

Il ponte e lo sbocco a mare del Canale dei Navicelli

La disputa sulle competenze comparsa sulla stampa locale non ci attrae, auspichiamo che il problema venga risolto con sollecitudine e con soluzioni logiche e per quanto possibile più economiche in termini temporali e finanziari. Coloro che hanno ruoli e responsabilità remino in una unica direzione: fare presto e bene e tutti operino per ottenere le risorse per molte delle opere previste che debbono essere ancora rese disponibili dal Governo.

La rottura di un pistone del sistema di movimentazione del ponte mobile, che ha causato il blocco della tratta finale della FIPILI all'ingresso della Darsena Toscana, il blocco del passaggio dei TIR da e verso la Darsena Toscana, quello del transito di imbarcazioni lungo il Canale dei Navicelli, ha palesato tutta la fragilità e scarsa funzionalità di un sistema realizzato con soluzioni contingenti, del momento, con successivi interventi mai inseriti in una globale prospettiva di programmazione.

Sono stati realizzati così tre ponti mobili stradali ed uno ferroviario. Quello oggi "rotto" è addirittura quello che viene aperto meno, essendo quello a quota più alta, mentre gli altri tre si debbono aprire di anche per il passaggio di piccole imbarcazioni.

Nella prospettiva della realizzazione del porto nuovo appare evidente che occorre sollecitamente trovare una diversa soluzione. Il Canale dei Navicelli deve uscire a mare autonomamente, questo non è in discussione, è assurdo passare dentro il porto e alimentare l'interramento della Darsena Toscana a causa dell'apporto solido dello Scolmatore. Non sono funzionali specifici orari di transito legati alla movimentazione dei ponti mobili sempre a rischio guasti.

E' stata diffusa anche la notizia che il Presidente della Regione Giani ha proposto di utilizzare 40 milioni di euro, parte dei 200 milioni messi a disposizione dalla Regione per la Darsena Europa per realizzare un nuovo ponte; importo sottratto al finanziamento della Darsena Europa che dovrebbe essere così garantito dal Governo.

L'ipotesi tratteggiata si fonda su i costi stimati per un rifacimento completo, con una tratta mobile, del ponte che attraversa lo Scolmatore. E' un investimento rilevante, forse poco giustificato se si tiene conto che il Canale dei Navicelli è collegato anche all'Arno, quindi, anche da lì, si potrebbe raggiungere il mare. Allora dovrebbe essere utile approfondire la possibilità di realizzare altre soluzioni che possono essere meno costose e meno impegnative nella fase di cantierizzazione.

Dato atto che il Canale dei Navicelli, per un lungo tratto, scorre parallelo alla sponda nord dello Scolmatore, invece di prevedere l'ingresso nello stesso Scolmatore, di cui sarebbe difficile garantire la navigabilità per le profondità necessarie, forse sarebbe da verificare se non condurre a mare il Canale dei Navicelli scavando un alveo a terra posto subito a nord dell'attuale Scolmatore, in terreni residuali e privi di particolari valori ambientali (probabilmente recuperando anche sabbie da riversare sulla costa),

realizzando un ponte mobile con una luce di circa 25/30 metri, ma lavorando senza interrompere la viabilità, senza sostituire l'attuale ponte sul presupposto, anch'esso da verificare, della stabilità e stato di manutenzione dell'attuale ponte sullo Scolmatore.

Per l'uscita a mare del Canale si utilizzerebbe, in sinistra, l'armatura già realizzata della foce, in destra, si realizzerebbe una nuova armatura. In questo modo si risolverebbero le interferenze con lo Scolmatore che manterrebbe quindi la sua portata, sarebbero esclusi problemi di navigabilità causa di interrimento conseguente ad ogni piena.

E' facile rilevare la complessità del problema, forse ci sono altri aspetti da considerare, ad esempio in relazione agli insediamenti esistenti sulla sponda livornese dello Scolmatore, ma con questa nota non si ha la pretesa di imporre una soluzione, si vuole esplicitare la necessità di non scegliere una soluzione e darla per scontata, di proporre un confronto ampio, tra tecnici e nella locale società civile, su più ipotesi progettuali che tengano in considerazione i vari aspetti del problema: ambientali, funzionali, economici, di cantierizzazione, di eventuali compensazioni etc.

Proprio per questo sollecitare il confronto tra alternative progettuali è utile per offrire a chi governa di affrontare, in modo olistico, i problemi, senza ricorrere a facili "segmentazioni".

Livorno, 31 Marzo 2026