha un peso del 60% per quella a strascico e del 32% per gli altri tipi di pesca. Il rincaro registrato sui banchi, però, risulta tutto livellato, al di là delle differenze di prodotto.

«La flotta italiana ha ben 14.000 imbarcazioni rispetto alla Francia, che pur essendo un nostro punto di riferimento nel mercato, ne ha soltanto 7.000», ha spiegato il ministro delle Politiche agricole, Luca Zaia, che ha ribadito la disponibilità di 157 milioni di euro per ammodernare le imbarcazioni, così