SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Salvatore Pisano (Port Authority di Pisa) replica alle critiche sul canale dei Navicelli

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 26th, 2022

Facendo seguito ad alcune interviste pubblicate da SUPER YACHT 24 nelle quali è stata da più soggetti sollevata l'importanza per la cantieristica nautica di una migliore accessibilità nautica per la navigazione del canale dei Navicelli, il nostro giornale online ospita oggi la risposta di Salvatore Pisano, presidente di Port Authority di Pisa Srl. A quest'ultima azienda, che recentemente ha preso il posto della Navicelli di Pisa srl che era stata costituita negli anni '80, sono stati assegnati dal Comune di Pisa compiti di manutenzione dell'omonimo canale navigabile, dell'area portuale e delle sue pertinenze. Tra gli obiettivi della società quello di diventare autentica authority fluviale, mentre continuerà a garantire la gestione operativa del canale dei Navicelli occupandosi anche della golena dell'Arno. Il canale dei Navicelli è una via d'acqua che garantisce lo sblocco a mare (nel Tirreno a Livorno) al distretto industriale e della cantieristica di Pisa.

Presidente Pisano ha letto delle criticità segnalate per i fondali inadeguati del canale che rendono difficile e rischioso il passaggio degli yacht. Qual è la situazione dal vostro punto di vista?

"Premetto che dal lato infrastrutturale il canale è composto da quattro ponti mobili, fra cui quello ferroviario militare di Camp Darby la cui gestione è in fase di trattativa, dal canale stesso e dalle vie alzaie. Al mio insediamento del 29 settembre 2018 la Navicelli Srl – poi trasformata in Port Authority – si trovava con 1.521.000 euro di debiti e liquidità di cassa praticamente assente. La priorità era obbligatoriamente risanare la società e sistemare le urgenze per poter lavorare: da qui il monitoraggio del canale che non aveva mostrato cattive condizioni che invece si erano evidenziate nelle infrastrutture. Abbiamo quindi proceduto riqualificando il ponte del Calambrone, impostato la prossima riqualificazione del ponte di Tombolo e avviato un processo di palancolatura delle sponde del canale per migliorare la navigazione, aumentarne la profondità per consentire transiti anche a imbarcazioni con oltre 60 metri di lunghezza."

Esiste realmente però la necessità di dragare più spesso questo canale?

"Il problema è soprattutto l'alveo, che ha avuto l'ultima riqualificazione negli anni '30 e solo una revisione in alcuni punti nel dopo guerra eseguita dagli Stati Uniti. Lo sviluppo reale del canale inizia invece con i primi anni '80. Ci sono varie concause per il problema manifestato: la siccità

anomala insieme a alte e basse maree producono una fluttuazione di 40 centimetri che porta la sua profondità media di 3,20 metri fino ai 2,80 metri. Parallelamente nella nautica da circa 20-25 anni l'implementazione delle dimensioni trasversali delle imbarcazioni con i sistemi di stabilizzazione ha aumentato, in alcuni casi sensibilmente, queste dimensioni e alcuni punti del canale cominciano a essere in sofferenza. C'è poi la questione del ponte dell'autostrada sulla A12 – che in realtà è il principale impedimento allo sviluppo della nautica di un certo livello -: a volte per opportunità in termini di dimensioni trasversali viene scelto per uscire il momento della bassa marea (smontando comunque l'intera sovrastruttura perché altrimenti non si potrebbe passare) ma questa, insieme alla siccità, può diminuire la profondità di 3 metri che garantiamo in mezzeria in condizioni normali. Non solo: a volte i comandanti degli yacht escono in autonomia – nonostante il divieto – rischiando urti nelle manovre con le pinne o con le punte delle eliche. Serenamente posso dire che quando si rispettano le regole non si verificano problemi. Tra metà aprile e maggio abbiamo avuto circa 140 passaggi con solo due fenomeni di urti delle carene; se il problema fosse stato il dragaggio non sarebbero stati 2 ma 20 o molti di più."

Come e quando intendete risolvere l'inadeguatezza dell'alveo?

"Intanto interveniamo adeguando la profilatura quando si manifesta la necessità o dove magari ci sono degli spigoli. Ma già due anni fa abbiamo chiesto alla Regione un intervento per ampliare le dimensioni dell'alveo con una nuova profilatura e di poter aderire ai fondi del Pnrr. Ai privati abbiamo chiesto se possono essere interessati a una forma di compartecipazione in questo senso. L'operazione di riprofilatura potrebbe essere eseguita con circa 2,5/3,5 milioni di euro e i tempi, a mio parere, dovrebbero essere inferiori a due anni. Il problema del ricollocamento delle grandi quantità di sedime che ci troveremmo a gestire lo abbiamo già affrontato e direi risolto: ho chiesto all'amministrazione di poter riattivare le vasche di stoccaggio e con un progetto iniziato 4 anni fa con il Cnr, ora arrivato a conclusione, potremo trasformare in terra le quantità rilevanti di sedime opportunamente trattate e, a seconda della loro classificazione, portarle ad aziende vivaistiche o venderle come terreno, normale o per aree industriali."

Nel frattempo con quali metodi affrontate le problematiche di fluttuazione dell'acqua?

"Per la siccità abbiamo fatto un investimento straordinario di 60 mila euro e agito nei punti più critici per la movimentazione, come all'uscita del nostro canale, all'imbocco del canale scolmatore. Monitoriamo i 17 km del canale con regolari batimetrie che ho espressamente voluto ogni sei mesi per avere la fotografia reale dell'alveo e, a seconda di quelle che sono le sezioni medie, interveniamo dove è necessario. In casi eccezionali interveniamo localmente. Il dragaggio c'è sempre quando è necessario."

Quali sono oggi i progetti per sviluppare ulteriormente le attività nella vostra area?

"Vogliamo rispondere positivamente agli imprenditori che continuano a chiedere aree e cantieri per insediarsi da noi e per questo abbiamo provveduto a una gara con il supporto e l'appoggio dell'architetto Mario Ciampa, una delle massime autorità in tema di piani regolatori e programmazione urbanistica, chiedendo al nostro Comune di implementare il suo piano strutturale. Siamo fiduciosi nella sinergia con la nostra amministrazione. Stiamo costruendo un piano regolatore portuale – che nel 2018 non abbiamo trovato nonostante ci fosse l'obbligo di averlo – e ci troviamo nella fase di programmazione per i cantieri, che abbiamo già sentito: ora vorremmo poter trasformare le loro esigenze in qualcosa di concreto. La zona ha potenzialità enormi e l'insediamento di nuovi cantieri avverrebbe in un 'parco della nautica sostenibile' sull'asta fluviale

creando solo benessere a tutto tondo. Ma la novità è che abbiamo speranze – a mio parere vicine alla certezza – di vedere l'insediamento di una realtà italiana che è un colosso a livello mondiale e che avrà bisogno delle dimensioni che abbiamo chiesto; è anche per questo che ci stiamo muovendo in questa direzione. C'è ben più di un interesse: mancano un paio di passaggi da formalizzare. Oltretutto questa realtà sarebbe interessata a una sinergia pubblico-privata. Non posso dire altro."

Da un punto di vista economico qual è lo stato di salute di Port Authority di Pisa Srl oggi?

"Prevediamo di chiudere il 2022 in utile. Nel giro di due anni il tempo medio di pagamento dei fornitori è passato dai 370 a 23 giorni. Abbiamo individuato e ottenuto un finanziamento di quasi 2 milioni di euro per il ripristino della parte del canale antistante a Camp Darby e altri 6 milioni di euro dai fondi regionali della Conca di navigazione, su mia richiesta al sindaco poi dirottati sulle palancolature per gli argini con i quali, entro aprile prossimo, faremo ulteriori 3,5 km continuando ad aumentare la capacità di sviluppo oltreché la sicurezza del canale. Questa è solo la situazione di oggi, ma le possibilità qui sono infinite."

CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

Salvatore Pisano

This entry was posted on Wednesday, October 26th, 2022 at 10:30 pm and is filed under Services, Yacht, Yards
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.