

“allorchè per la prima volta nel 1903 percorsi il canale Pisa-Livorno rimasi profondamente colpito dallo stato di pressochè abbandono nel quale giaceva questa importante via di comunicazione tra le due grandi città marinare della Toscana;la vista di quei disgraziati alzaioli che pure appartengono al genere umano come bestie da soma al traino dei navicelli....e quando questo canale si paragona a quello che unisce Liverpool a Manchester col quale ha caratteristiche topografiche così analoghe....a completare la rovina è sceso sul canale una linea ferroviaria che lo strozza in tre punti....”



Il Biglieri avanzò varie proposte, tra cui creare tre ponti girevoli per svincolare il Canale dai sottopassaggi ferroviari e rendere il tracciato parallelo alla ferrovia. Il progetto Biglieri fu approvato, ma in pratica non fu attuato che qualche decennio dopo, nel 1938, su forti pressioni di un comitato livornese capeggiato da Salvatore Orlando: il Canale fu rettificato e fu di Km 18,2, divenne accessibile anche ai natanti con alberatura fissa e veniva considerato non più una via commerciale, ma industriale, cioè una via che permetteva alle merci scaricate nel porto di Livorno di arrivare agli stabilimenti installati lungo il canale, cioè Vis e Saint Gobain e viceversa.

La seconda guerra mondiale portò molti danni all'efficienza del Canale, in seguito le polemiche e i conflitti di competenze tra Pisa e Livorno provocarono ritardi nell'opera di rivalorizzazione del Canale.

Oggi se ne segnala in particolare la potenziale valenza storica paesaggistica e un progetto in tal senso costituirebbe un'occasione per rilanciare turisticamente il Canale a livello regionale.

