

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Mirko Benetti (Port Authority Pisa): “Nautica da 14 miliardi, serve una legge speciale”

Nicola Capuzzo · Thursday, May 21st, 2026

Alla guida della società in house del Comune di Pisa che gestisce il Canale dei Navicelli – area densa di importanti cantieri ed aziende della nautica toscana – il presidente, in carica da poco meno di un anno, aggiorna SUPER YACHT 24 sulle iniziative volte a incrementarne l’ulteriore sviluppo e propone cambi di passo.

Presidente Benetti, la spinta della nautica nazionale può essere definita strutturale? Dal suo osservatorio, quali sono le reali dimensioni di questo trend?

“I numeri parlano chiaro e certificano un sorpasso storico: con 14 miliardi di euro di fatturato, il comparto della nautica da diporto ha superato quello dell’abbigliamento. La vera differenza, però, sta nelle condizioni di partenza: la nautica ha compiuto questo sorpasso senza godere delle stesse tutele e agevolazioni di cui beneficia storicamente il sistema della moda. L’abbigliamento è una filiera iper-protetta che, tra le altre cose, può essere delocalizzata ovunque. La nautica, al contrario, rappresenta un’eccellenza unica, identitaria e indissolubilmente legata ai nostri territori: non si può delocalizzare. È tempo che il Sistema Paese torni a concentrarsi sulla Blue Economy con investimenti strutturali sulle aree portuali e cantieristiche. La richiesta di sviluppo che ci arriva dal mercato è impressionante.”

Cosa serve, concretamente, per sbloccare questo potenziale?

“Il comparto meriterebbe una legge speciale che ne faciliti gli ampliamenti e le estensioni. Oggi soffriamo di una carenza endemica di aree industriali destinate alla costruzione di nuovi yacht. Dobbiamo superare rigidità burocratiche e amministrative. Ai Navicelli, ad esempio, confiniamo direttamente con il Parco di San Rossore: è evidente che vadano trovati meccanismi di compensazione efficaci per permettere alle aree produttive di espandersi.”

A questo proposito, conciliare lo sviluppo industriale con i vincoli di tutela del territorio rappresenta una sfida complessa. Come si esce da questa situazione?

“Sia chiaro: non voglio assolutamente banalizzare il ruolo delle soprintendenze o dei parchi, le cui regole nascono da istanze importanti. Dobbiamo tuttavia darci nuove regole del gioco. È un enorme controsenso economico che un’arteria come il Canale dei Navicelli, lungo oltre 17

chilometri, sia sfruttata solo per il 10% del suo potenziale. Se diamo troppa autonomia discrezionale agli enti parco, l'attività industriale si blocca. La discrezionalità va ridotta a favore di leggi quadro chiare, con tempi di risposta certi e perentori. Mettiamoci nei panni di un investitore estero: di fronte a tempi biblici e incertezze infrastrutturali, ci penserebbe due volte prima di scommettere sull'Italia. La nautica oggi è un mercato globale, non locale. Dobbiamo attrarre capitali stranieri che investano sulle nostre strutture e valorizzino le nostre maestranze.”

Passiamo alla gestione del Canale dei Navicelli. Quali sono le novità sul fronte della governance del demanio e della pianificazione?

“La nostra funzione primaria è regolamentare, e lo stiamo facendo con sempre maggiore efficacia. Abbiamo avviato un percorso di riordino complessivo. Ma la vera svolta, su cui stiamo lavorando pancia a terra con l'obiettivo di presentarla al Comune di Pisa prima dell'estate, è il nuovo Piano Regolatore Portuale. A memoria storica, da più di venti anni, non è mai stato fatto uno strumento di pianificazione di questa portata per i Navicelli; l'introduzione della proposta ci è stata richiesta direttamente nel contratto di servizi.”

Cosa prevede, nello specifico, questo nuovo strumento urbanistico?

“Il sindaco Michele Conti ha grandi ambizioni per l'area dei Navicelli e ci ha fornito gli strumenti ideali per tradurle in pratica. Il Piano conterrà una profonda ripermimetrazione e l'assegnazione di nuove aree. L'obiettivo, espresso in termini possibilistici poiché lo studio è in fase di conclusione, è fare spazio a nuovi cantieri e a nuovi stakeholders pronti a investire sul canale. Nel frattempo, proseguiamo veloci sulle opere pubbliche: abbiamo aggiudicato le opere del secondo lotto della palancolatura, già finanziata da 30 milioni di euro, e contiamo di far partire il terzo lotto entro ottobre.”

C'è poi un'opera infrastrutturale strategica interna di cui si parla poco, ovvero la conca di navigazione, che permetterà di aumentare l'altezza dei superyacht che passano sotto il ponte autostradale. A che punto siamo?

“È un'opera importantissima a cui in molti danno troppo poco rilievo. Siamo stati una delle poche stazioni appaltanti che ha scelto di ragionare in modo lungimirante prima di posare le pietre: abbiamo previsto palancole a 18 metri, contro le normali 12, proprio in funzione della futura conca. Siamo ormai nella fase finale della progettazione e stimiamo un costo dell'opera intorno ai 3 milioni di euro, coperto in parte da risparmi operativi e in parte da nuovi finanziamenti. Siamo a buon punto e presto saremo in grado di mostrare le prime immagini del progetto.”

Un vero collo di bottiglia per il distretto resta però all'uscita verso il mare: il ponte del Calambrone. Senza una soluzione lì, i superyacht faticano a prendere il largo. Come si sblocca la situazione?

“Dobbiamo essere realisti. Quando il polo crocieristico e la Darsena Europa a Livorno partiranno a pieno regime, se manterremo infrastrutture vecchie di cinquant'anni avremo un problema di viabilità immenso, sia per i cittadini che per i fruitori dei servizi portuali e crocieristici. Lo Stato fa la sua parte – basti pensare alle centinaia di milioni investiti – ma le risorse pubbliche non sono infinite e non possono coprire ogni singola esigenza. I grandi player industriali che beneficiano direttamente di queste infrastrutture devono fare la loro parte con una logica di corresponsabilità.”

Sta proponendo un coinvolgimento diretto dei grandi operatori privati nella costruzione delle

infrastrutture pubbliche?

“Esattamente. La mia proposta è di mettere tutti attorno a un tavolo e realizzare l’infrastruttura del Ponte del Calambrone attraverso un project financing condiviso. Utilizzo questa intervista proprio per rimettere a disposizione la Port Authority, insieme al Comune di Pisa, come tavolo di dialogo e raccordo tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Toscana. Dobbiamo trovare la soluzione tecnica più economica e veloce: stiamo valutando diversi progetti, tra cui uno molto interessante che prevede un’apertura laterale del ponte anziché il classico sollevamento centrale.”

Ha già testato la reazione dei grandi operatori su questa ipotesi di co-finanziamento?

“Le dico che non è un tabù. Ho riscontrato una sensibilità e una disponibilità da parte di alcuni grandi player industriali che onestamente non mi aspettavo. Certo, questa sensibilità teorica dovrà poi tramutarsi in assegni concreti, ma la base di partenza è ottima. La mia aspettativa è di vedere l’opera realizzata nell’arco di cinque anni.”

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**

This entry was posted on Thursday, May 21st, 2026 at 9:30 am and is filed under [Interviste](#), [Services](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.