

OPPOSTI INTERESSI

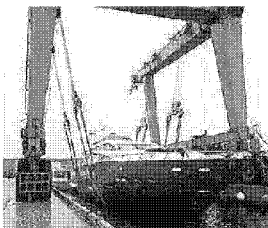
Pisa-Livorno il derby del canale

I Navicelli vitali per far uscire in mare gli yacht pisani
ma così si insabbia il porto. E la soluzione non c'è

di MAURO ZUCHELLI

Solo burle e ironie fra tifosi, in realtà fra Livorno e Pisa non c'è mai stata una vera guerra. Rischia però di scoppiare ora: paradossalmente proprio quando le due città hanno iniziato a capire che solo facendo squadra possono reggere il peso geopolitico di Firenze. Il motivo? Sta in un canale tanto ricco di storia quanto microscopico, neanche 30 metri di larghezza: è il Canale dei Navicelli. Creato nel '500, prima ancora che Livorno avesse l'etichetta di città, per portare le merci dal nuovo scalo labronico fino a Firenze via Arno. Peccato che da quasi cent'anni quella sia anche la direttrice di espansione del porto di Livorno. Il problema sta nel fatto che per Pisa quella via d'acqua, per quanto minima, è stata il modo per consentire di far arrivare al mare gli yacht costruiti nei cantieri dei Navicelli, che è diventato un polo produttivo di grande rilevanza. Al tempo stesso è acclarato che quel

canaletto è la via dalla quale entrano nel porto di Livorno buona parte delle melme che lo insabbiano: nella sede dell'Autorità Portuale livornese hanno fatto un poster della foto aerea che mostra il flusso marrone delle sabbie che dallo Scolmatore, attraverso questo passaggio, invade la Darsena Toscana. Non c'è bisogno di dire che l'insabbiamento è il nemico numero uno di uno scalo container come Livorno con evi-

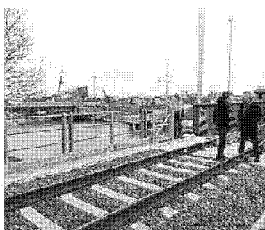


Un varo nella darsena pisana

denti strozzature fisiche. Le banchine livornesi attuali hanno fondamenta che non permettono di scendere oltre i 13 metri di profondità: ma le flotte portacontainer adesso hanno pescaggi superiori e questo rischia di tagliar fuori Livorno se non rimuove questo limite. Nasce da qui il progetto della nuova espansione a mare: ma, prima che sia pronta, passeranno anni: e nel frattempo? Non restano che i continui dragaggi per sfruttare al massimo l'esistente.

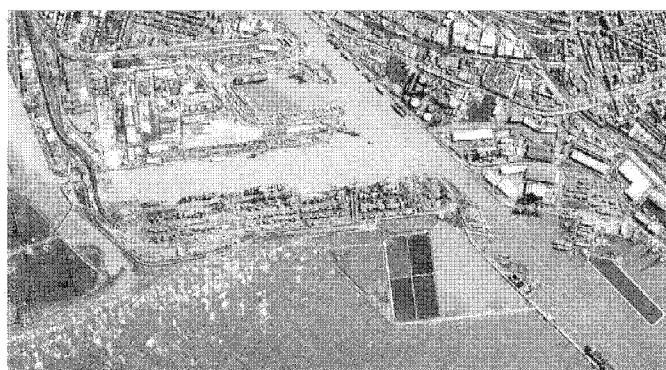
Finora la soluzione sono state le "porte vinciane" fra lo Scolmatore e il piccolo canale. Talmente strategiche che Pisa ha ottenuto per lungo tempo di gestirle benché siano in territorio livornese. Ma: 1) i malfunzionamenti sono stati così frequenti da rimanere spesso bloccate in posizione aperta; 2) lo scontro con l'Authority labronica è stato così pesante che nel 2012 livornesi e pisani non esitarono a litigare davanti al governatore Rossi facendo saltare la firma dell'intesa sotto gli occhi dei giornalisti; 3) ci sono voluti anni di estenuante mediazione di Firenze per venire a capo, prima promettendo di passare le chiavi delle "porte" all'istituzione portuale livornese e poi, su pressione di Pisa che non si fidava, girandole all'Authority regionale di Viareggio. Risultato: le "porte vinciane" sono chiuse tranne una doppia finestra di ore, al mattino e al pomeriggio.

È una soluzione? No, è solo un armistizio. Su quei 200 metri di canale passano ben cin-



Il ponte ferroviario sul canale

que ponti mobili, l'ultimo nato dei quali è quello della direttissima ferroviaria per il porto. Un'opera magnificata come esempio per la nuova stagione della "ferroviarizzazione" dei porti: ma con lo stop per 5-6 ore nella fase centrale della giornata, perché in quella fascia oraria deve poter passare chi naviga nel canale. Questa limitazione potrà stare in piedi, visto che è da lì che dovrà passare un flusso di treni-container doppio quando ci sarà la Darsena Europa? Difficile crederlo. La soluzione per evitare la guerra fra porto (livornese) e cantieri (pisani) è dare alla straordinaria industria cantieristica pisana l'opportunità di raggiungere il mare anziché infilarsi in porto. Altrimenti Livorno e Pisa litigheranno davvero, e stavolta non sarà per i gol di un centravanti...



L'acqua marrone segnala il fango proveniente dai Navicelli (in alto a sin.) che invade il porto

