

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Benetti (Port Authority Pisa): il Canale dei Navicelli diventerà una “boutique internazionale” per superyacht

Nicola Capuzzo · Wednesday, November 19th, 2025

Il Canale dei Navicelli di Pisa, punto nevralgico della cantieristica nautica di alta gamma, sta avviando un importante piano di rilancio. SUPER YACHT 24 ha intervistato il presidente della Port Authority di Pisa, Mirko Benetti, in carica da giugno 2025, per esplorare la visione strategica che la nuova amministrazione ha delineato per affrontare le attuali sfide legate all'adeguamento infrastrutturale (come l'altezza dei ponti) e logistiche, e trasformare l'area in un vero e proprio distretto di eccellenza per i superyacht.

Presidente, lei ha assunto la guida della Port Authority di Pisa in un momento importante per la nautica da diporto. Qual è la visione strategica della sua amministrazione per il Canale dei Navicelli?

“La governance del Comune di Pisa ci ha assegnato una direzione strategica precisa: rilanciare il segmento del lusso nautico all'interno del Canale dei Navicelli. Abbiamo avviato un piano d'azione volto a riposizionare il Canale come una boutique internazionale della nautica, focalizzata sulla costruzione e il refitting di superyacht di lusso. Questo progetto richiede un completo rebranding mirato a esprimere pienamente il potenziale del Canale e ampliare la sua notorietà oltre il contesto specialistico attuale.”

Quali sono gli obiettivi strategici della manifestazione d'interesse che avete lanciato per l'affidamento degli specchi d'acqua?

“La manifestazione d'interesse, che ha già suscitato notevole riscontro, è uno strumento fondamentale per valutare il potenziale di mercato e attrarre nuovi operatori nel Canale. Riguarda 17 specchi d'acqua contigui e di dimensioni rilevanti. Valuteremo se assegnarli a singoli operatori o a un gestore unico che, in tal caso, avrà il compito di coordinarsi con le imprese per assicurare la massima flessibilità e disponibilità di tali aree in base alle esigenze produttive. Questa impostazione gestionale è fondata sulla mia convinzione che gli specchi d'acqua non debbano essere considerati proprietà privata ma un bene comune, e il loro impiego deve seguire dinamicamente le necessità operative: al servizio del cantiere 'X' oggi e del cantiere 'Y' domani in base ai rispettivi fabbisogni.

A tal fine, ribadisco un concetto fondamentale: il Canale dei Navicelli non è un marina turistico. La

nostra vocazione è esclusivamente industriale e si concentra sulla cantieristica di alto livello per la sua capacità di generare indotto e valore per il territorio. Per questo motivo, gli spazi acquei devono essere strumenti a supporto dei costruttori e dei manutentori di yacht, e non saranno accettati stazionamenti non direttamente motivati da attività di costruzione o refitting.”

Entrando nel merito delle infrastrutture, qual è lo stato di avanzamento dei lavori per il consolidamento delle sponde?

“Come è noto abbiamo ottenuto un finanziamento di 30 milioni di euro dal Ministero delle Infrastrutture per la palancolatura. Abbiamo già appaltato il primo lotto, il secondo è stato aggiudicato, mentre il terzo è in fase di gara. L’ipotesi è di completare l’intera opera di palancolatura entro il 2027. Ma stiamo già lavorando con un approccio programmatico alla previsione di opere successive.”

Da tempo si studiano soluzioni per consentire il passaggio ai superyacht, sempre più alti, dei cantieri che operano sulle sponde del canale. Qual è il programma della sua amministrazione per far fronte a questa necessità infrastrutturale?

“Abbiamo programmato un’opera strategica fondamentale: la realizzazione di una Conca di Navigazione sotto il ponte dell’autostrada A12, che oggi rappresenta l’impedimento maggiore. L’ingegneria è simile, seppure su scala ridotta, a quella del Canale di Suez: l’imbarcazione scende su una conca, passa sotto il ponte e risale. Oggi, molti yacht devono uscire senza sovrastruttura per essere assemblati altrove, proprio a causa dei limiti di altezza. La Conca, invece, permetterà l’uscita anche a yacht completi con ‘fly’ importanti.

Riguardo alle tempistiche, con tutte le cautele necessarie quando si parla di opere pubbliche, i lavori di realizzazione sono stimati in circa un anno e inizieranno dopo il completamento della palancolatura, quindi post-2027.”

Il finanziamento per un’opera di questo tipo è cospicuo. A quanto ammonta e come intendete reperire le risorse?

“L’opera ha un costo stimato tra i 2 e i 3 milioni di euro. Abbiamo in programma di utilizzare un “tesoretto” derivante dai risparmi effettivi del fondo Mit per la palancolatura, che otterremo dai ribassi di gara, previa naturalmente l’autorizzazione dello stesso ministero. Inoltre, nella progettazione, abbiamo già previsto una palancolatura che raggiungerà i 18 metri in quel tratto del ponte, contro i normali 9 metri su tutto il canale, proprio per evitare di doverla demolire e rifare in futuro in vista della Conca di Navigazione.”

Mentre si attende il completamento delle opere strutturali a lungo termine, qual è l’attuale situazione operativa del Canale e quali azioni state intraprendendo per garantire la sicurezza e la transitabilità ai grandi yacht, che richiedono fondali adeguati?

“La manutenzione del canale è costante. Abbiamo commissionato e ricevuto proprio in questi giorni la mappatura aggiornata dei fondali, un’attività fondamentale per il monitoraggio. In conseguenza di questa analisi, la scorsa settimana ho dato il via a una serie di attività di dragaggio su determinati punti per mantenere il canale in ordine e garantire le profondità necessarie.

Tutto questo lavoro ha anche una ragione molto concreta e immediata: abbiamo in programma l’uscita di un’imbarcazione importante, uno yacht da 75 metri del cantiere Amer Yacht, e siamo

impegnati a garantire che le condizioni di navigazione siano perfette per un transito così significativo.”

L’altro tema caldo è la criticità dello sbocco a mare, già complesso per l’obbligatoria entrata nel porto di Livorno con l’attraversamento di quattro ponti mobili, che da qualche tempo, come da lei già dichiarato, viene complicato dalla frequente presenza di una nave commerciale posizionata in modo tale da ostruire l’ingresso di superyacht. Qual è la vostra posizione?

“Il Canale dei Navicelli deve essere libero di entrare e di uscire dal porto di Livorno. Non lo dico come presidente Mirko Benetti; è il Codice della Navigazione a stabilirlo. Attualmente, quando esce uno yacht, dobbiamo richiedere con una comunicazione preventiva lo spostamento delle imbarcazioni: è una situazione tampone che non è ‘compliance’ con la vocazione industriale che abbiamo. Abbiamo avuto varie interrogazioni con l’Adsp di Livorno e capiamo che il nuovo presidente si trova a dover affrontare una situazione che nasce da un atto sostanzialmente compiuto dall’amministrazione precedente; comunque sul punto abbiamo in programma di assumere posizioni determinate prima della fine dell’anno.”

Guardando al futuro: per svincolarsi da queste problematiche la soluzione radicale è lo sbocco a mare diretto, al momento impedito dall’arco troppo basso del ponte dello Scolmatore. Quali sono i passaggi necessari?

“Il nostro obiettivo finale è che il Canale dei Navicelli possa, in futuro, sganciarsi completamente dal porto di Livorno e avere uno sbocco a mare diretto, risolvendo in via definitiva i problemi logistici e contribuendo nello stesso tempo al miglioramento della viabilità e della sicurezza dell’intera area portuale di Livorno.

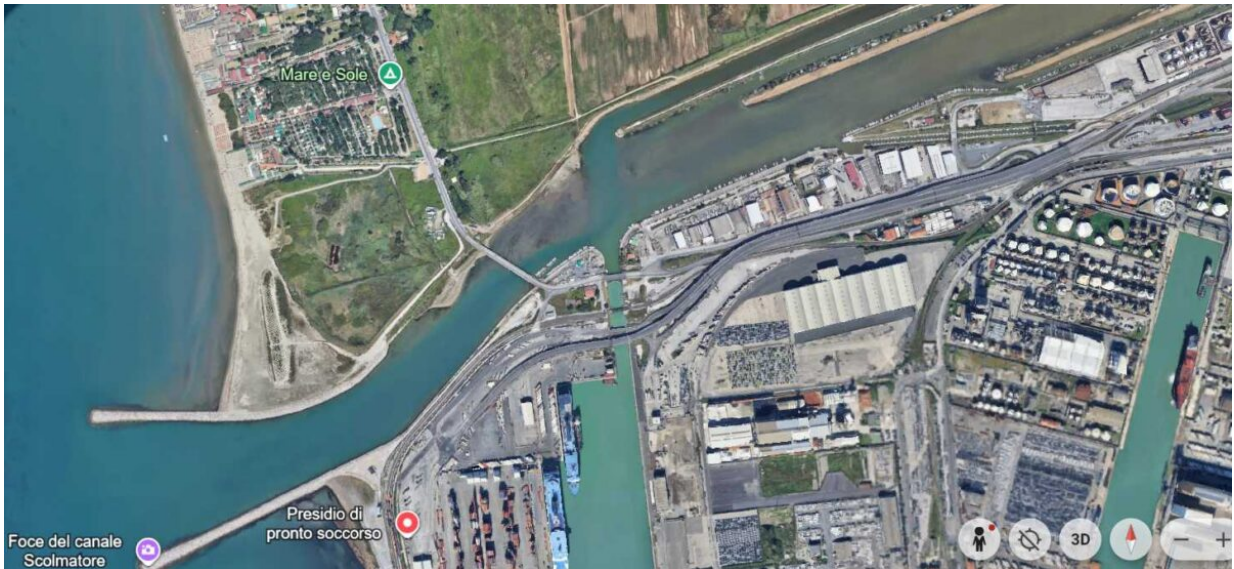
Questo progetto, che coinvolge tanti enti, gestito dalla Regione Toscana, prevede un nuovo ponte apribile sullo Scolmatore con un tirante d’aria di 7 metri contro i 3-3, 5 metri del ponte attuale, che permetterebbe a gran parte delle imbarcazioni fino a 25-30 metri, inclusi i rimorchiatori, di passare senza che il ponte si apra, riducendo drasticamente le interruzioni del traffico. È stato approvato il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali ed ora siamo in attesa di partire con il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, che doveva essere pronto entro il 2026. I lavori al Pfte dovevano partire a luglio scorso, ma le elezioni regionali hanno determinato un ritardo.”

Infine, lei sta promuovendo il riconoscimento del Canale dei Navicelli come Porto Fluviale. Cosa comporterebbe questo cambiamento a livello istituzionale?

“A mio parere, il Canale dei Navicelli ha le conformità per essere riconosciuto come Porto Fluviale. Stiamo avviando la pratica per inviare la richiesta al Mit. Il riconoscimento ci darebbe accesso a fondi diversi e a strumenti che ci permetterebbero di sviluppare ulteriormente l’infrastruttura e l’approccio urbanistico del Canale. È un’operazione che riteniamo assolutamente opportuna.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

**SUPER YACHT 24 È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



A gonfie vele i preparativi del Sailing Super Yacht Forum del 2 dicembre a Genova.
Ecco il programma

This entry was posted on Wednesday, November 19th, 2025 at 12:12 am and is filed under [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.