

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Nautica Toscana: l'hub dei superyacht che anticipa il futuro della blue economy

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 19th, 2026

Il comparto della nautica da diporto toscano si sta strutturando come un ecosistema di manifattura avanzata, ricerca applicata sui materiali e integrazione di sistemi energetici complessi. Di questa metamorfosi industriale hanno discusso i relatori del forum “Nautica Toscana: motore di innovazione sostenibile”, promosso dal Rotary Club Pisa Pacinotti per delineare le strategie della Blue Economy globale.

Il forum, che si è tenuto nel nuovo sito di Amer Yachts ai Navicelli a Pisa, infrastruttura da 20 milioni di euro inaugurata pochi mesi fa, si è aperto con i saluti del presidente del Rotary, Luca Paoletti, ed è proseguito con l'intervento di Stefano Bottai, vicepresidente di Confindustria Pisa, che, definendo l'area di 600.000 metri quadrati come un centro sempre più denso di cantieri e attività del comparto nautico, ha evidenziato gli investimenti pubblici in corso: 30 milioni governativi per la palancolatura del Canale, e il prossimo stanziamento regionale per il nuovo ponte del Calambrone. Un'opera vitale, quest'ultima, che permetterà ai superyacht l'uscita diretta a mare, eliminando l'attuale attraversamento del porto commerciale livornese, sbloccando così lo sviluppo richiesto dal mercato.

Sull'importanza del fare sistema ha incentrato il suo intervento Simone Morganti, consigliere della Port Authority di Pisa Srl e capo progetto del convegno, portando i saluti del presidente Mirko Benetti. “Il Canale dei Navicelli si conferma l'arteria vitale di questo distretto,” ha spiegato Morganti, evidenziando come la stabilità delle imprese demaniali rappresenti il vero moltiplicatore economico per il territorio e come la sostenibilità e l'innovazione non siano più vincoli normativi da subire, ma vettori fondamentali attraverso i quali generare valore economico e benessere diffuso.

Sui fattori macroeconomici del cluster toscano, esteso fino alla Spezia, si è espresso Pietro Angelini, general manager di Navigo. Il distretto detiene il 40% della produzione mondiale di imbarcazioni sopra i 30 metri, poggia su 5.000 aziende sub-fornitrici e 22.000 addetti, e vanta canali formativi come l'Its Isyl (92% di occupazione a sei mesi dal diploma). L'analisi demografica vede l'età media degli armatori scesa in vent'anni da 76 a 46 anni, definendo un profilo giovane e digitalizzato. Angelini ha inoltre svelato un potenziale enorme: la ricchezza globale si è quintuplicata negli ultimi anni, ma l'industria nautica intercetta appena il 5% di questo mercato potenziale. In questo scenario, il segmento del refit e della manutenzione invernale nei

canali protetti interni diventa l'asset vitale per garantire stabilità economica e continuità occupazionale all'intera filiera costiera.

Il bisogno di una forte governance portuale è stato il fulcro dell'intervento di Raffaele Latrofa, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale. Latrofa ha illustrato i macro-progetti energetici applicati nell'hub di Civitavecchia e scalabili nel distretto toscano. Tra questi: un piano di Cold Ironing da 80 milioni di euro per l'elettrificazione delle banchine e l'istituzione di una Hydrogen Valley portuale, in coordinamento con l'interporto Cfft, per la generazione autonoma di vettori puliti.

Il forum ha aperto una finestra anche su soluzioni logistiche non convenzionali, come quella presentata da Maurizio Nerini, consigliere di Pisa con delega al litorale, su uno studio per un'idrobase a Bocca d'Arno, legata alla tradizione della carpenteria aeronautica Dornier e Cmasa. Nerini ha prospettato linee aeronavali rapide con idrovolanti eco-efficienti da 4 a 18 posti per connettere la costa con l'Arcipelago, la Corsica, la Sardegna e Marsiglia. Un trasporto – ha detto – in grado di garantire costi operativi ed energetici da due a tre volte inferiori rispetto all'elicottero, offrendo un 'tender d'aria' strategico per gli armatori e gli equipaggi dei grandi yacht oltre i 70 metri.

Sul fronte della propulsione, lo yachting di lusso sta ricalcando l'evoluzione che Tesla ha impresso all'automotive: un incubatore ad altissimo budget capace di sperimentare soluzioni destinate, solo in un secondo momento, al mercato di massa. È la tesi di Damiano Landi (consigliere Aeit), che sposta l'accento sulle Smart Grid costiere e sulle batterie al sodio, considerate un'arma strategica per svincolarsi dal monopolio asiatico delle terre rare. Ma per i grandi scafi yachting la vera svolta viaggia sull'idrogeno verde e sull'integrazione delle celle a combustibile nella stiva, tecnologicamente complementari alle batterie. Un'applicazione concreta che permette di spegnere i generatori diesel durante le soste in rada, azzerando le emissioni senza rinunciare ai servizi di bordo. Questa transizione – ha chiarito Landi – può procedere 'a mosaico': iniziare con le infrastrutture nei cantieri di produzione, come ai Navicelli, per poi allargarsi a varchi strategici come l'Isola d'Elba, garantendo agli armatori una rete d'appoggio sicura lungo le rotte estive.

Questa spinta all'efficientamento ridisegna dalla base anche la gestione degli stabilimenti a terra. Davide Del Grano, amministratore delegato di S.E.P. Energia Srl, ha spiegato come la formula Esco applicata alla cantieristica permetta di tagliare subito il 60% della bolletta energetica in autoconsumo grazie a un impianto fotovoltaico da 1.000 kW sui tetti dei capannoni, a costo zero per l'imprenditore e con riscatto dell'asset dopo dieci anni di ammortamento. Una pragmaticità che si aggancia alla visione strategica espressa da Michele Contini (Ernst & Young). Analizzando l'impatto della direttiva europea CsrD sul reporting societario, Contini porta la filiera a considerare la sostenibilità non più un onere burocratico o un resoconto "passivo" delle emissioni, ma un pilastro della continuità aziendale e della gestione del rischio di mercato, da costruire sfruttando logiche di Open Innovation e di co-design strutturale con i propri fornitori.

In questo ecosistema, il coordinamento tra la chimica dei materiali e i processi industriali a ciclo chiuso rappresenta la sfida per ridurre lo smaltimento dei compositi classici. Sollecitata direttamente sul tema, Barbara Amerio, amministratore delegato di Amer Yachts, ha svelato come la telemetria a bordo abbia scardinato i vecchi schemi progettuali: i dati reali dimostrano che gli armatori prediligono andature in dislocamento rispetto alle velocità massime e questa consapevolezza impone di cambiare la concezione della sala macchine verso architetture modulari più leggere. Meno cavalli termici significano meno peso strutturale, e il minor peso aiuta

direttamente la barca a ridurre i consumi reali.

Su questa linea di alleggerimento, Barbara Amerio e Simone Zanelli, responsabile commerciale di Diab Group, hanno esposto i risultati dei test meccanici eseguiti su una coperta strutturale di 30 metri realizzata accoppiando resine termoplastiche, fibre di basalto e un'anima in Pet riciclato da scarti industriali e bottigliette di plastica. Zanelli ha evidenziato come questo sandwich composito, già approvato dal Rina per uso strutturale, consenta, tramite riscaldamento in forno a fine vita, la totale separazione dei materiali e il loro completo reinserimento nel ciclo economico. Sulla stessa linea Lorenzo Romani, responsabile marketing di Dife S.p.A., che ha ricordato come i residui della vetroresina classica alimentino un flusso di esportazione verso i termovalorizzatori europei da 50.000 tonnellate annue e come quindi le matrici riciclabili siano determinanti per trattenere materia nel Paese. In parallelo, Diego Alfani, fondatore di Ligneà, ha illustrato l'impiego dei compensati fenolici di okoumé, spiegando come il legno ingegnerizzato operi come un carbon sink biologico in grado di imprigionare il carbonio e di compensare l'impronta carbonica delle batterie al litio installate a bordo.

La conclusione del convegno ha visto protagonista Barbara Amerio sulle attività di Amer Yachts in ambito innovazione digitale. L'imprenditrice ha illustrato il brevetto internazionale degli 'stampi intelligenti' (esteso anche all'eolico): sensori termomeccanici nelle matrici rilevano le deformazioni millimetriche stagionali, consentendo di correggere lo stampo a monte ed evitando impegnativi interventi di stuccatura sul manufatto finale. Questo controllo accurato del dato si estende alla mappatura di oltre 5.000 fatture di fornitori e componenti per l'imminente introduzione dei passaporti digitali del prodotto, fino all'applicazione di sistemi di Intelligenza Artificiale alla documentazione tecnica di bordo. Testato su un'unità da 74 metri con un'innovativa startup femminile genovese, il sistema converte gli enormi manuali della sala macchine in un assistente virtuale in linguaggio naturale interrogabile dall'equipaggio per accelerare le procedure di manutenzione predittiva in navigazione.

Nella foto in evidenza: da sx Del Grano, Contini, Amerio, Landi, Zanelli, Alfani, Paoletti

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**



da sx Angelini, Landi, Nerini, Latrofa

This entry was posted on Tuesday, May 19th, 2026 at 9:37 am and is filed under 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.