

Darsena Europa a Livorno. Il mio nome è Galloprovincialis e non sono io la cozza.

COMUNICATO STAMPA

Pisa, mercoledì 17 Marzo 2021

DARSENA EUROPA A LIVORNO.

Il mio nome è Galloprovincialis, Mytilus Galloprovincialis e non sono io la cozza.

Facendo seguito ad un articolo apparso giorni fa su un quotidiano locale che riferiva la presenza di “ cozze inquinate ” reperite davanti al porto di Livorno, non possiamo che essere preoccupati se veramente i fondali fossero tossici, e i suoi sedimenti potrebbero essere riversati al Calambrone dove livornesi e pisani già si lamentano per le maleodoranze provenienti anche dalla zona industriale (vedi comunicato del 28/8/2020

<http://www.arpat.toscana.it/notizie/comunicati-stampa/2020/calabrone-per-arpat-non-e-tutto-nella-norma>).

Il precedente Presidente dell’Autorità portuale di Livorno quando era in carica all’APAT, ora Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale (ISPRA) ha meritoriamente contribuito alla stesura dell’esaustivo “Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini” da applicare alla gestione della bonifica dei Siti d’Interesse Nazionale S.I.N. (decreto legge del 15/7/2016 n°173) come quello di Livorno.

Questo manuale dell’ISPRA definisce come caratterizzare i fondali anche dal punto di vista eco tossicologico e prescrive, per esempio, di verificare la perdita della bioluminescenza del batterio *Vibrio fischeri*, l’inibizione della fecondazione delle uova del *Paracentrotus lividus* (il riccio) , le anomalie di sviluppo larvale del *Mytilus*

Galloprovincialis (mollusco bivalve) etc.

In base ai risultati di tossicità, il manuale definisce come poter utilizzare i sedimenti (vedi tab.2.2 pag.25 del Manuale): utilizzarli per il ripascimento di arenili, oppure per avviarli a discarica o in bacini di contenimento. Come esempio applicativo, si vedano le richieste prescrittive del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici per eliminare le criticità rilevate per il progetto dello sviluppo del porto di Piombino (vedi Adunanza del Consiglio Superiore 20/12/2013; n°101 /2013 del protocollo).

L'attuale intossicazione da benzopirene del Mytilus, dovuta agli sversamenti accidentali di carburanti e reflui di sentina, dovrebbe allarmarci perché ci evidenzia quale inquinamento avremo quando mega navi scaleranno la Darsena Europa di Livorno.

Inquinamento non solo chimico ma anche da specie aliene: già ora il Mediterraneo è invaso da circa 800 specie qui trasportate dalle acque di zavorra e dalle incrostazioni degli scafi

(<https://unric.org/it/imo-il-progetto-glofouling-e-il-nuovo-film-ocean-aware/>).

Le reazioni di indignazione apparse sulla stampa per le "cozze inquinate" stupiscono e vanificano gli sforzi che a Livorno sono stati fatti per applicare una cultura scientifica alla gestione del mare: si sono tenuti convegni di ecotossicologia (piazzale del Pamiglione, Piazza del Municipio) a cui ha partecipato anche il locale Centro Interuniversitario di Biologia Marina ed Ecologia Applicata, sono stati pubblicati i principi per una crescita blu con la "Carta di Livorno" del 2014, si sono inaugurati alla "Dogana dell'acqua" i "Laboratori di ecotossicologia e trattamento dei sedimenti marini" dell'ISPRA con il supporto della Scuola Superiore di S. Anna di PISA.

Mentre le amministrazioni si pongono obiettivi di mobilità coerenti con quelli dell'ONU (vedi obiettivo n°13 dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile), mentre l'Europa promuove "iniziative faro" per uno sfruttamento efficiente delle

risorse, perché i nostri rappresentanti non si impegnano a far ridurre l'inquinamento dovuto ai fumi emessi dalle navi che usano olii carburanti poco raffinati con alta percentuale di zolfo?

Si adoperino cioè a far includere le coste italiane nella lista "Emission Control Areas", ECAs, istituita dall'agenzia dell'ONU International Maritime Organization IMO, come opportunamente hanno già fatto Stati Uniti, Canada e paesi baltici.

In conclusione, ci aspettiamo che i Sig.i Sindaci delle nostre due città tutelino la salute e adottino soluzioni idonee scegliendo fra le molte tecnologie e processi disponibili.

Già il precedente governo considerava solo Genova e Trieste come porti strategici, (<https://www.shippingitaly.it/2021/01/29/il-porto-di-livorno-dimenticato-dal-pnrr/>), ora dobbiamo prendere coscienza che dopo il collegamento ferroviario di La Spezia con l'interporto di Prato, Livorno non è più il solo porto di Firenze: non è quindi il caso che i nostri amministratori rivedano il progetto della Darsena Europa senza illudere le persone come per il fallimentare People mover dell'aeroporto di Pisa?

P.S.:

Ah, stavo per dimenticare: state attenti che d'estate l'alga *Ostreopsis cf. ovata*, quella dinoficea bentonica potenzialmente tossica dei mari tropicali e subtropicali, fa visita sulle nostre coste (vedi <http://www.arpat.toscana.it/temi-ambientali/acqua/balneazione/ostreopsis-ovata>).

Per " Associazione degli Amici di Pisa " - Franco Ferraro

Portualità. Genova e Trieste sono strategiche, non Livorno. Perché insistere con la Darsena Europa?

Pisa, martedì 16 Marzo 2021

Se la Darsena Europa non è strategica, perché insistere?

Non Livorno, ma Genova e Trieste hanno un porto strategico per l'Italia: così si evince dal Piano Rilancio e Resilienza, contestato dal presidente dell' AdSP dell'Alto Tirreno Stefano Corsini (vedi la rivista <https://www.shippingitaly.it/2021/01/29/il-porto-di-livorno-dimenticato-dal-pnrr/>).

A questa contestazione occorre aggiungere che le promesse di un incremento considerevole dell'occupazione sembrano meno sicure perché le imprese toscane dell'area fiorentina e dell'interporto di Prato hanno già sviluppato il collegamento ferroviario con lo scalo di La Spezia che è quindi una valida ed economica alternativa a Livorno. Alternativa che si va ad aggiungere alla concorrenza del porto di Genova: già nel 2017, molti stakeholder portuali avevano sollevato dubbi circa l'economicità del trasporto containerizzato (vedi cap.6 dell'indagine dell'Istituto Regionale per la Programmazione Toscana IRPET del 2017) a causa della competizione sia del trasporto ferroviario Europa-Cina ("One Belt One Road") che degli "investimenti simili in porti vicini" come Genova e Savona (vedi pareri dell'OCSE e Corte dei Conti citati al punto 4.2 del Rapporto dell' IRPET del 2017).

Sarà per questo che i privati non investono nella piattaforma Europa i 300 milioni mancanti per il suo completamento? (vedi <https://www.livornoinazione.it/commissario-per-la-darsena-europa-tutto-risolto/>)

Purtroppo una cosa è sicura: la cementificazione del mare per la Darsena comporterà l'erosione della spiaggia del Calambrone come riportato nel progetto presentato al Ministro nel novembre 2019 (vedi fig. 4.47 del Progetto Preliminare dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Settentrionale).
Memori del fallimentare investimento del People mover per l'aeroporto di Pisa, osannato dalle precedenti autorità comunali, regionali, ministeriali ed europee (in questa foto ci sono proprio tutti <https://www.pisatoday.it/cronaca/inaugurazione-pisa-mover-18-marzo-2017.html>), dovremmo porci dei dubbi sulla reale economicità della Darsena Europa e non credere a facili promesse di sviluppo: perché non ridimensionare questo progetto e puntare di più sui collegamenti ferroviari?
Per " Associazione degli Amici di Pisa "– Franco Ferraro

ADP e CPATA. Le scelte strategiche per l'area vasta tirrenica.

**ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
e Comitato Piccoli Azionisti TA**

alla stampa locale e nazionale

Pisa, lunedì 15 marzo 2021

Scelte strategiche per l'area vasta costiera tirrenica

Un anno fa, in occasione della campagna elettorale regionale spronammo i partiti sui media: "La Costa ha bisogno di recuperare l'attuale gap economico, per cui i candidati

approfondiscano i problemi regionali e propongano progetti dettagliati, mettendoci la faccia e mantenendo la parola nei 5 anni di mandato e soprattutto lavorino sinergicamente con i territori, al di là dell'appartenenza partitica!".

Sinora la competizione partitica, su come combattere la pandemia, ha catalizzato l'interesse dei partiti con soluzioni diverse e spesso alternative. Riteniamo che in campo sanitario competa a medici ed agli assessori competenti fornire linee guida su comportamenti ed organizzazione sanitaria. Chiacchiericcio e ricette varie e contrapposte, creano solo confusione e disorientamento nei cittadini. Il COVID 19 non deve essere l'alibi per i partiti per giustificare la loro carenza di visione strategica, su come valorizzare le potenzialità dell'area vasta costiera policentrica.

L'orografia e la morfologia costiera e dell'entroterra lucchese, percorso dalla via Francigena, hanno sempre permesso a tali territori di essere il naturale nodo infrastrutturale logistico fra Tirreno ed entroterra, per movimentare i commerci provenienti dal mare, anche tramite le vie fluviali dell'Arno e del Serchio.

Pisa e Livorno, sono privilegiate orograficamente e meteorologicamente, ma non hanno mai sinergicamente sfruttato turisticamente quanto la natura offre loro, anzi hanno spesso progettato le loro infrastrutture, con lo stesso antagonismo sportivo che le caratterizza.

Eppure i Professori Pierotti ed Astengo, avevano suggerito di aggiornare le storiche funzioni dei loro territori, sedi di un porto, un aeroporto intercontinentale, nodi autostradali e ferroviari ed un sistema di acque interne, come unico sistema intermodale nazionale, a servizio dell'intera Toscana e non solo, per fare della Costa il vero volano economico locale, regionale e nazionale.

Gli Americani, esperti mondiali di logistica, scevri da qualsiasi condizionamento localistico, alla luce dell'esperienza territoriale vissuta nel 2° conflitto mondiale, v'insediaron la Base di Camp Darby, tuttora presidiata, seppur oggetto del recente ridimensionamento.

Per invertire il trend in picchiata del PIL della Costa toscana, i suoi territori dovrebbero coordinarsi o meglio, fondersi in un'unica area metropolitana, per equilibrare l'attuale sbilanciamento infrastrutturale a favore dell'area fiorentina.

Questa scelta rimasta sinora utopica, darebbe la forza per contrastare l'evidente continuo rafforzamento dell'egemonia infrastrutturale fiorentina, che sta stringendo patti anche con Bologna, per la comune candidatura alle Olimpiadi e la creazione di un unico asse aeroportuale, Vespucci/Marconi, a supporto di progetti comuni per lo sviluppo dell'asse transappenninico, in vari settori.

Pisa, Livorno e Costa, continuano ad avere esercizi commerciali, alberghi, ristoranti chiusi o con pochi clienti. Piazza dei Miracoli deserta, il Porto di Livorno, con rimorchiatori e navi alla fonda ed il Galilei e parcheggi vuoti, dovrebbero pungolare i territori a coalizzarsi.

E' vero che il calo di attività del Galilei e del Porto era già presente prima della pandemia e che il COVID 19 ha accentuato una crisi già latente, declassando ulteriormente, dal 12° al 14° posto, il Galilei ed azzerando il traffico crocieristico livornese, che faceva pullulare le due città di turisti, che forse rivedremo fra due anni, visto che le programmazioni del settore crocieristico hanno cadenze biennali. La ripresa del settore del trasporto è prevista ottimisticamente nel 2023/24, per cui occorre già ora realizzare opere infrastrutturali a supporto dell'accoglienza e della movimentazione turistica ed organizzarsi per gestire sinergicamente aeroporto e porto, come unico HUB/PORT-around alto tirrenico, per favorire l'afflusso del turismo sia crocieristico, che di qualità, allargando la promozione turistica costiera anche il patrimonio storico e naturalistico dell'arcipelago toscano.

Abbiamo sottoscritto con entusiasmo l'appello a sostegno dell'aeroporto di Pisa, firmato anche da eminenti personalità del territorio costiero, fiduciosi che finalmente si coagulino tutti gli sforzi territoriali per trasformare in fatti le

buone intenzioni, espresse solo a parole, in passato.

Per l'Associazione degli Amici di Pisa- Dott. Franco Ferraro
Per il Comitato Piccoli Azionisti T.A.- Dott. Gianni Conzadori

ADP e CPATA. SVILUPPO AEROPORTUALE E MERCATO

**ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
e COMITATO PICCOLI AZIONISTI di TOSCANA AEROPORTI**
AGLI ORGANI DI STAMPA LOCALI E NAZIONALI
Pisa, 7 Marzo 2021

Oggetto: SVILUPPO AEROPORTUALE E MERCATO

Esattamente un anno fa rispondemmo a chi chiedeva di: “passare immediatamente ai fatti, dopo 40 anni di ripensamenti sul nuovo aeroporto di Firenze”, che i problemi si devono affrontare con raziocinio, senza condizionamenti e analizzando solo i fatti. Proprio i 40 anni passati senza realizzare un progetto sostenibile, dovrebbero indurre a far tesoro delle esperienze nel frattempo maturate, soprattutto alla luce delle Sentenze del TAR e del Consiglio di Stato e la costituzione in mora dell'Italia, da parte della UE, che ha giudicato carente la sua legislazione sulla VIA, per non aver recepito in modo soddisfacente nell'ordinamento nazionale la Direttiva UE 52/2014.

Ricordiamo che, nel 2016, l'ex Pres. ENAC Vito Riggio, relativamente ai tempi impiegati dal Ministero dell'Ambiente, per il rilascio della VIA, disse: “Danneggiati siamo noi prima della Società. Mi aspettavo una bella accelerata. Nei paesi seri si dice si o no, non si trascinano le cose”, a cui e rispose l'allora Ministro dell'Ambiente: “Non è compito di un

Ministro imporsi con i tecnici, se lo facessi violerei la legge, visto che la Commissione di VIA è organismo tecnico autonomo che prescinde da valutazioni di tipo politico e fa riferimento esclusivo a dati scientifici di sostenibilità ambientale dell'opera".

Già un anno prima i tecnici della Commissione di VIA regionale toscana, avevano emesso sul progetto il parere:110/2015, "Parere Negativo-Incompatibile". La risposta a Riggio è stato un no ripetuto.

A tali considerazioni tecnico-legali si sono ora aggiunti i problemi creati dal lockdown pandemico, che ha colpito le compagnie aeree mondiali. Alcune sono fallite. Altre si sono ridimensionate, fra cui Lufthansa, il cui CEO, Carsten Spohr, ha dichiarato: "L'Italia è il nostro principale mercato europeo per i voli e il secondo dopo gli Stati Uniti nel mondo e quindi una partnership commerciale con Alitalia è nei nostri piani.

La situazione nella compagnia sta cambiando e ci aspettiamo un dialogo più stringente nelle prossime settimane". L'accordo porterebbe l'ingresso di Alitalia in Star Alliance. La partnership è però condizionata dall'intervento statale e dal prestito concesso alla compagnia che limita al 10% la partecipazione in altre società. Spohr prevede di ritornare al 90% dell'offerta del 2019, solo nel 2025.

Lufthansa si sta ridimensionando, per dimostrare ai mercati la sostenibilità del suo progetto, che prevede di tornare al 70% della capacità pre-crisi, con una compagnia più piccola, assicurando, nel lungo termine, il posto di lavoro a 100.000 dipendenti. ITA, la nuova Alitalia, nel CDA, svoltosi il 2 marzo cm, ha discusso un nuovo Business Plan, riducendo a 45-47 gli aerei (1/10 di quelli di Ryanair) e 4.500-4.900 i dipendenti, rispetto al Piano di fine 2020, che prevedeva 52 aerei e 5.200-5.500 dipendenti, la metà di quelli ora in amministrazione straordinaria.

Le prospettive analoghe delle Compagnie di Bandiera, cosa insegnano? Entrambe hanno ottenuto interventi di Stato e prestiti, che le obbligano a presentare Piani industriali

credibili.

Il piano lo sviluppo del Vespucci, proposto con il Master Plan 2001 2010, da Aeroporto di Firenze (AdF), fu approvato col Decreto del Ministero dell'Ambiente di VIA 0676, del 2003, con prescrizioni obbligatorie, confermate anche da un Decreto Decisorio del Presidente della Repubblica. Esse avrebbero offerto l'opportunità di allungare la pista sul sotterramento parziale dell'A11 (tuttora fattibile con i lavori della terza corsia) e di svilupparsi già 18 anni fa, evitando i contenziosi tuttora in atto! Essendo l'unica VIA vigente, attuarla risponderebbe alle esigenze di sviluppo e di adeguamento alle attuali e prossime esigenze di mercato.

Per il Comitato Piccoli Azionisti T.A. Dr. Gianni Conzadori
Per l'Associazione Amici di Pisa Dr. Franco Ferraro

GIU' LE MANI - FIORENTINOCENTRICHE - DAL CAPODANNO PISANO !

**ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
e ASSOCIAZIONI CULTURALI PISANE**

Comunicato Stampa

Pisa, mercoledì 3 Marzo 2021, 2021 in stile pisano

Destinatari: Presidente della Regione Toscana Eugenio Giani, Consigliere del Presidente Federico Eligi, Presidente del Consiglio Regionale Antonio Mazzeo, Assessora Alessandra Nardini e Consiglieri Regionali Irene Galletti, Elena Meini, Diego Petrucci, Andrea Pieroni, Giovanni Galli.

– e per conoscenza:

Sindaco di Pisa, Assessori e Consiglieri del Comune di Pisa.

Presidente della Regione Toscana

Consigliere del Presidente, Federico Eligi

Consiglieri Regionali pisani.

Sindaco di Pisa, Michele Conti

Vicesindaco, Raffaella Bonsangue

Assessore Filippo Bedini

Assessore Pierpaolo Magnani

Assessore Sandra Munno

Assessore Paolo Pesciatini

Consiglio Comunale

Oggetto: il Capodanno Pisano e le ingerenze inopportune.

Apprendiamo dai media che il Presidente della Regione Toscana, Giani, e il Presidente del Consiglio Regionale, Mazzeo, avrebbero “deciso di dedicare il Capodanno dell’Annunciazione, noto anche come Capodanno Pisano (?!) a Renato Fucini”.

Le presenti associazioni pisane esprimono la propria totale contrarietà a questa decisione, che ritengono arbitraria e lesiva dell’autonomia pisana.

Innanzitutto la ricorrenza in oggetto, che a Pisa è stata riscoperta e celebrata fin dagli anni ‘80 a differenza di altre città in cui ciò accade da tempi molto più recenti, è chiaramente definita Capodanno PISANO proprio a causa delle sue peculiarità. I documenti nel Medioevo erano datati in “stile pisano”, non certo in stile toscano o dell’Annunciazione. Il 25 Marzo solo Pisa e il suo territorio entrano nel nuovo anno con nove mesi d’anticipo su tutti, mentre altrove – ad esempio a Siena e Firenze – in questa data inizia l’anno con tre mesi di ritardo.

Conformare in modo univoco un evento che vede una tale differenza tra Pisa e le altre città è un’assurda forzatura: altro che “noto anche come Capodanno Pisano”! Per questo, non ci riconosciamo in quanto espresso nella legge regionale

46/2015 al capo II bis, dove si parla di un improbabile "capodanno toscano". Ma soprattutto crediamo che sia inopportuno che altri abbiano deciso diversamente per una festa che appartiene a Pisa e alla sua collettività, tra l'altro senza nemmeno interpellare prima il Comune di Pisa – e a tal proposito concordiamo in toto con quanto dichiarato dall'assessore alle Tradizioni Storiche, Filippo Bedini – né l'Arcivescovo; tutto ciò è veramente inaccettabile.

Inoltre il Capodanno Pisano è una festa religiosa e non ha alcun senso "dedicarla" a personaggi vari, a prescindere dal valore di questi; così come ad esempio il Natale o la Pasqua.

Renato Fucini, di cui ben conosciamo l'importanza per il vernacolo alfeo, potrà essere celebrato in altre occasioni più consone.

Infine, ma il concetto è fondamentale, Pisa assolutamente ribadisce la propria indipendenza riguardo alla presunta "identità toscana". Noi siamo pisani e abbiamo le nostre tradizioni, che pretendiamo di poter salvaguardare e celebrare senza dover temere intromissioni di alcun tipo.

Con il Capodanno celebriamo l'identità pisana, non certo quella "toscana", come dichiarato da presidente Giani che da diversi anni insiste con questa azione uniformatrice. Non si tratta di campanilismo, ma di semplice amore e rispetto per la nostra terra, per la sua storia e la sua cultura.

Siamo certi che protesterebbero con veemenza anche i senesi e i fiorentini, nel caso in cui i presidenti Giani e Mazzeo "decidessero" di dedicare il Palio o il Calcio Storico a chicchessia, oppure di "diluirla" a livello regionale ribattezzandoli come "toscani".

Pertanto invitiamo, adesso e per il futuro, i presidenti Giani e Mazzeo a non interferire nelle nostre tradizioni. La Regione piuttosto faccia una seria promozione turistica, raccogliendo e valorizzando le iniziative delle varie città ed evidenziandone le diversità e le peculiarità, vera ricchezza dei nostri popoli.

Associazione degli Amici di Pisa – Franco Ferraro

Compagnia di Calci – Ferruccio Bertolini
Associazione Colline Pisane – Francesco Guglielmi
Accademia dei Disuniti – Ferdinando Ciampi
Associazione Pisa Ghibellina – Francesco Chierchia
Pisa Experiences – Eva Poli
Centro Commerciale Naturale di Calci – Cristiana Ruschi
Compagnia dello Stile Pisano – Gabriele Della Croce
Legio III Italica di Livorno – Corrado Porta
Associazione GuideInPisa – Maria Luisa Deiana
Associazione Non Solo Serchio Nordic Walking – Alessandra Buscemi
Associazione culturale Calamo – Stefano Ubiglia
Associazione Il Guerriero Pisano – Alessandro Cesarotti

21 Febbraio: la Primavera in mare

21 Febbraio: la Primavera in Mare

Tutti sanno che nel nostro emisfero la primavera inizia ufficialmente il 20 o il 21 marzo di ogni anno, quando il Sole raggiunge una delle due intersezioni tra l'eclittica e l'equatore celeste. Questa è la primavera astronomica, l'inizio teorico della bella stagione come lo intendiamo tutti. Non molti sanno però che quella meteorologica inizia invece il primo di marzo per concludersi il 31 maggio: questo in base a una convenzione basata sui dati statistici delle temperature registrate nel corso dell'anno, di mese in mese; per cui i mesi più caldi sono giugno, luglio e agosto, mentre quelli più freddi dicembre, gennaio e febbraio; gli altri due gruppi di tre mesi costituiscono quindi la primavera e l'autunno meteorologici.

Ma ancor meno nota è la Primavera in Mare, che inizia il 21 febbraio. È una tradizione pisana che risale alla notte dei tempi: da sempre città marinara, dalla sua mitica fondazione centinaia d'anni prima di Cristo fino ai ben noti fasti della Repubblica medievale, Pisa ha sempre vissuto in simbiosi col mare conoscendone i più intimi segreti che ha poi trasmesso ai borghi del resto della Tirrena (la Toscana costiera). È in questa parte d'Italia più che altrove che da sempre pescatori e marinai notano, nella vita marina in questi giorni dell'anno, una certa ripresa quasi primaverile, che anticipa la primavera vera e propria: è ancora freddo ma si comincia a sentire un'aria diversa e chi va per mare lo avverte regolarmente. Si cominciano a pescare seppie, occhiate, ombrine, comincia a fruttificare la Posidonia oceanica, pianta marina endemica del Mediterraneo e fondamentale per la vita del Mare Nostrum, rilasciando le olive di mare che troviamo sulla battigia... il mondo subacqueo si risveglia e annuncia che l'inverno presto finirà.

Ma perché succede questo? Il mare si riscalda durante i mesi estivi, poi il freddo autunno-vernino raffredda sempre più le sue acque superficiali; come avviene per l'aria, però, l'acqua fredda tende a scendere, quella calda a salire: ecco quindi che a un certo punto le acque fredde del mare sprofondano sotto il proprio peso, lasciando il posto a quelle più calde che quindi tornano ad offrire i propri doni, con una proliferazione di plancton che va a nutrire gli altri organismi marini. E così si mette in moto la catena alimentare pelagica.

E perché proprio il 21 febbraio? Verrebbe da dire che il giorno sia stato scelto in quanto precedente di un mese esatto l'inizio della primavera equinoziale e probabilmente è proprio così, una data convenzionale che si ricorda bene. Ma forse le ragioni sono più profonde ed antiche. Nella Storia umana e in tutto il mondo, febbraio è sempre stato il mese della purificazione: il nome deriva dal latino februare, purificare.

Un esempio su tutti, la purificazione di Maria Vergine dopo la presentazione del Figlio al tempio, evento celebrato dalla Chiesa cattolica con la festa della Candelora. Così come periodicamente facciamo per le nostre abitazioni, in questo periodo in cui l'inverno volge al termine le popolazioni antiche sentivano il bisogno di una "ripulita", una risistemazione in preparazione della nuova stagione: con la primavera la Natura si risveglia, iniziano i lavori dei campi e tutto dev'essere perfetto e in ordine.

Quindi a febbraio si deve rivoluzionare tutto, buttare all'aria per poi rimettere a posto: tutto si sovverte, le regole sociali si allentano, il mondo dei vivi deve incontrare quello dei defunti che sono sempre presenti accanto a noi e vengono evocati con maschere (da cui il Carnevale, festa catartica che precede il digiuno quaresimale di preparazione alla Pasqua) e omaggiati con offerte per indurli a risvegliare la Natura dal cupo gelo invernale, nelle feste note nella Roma antica come Parentalia-Feralia, che si concludevano – guarda caso – il 21 febbraio. Ed è quindi probabile che la Repubblica Marinara di Pisa, medievale Novella Roma, abbia codificato questa data riassumendo tutti questi concetti, considerandola il simbolico spartiacque fra un periodo e un altro dell'anno, in una sorta di "sincretismo religioso-climatico" che ricordasse al proprio popolo l'inizio di una nuova stagione marinaresca. Non a caso febbraio, sempre dai romani ma anche da molti altri popoli, era considerato l'ultimo mese dell'anno; e anche nella Pisa medievale, come noto, il nuovo anno iniziava a marzo.

Negli ultimi anni c'è stata una riscoperta di questa tradizione sul Litorale alfeo: a Marina di Pisa, nella domenica infraottava (successiva) del 21 febbraio, vengono organizzate passeggiate, biciclettate, incontri conviviali, mercatini dove si cominciano a trovare i primi prodotti ittici della nuova stagione; e c'è chi si ritrova per un azzardato ma corroborante bagno in mare pre-stagionale. Il tutto

all'insegna di un ottimistico clima di anticipazione della stagione primaverile.

Le piante-simbolo di questa ricorrenza sono la posidonia, simbolo del Mar Mediterraneo, e la primula come suo corrispondente terrestre. Dal nome di questa se ne deduce la precocità di fioritura, legata ad una tradizione che vuole la primula originatasi proprio nelle nostre zone. Furono le chiavi magiche di San Pietro, infatti, cadendo presso la località che porta il suo nome (San Piero a Grado) a far spuntare questi dorati fiori per illuminare il sentiero alla Primavera, la dea Flora, prigioniera del tristo Inverno in una grotta di ghiaccio: gli abitanti del bosco, che preoccupati per l'incessante gelo avevano invocato l'aiuto celeste, raccolsero le chiavi e liberarono la Primavera, che si avviò verso il vicino mare per purificare le proprie vesti e fu accolta da schiere di pesci guizzanti che le portarono in dono i frutti della pianta sacra a Poseidone-Nettuno.

Flora poté così iniziare il proprio cammino per risvegliare la Natura.

ADP e CPATA. AEROPORTO: SINDACO NARDELLA, ORA BASTA !

**ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
e COMITATO PICCOLI AZIONISTI di TOSCANA AEROPORTI**

AGLI ORGANI DI STAMPA LOCALI E NAZIONALI

Pisa, 14 Febbraio 2021

Oggetto: l'ironia del sindaco Nardella su Pisa

Basta! Usciamo dall'equivoco che definisce campanilismo quanto detto da un pisano e ritiene d'interesse regionale, ciò che dice un fiorentino. Ora anche Nardella ammonisce gli Amici di Pisa di non farsi influenzare dai campanili, altrimenti Firenze potrebbe mettere all'ODG, una mozione sulla torre di Pisa, visto che i soci pisani si sono permessi di parlare del Master Plan di Peretola, bocciato in ben tre gradi di giudizio.

Si risparmi i sermoni! I fatti dimostrano che è Firenze ad aver sempre boicottato lo sviluppo del Galilei e della costa. Lo confermano Alfredo Roma, ex Presidente ENAC, ed il disinteresse di Firenze nella mancata partecipazione all'inaugurazione del terminal Alitalia, a Santa Maria Novella, del treno diretto al Galilei ed a quella del Pisamover, a servizio dei passeggeri in arrivo da Firenze. Nardella cita la vocazione intercontinentale del Galilei; peccato però che siano i voli diretti verso gli HUB europei, dal Vespucci, ad aver sottratto passeggeri all'unico volo intercontinentale in partenza da Pisa di Delta, che è stato soppresso. Chieda a Renzi se è vero che nel 2011, richiese il volo Firenze-Doha, ma l'esperimento dimostrò che non poteva esser operato con voli di linea, per la pista corta. Harding, Vicepresidente europeo di Qatar Airways, lo ha confermato, aggiungendo che: "con la pista da 2400m, la Compagnia potrà farlo". Pisa perderà così l'unico volo di lungo raggio appunto per Doha.

Anche nascondersi dietro la limitazione dell'attività di City Airport, del Vespucci, con la pista di 2400 m. è una favola. Essa permetterà di decollare direttamente per l'America. Ogni milione di passeggeri comporta 1.200 posti di lavoro, compreso l'indotto. Fa bene Firenze a reclamarli, ma fa bene il Consiglio comunale pisano, a fare altrettanto, temendo di esser danneggiato dal bacino di utenza del nuovo aeroporto, a pochi Km. di distanza.

Il Vespucci poteva svilupparsi già dal 2003, attuando le prescrizioni, confermate anche dal Capo dello Stato, della VIA ministeriale 0676, che approvava il Master Plan, presentato

dalla stessa AdF e che avrebbe permesso di allungare la pista, sia a nord, che a sud, sul sotterramento dell'A11, come richiesto anche dallo stesso gestore aeroportuale.

Non si può accusare Pisa se Firenze volontariamente ha scelto di danneggiarsi, 18 anni fa! Questi sono fatti, non campanilismo! Campanilismo è prender accordi con Merola, sindaco di Bologna, sull'aeroporto unico Marconi/Vespucci e sullo sviluppo turistico, culturale, enogastronomico e termale dell'asse appenninico tramite la candidatura olimpica congiunta di Firenze e Bologna.

Nardella chiarisca se tali accordi sono d'interesse regionale o fiorentino. Senz'altro non lo sono per la costa, che peggiorerebbe il gap rispetto all'area metropolitana fiorentina!

Per il Comitato Piccoli Azionisti T.A. Dr. Gianni Conzadori
Per l'Associazione Amici di Pisa Dr. Franco Ferraro

ADP E CPATA: Incompetenza e declino della Politica

**ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
E COMITATO DEI PICCOLI AZIONI TOSCANA AEROPORTI**

Pisa, 9 Febbraio 2021

COMUNICATO STAMPA

INCOMPETENZA E DECLINO DELLA POLITICA

Concordiamo con l'articolo di Tamburini, Direttore de Il Tirreno, che addebita il declino esponenziale della politica, alla mancata selezione delle classi dirigenti dei partiti,

incapaci (o conniventi) di “opporsi all’infiltrazione di comitati di affari nelle stanze del potere, fino ad impossessarsene, creando conflitti d’interesse devastanti, intrecci fra pubblico e privato, che spesso mettono a rischio anche l’indipendenza e l’autonomia delle rappresentanze istituzionali”.

Il Direttore inoltre afferma che “i più guardano a tutto ciò con indifferenza o con rassegnazione, perché hanno perso la speranza, la fiducia nelle istituzioni silenti e in qualche caso complici di questo stato di cose”.

Siamo consapevoli di essere in minoranza, per aver cercato di tener sempre dritta la schiena, insensibili ai tentativi di zittirci, da destra e sinistra e questo ci induce a pensare che spesso abbiamo “toccato il dente che duole”.

Fra gli esempi di denti dolenti, il Direttore cita il caso di Toscana Aeroporti e della Fondazione Open, deducendo che “dalle carte nulla apparirebbe di formalmente illegale, ma che resta il problema della trasparenza di un mondo politico che non si sa più se sia solo legato o succube a quello della finanza”.

Egregio Direttore ha pienamente ragione sulle istituzioni silenti, abbiamo più volte tentato di stimolarle, rendendoci anche antipatici, ma riscontrare oggi, che chi faceva parte dei più, o cercava di ostacolarci, ora riconosca le nostre ragioni e questo ci appaga e ci stimola sempre più.

Per il Comitato Piccoli Azionisti TA
Per l’Associazione Amici di Pisa

Dr. Conzadori Gianni
Dr. Franco Ferraro

Il sindaco di Pisa Michele Conti riparla della Tangenziale Nord Est.

Pisa, 17 Gennaio 2021

COMUNICATO STAMPA

Oggetto: Il Sindaco Conti riparla della Tangenziale di Nord/Est.

Ci congratuliamo col Sindaco CONTI, che passando dalla sua proposta elettorale di risolvere lo stallo del progetto sulla Tangenziale NE, facendo entrare i pisani in Autostrada, a Pisa nord, per farli uscire a Pisa centro, ora propone di accelerarne la costruzione completa e non solo del primo lotto di Madonna dell'Acqua e di stanziare tutti i 70 milioni necessari. Gli ricordiamo che l'importo della vendita delle azioni inalienabili pubbliche regionali SAT, erano destinate alla Tangenziale NE, dall'Accordo di Programma previsto dal DPGR n 42, del 19.04.2005 e sottoscritto da Regione, Comuni di San Giuliano e Pisa e Provincia, proprio per realizzare l'importante opera, indispensabile alla collettività dell'Ospedale di Cisanello e anche col vasto territorio costiero.

Il COVID 19 ha confermato la necessità di garantire trasporti urgenti dei malati gravi, evitando gli intasamenti dell'Aurelia.

L'Accordo sottoscritto prevede a carico della Regione il 50% degli oneri, il 20% a carico dei Comuni di Pisa e San Giuliano Terme ed il 10% a carico della Provincia. Considerato inoltre che la pur dissanguata Provincia ha stanziato 1,2 milioni ed il CIPE 13, ne rimarrebbero 54,4 da finanziare, ma a questo proposito precisiamo che l'incasso regionale dell'adesione all'OPA di CAI è stato di circa 17 milioni, che aggiunti ai 34

dovuti per le penali previste e non ancora escusse, lascerebbero scoperti solo 3,4 milioni, da suddividere fra i due Comuni.

Avevamo chiesto più volte all'ex Pres. della Commissione Costa, Antonio Mazzeo, di onorare gli impegni, per non far perdere credibilità alle Istituzioni, che ora rappresenta con più responsabilità. Prendiamo atto del suo distinguo dalle polemiche, a sua detta, costruite dall'Assessore Magnani, ma che hanno prodotto risultato, per cui collaborativamente gli chiediamo di proporre ai consiglieri pisani e della costa, una mozione unitaria, che preveda, nella prossima variazione di bilancio, di stanziare il dovuto, per realizzare urgentemente tutta l'opera. Smonterebbe così le proposte di chi sollecita i soci delle Associazioni, di porre in essere quanto solo minacciato dall'assessore Magnani.

Associazione degli Amici di Pisa
Dr. Franco Ferraro

Amici di Pisa e CPATA. Aeroporto, i politici parlino chiaro. Basta promesse

**ASSOCIAZIONE DEGLI AMICI DI PISA
E COMITATO PICCOLI AZIONISTI TOSCANA AEROPORTI**

A tutti i quotidiani locali e nazionali

Pisa, 7 Gennaio 2021

**Oggetto: i politici parlino chiaro- I territori non
accettano più promesse**

Il Presidente della Camera di Commercio di Livorno e Grosseto, Riccardo Breda, è stato perentorio a proposito della Tirrenica, mai completata e vero scandalo nazionale, visto che interrompe, per 187 Km, il percorso internazionale della E 80, che dovrebbe congiungere ininterrottamente Lisbona al confine iraniano. L'interruzione non penalizza solo l'economia del territorio orfano dell'opera, ma tutta la costa. Concordiamo con Breda e chiediamo che si mantengano tutte le promesse fatte.

Bene ha fatto II Tirreno a pubblicare nomi e foto dei politici che non le hanno mantenute e fra essi spiccano Renzi, Rossi e Lotti, per i primi due le cronache hanno riempito le pagine, per le vicende aeroportuali.

Renzi promise un nuovo aeroporto a Firenze, per farvi atterrare i Vip mondiali, in occasione del G 7 del 2017, contrariamente a quanto avveniva in passato, quando i loro voli intercontinentali atterravano a Pisa. Sin da Presidente della Provincia di Firenze ha speso le sue energie per dotare Firenze di un nuovo aeroporto e le decretazioni del suo Governo, a favore dell'iter progettuale, lo dimostrano. Anche il Vicepresidente europeo di Qatar Airways, Jonathan Harding, all'inaugurazione del volo DOHA-PISA, ha confermato i desideri reconditi di Renzi, che, nel 2011 chiese di provare ad allestire il volo Doha-Firenze, ma la lunghezza limitata della pista di Peretola non consentì poi di poter coprire con voli di linea tale tratta, ma "con la pista da 2400 m, Qatar potrà farlo" (sottraendo così l'unica tratta "intercontinentale" che era programmata da Pisa, dopo le cancellazioni dei voli della Delta).

Rossi, fautore della privatizzazione di SAT promise un suo maggior sviluppo, privatizzandola. Infatti SAT, che con la gestione pubblica, si era classificata 9^a nella graduatoria nazionale, nel 2019 è stata retrocessa al 12° posto, con un gap del -5,4%, rispetto allo sviluppo nazionale del +4%, contro un +5,7% di Firenze.

Renzi promise di ritirarsi dalla politica, se avesse perso il Referendum costituzionale, ma poi si è smentito. Così Rossi

disse: " Mai a Peretola la pista di 2400, altrimenti ritiro il PIT. Firenze deve sapere che al gatto ingordo si strozzò il gozzo ! ". I fatti hanno dimostrato che è stato lui ad alimentare il gatto, opponendosi al parere negativo dei suoi tecnici regionali, che bocciarono il Master Plan di Peretola definendolo "Progetto Critico-Incompatibile". Inoltre Rossi ha dimenticato anche di destinare i soldi incassati dalla vendita delle azioni inalienabili SAT e relative penali, alla Tangenziale pisana, come previsto dall'Accordo di Programma sottoscritto nel 2005.

Lotti, come Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri, ha condiviso tutte le scelte di Renzi e pur avendo stanziato, al CIPE, 13 milioni per la Tangenziale N E, dichiarando che "I lavori dovranno concludersi entro il 2022", è stato smentito dai fatti, perché la Provincia di Pisa ha inserito, nel Bilancio di previsione 2021-2023, solo il 1° lotto, inferiore a 2 Km, che non risolverà il problema dell'intasamento sull'Aurelia.

Collodi potrebbe aggiornare la storia di Pinocchio con nuovi personaggi.

Il Pres. del Comitato Piccoli Azionisti T.A. Dr. Gianni Conzadori

Il Pres. dell'Associazione Amici di Pisa Dr. Franco Ferraro