

Yachting 2026: la sfida tra il “gigantismo” e un’infrastruttura che rincorre il futuro

La portualità turistica al Propeller Club Port of Leghorn: mentre l’Italia domina la produzione mondiale, le marine sono obsolete. La sfida su megawatt, digitalizzazione e sicurezza geopolitica

di **Cinzia Garofoli**

12 Marzo 2026



Livorno – Il settore dello yachting sta vivendo una sorta di paradosso nell’evoluzione del suo percorso: mentre i cantieri costruiscono capolavori di ingegneria sempre più grandi e tecnologicamente avanzati, i porti italiani – che dovrebbero ospitarli – non sono al passo e rischiano di restare indietro ed essere superati da porti di altri Paesi. È su questo filo conduttore che si è svolto il recente convegno organizzato dal Propeller Club Port of Leghorn che ha voluto dare spazio a una riflessione sulla necessità di un profondo adeguamento per la portualità turistica italiana.

Inquadrando la genesi dell’incontro, la presidente del Club, Maria Gloria Giani, ha spiegato come questo ‘fermento’ debba tradursi in una trasformazione che investa non solo le infrastrutture, ma anche i servizi e i modelli di gestione. Un ‘work in progress’ indispensabile per allinearsi al segmento dei grandi yacht in costante mutamento e dove la missione del Club è quella di spingere a ‘fare sistema’ tra porti, cantieri e territori, per una portualità innovativa e competitiva.

L’evento ha ospitato anche l’intervento del Prefetto di Livorno Giancarlo Dionisi, che nel saluto istituzionale, ha evidenziato la necessità, da parte delle istituzioni, di abbandonare i “deliri ideologici” per farsi facilitatrici del business, offrendo soluzioni rapide a nodi critici come il collegamento tra la Darsena Europa e la rete viaria e ferroviaria, indispensabile anche per lo sviluppo del polo nautico toscano.

Il mercato della nautica non è più quello di dieci anni fa, come ha spiegato Pietro Angelini, direttore generale di Navigo; stiamo assistendo a un abbassamento dell'età media degli armatori, scesa verso i 45 anni, che manifesta esigenze diverse: non viene chiesto solo un molo dove ormeggiare, ma un'esperienza integrata. La più giovane età contribuisce alla crescita del comparto del refit, che segna un +17%, poiché le barche vengono usate e vissute di più e quindi aggiornate costantemente. Cresce il mercato delle imbarcazioni tra i 30 e i 60 metri, con il 52% di questa produzione mondiale localizzata in Italia. In questo contesto sono necessari distretti capaci di integrare produzione e servizi ad altissimo valore aggiunto, per dare ancora più forza a un settore che è ancora sottovalutato e deve essere invece conosciuto meglio anche dalle politiche europee data la sua capacità di creare lavoro.

Tra l'altro la situazione geopolitica attuale, complessa in aree storicamente forti per lo yachting come Dubai o il Mar Rosso, sta spingendo gli investitori e i grandi armatori verso la stabilità del Mediterraneo Occidentale. Lo ha evidenziato Alessandro Santi, past president Federagenti, nella sua analisi dei flussi geopolitici in relazione alle rotte dello yachting. In questo quadro l'Italia ha quindi un'opportunità importante, ma deve garantire standard di protezione e normazioni tecniche omogenee che non scoraggino chi naviga, ma viceversa, integrino la salvaguardia della navigazione con la fluidità dei servizi, perché in regime di instabilità, la scelta di una destinazione dipende prioritariamente dalla sicurezza.

Sul limite più grande, quello fisico e strutturale, si è soffermato Matteo Italo Ratti, presidente Marina Toscana e network Marine d'Italia, oltre che amministratore delegato di Marina Cala De' Medici, che ha utilizzato una metafora efficace: molte delle nostre marine sono state progettate con logiche degli anni '30, adatte a una "Fiat Panda", ma oggi devono accogliere le "Tesla" del mare. La nascita del network Marine d'Italia, ha spiegato, punta a creare un aggregato nazionale che possa interloquire con le istituzioni e promuovere l'eccellenza italiana nei saloni internazionali. L'obiettivo è offrire all'armatore una piattaforma digitale unica per prenotazioni e servizi, rendendo il porto intelligente, capace di dialogare in tempo reale con le autorità per la sicurezza e la gestione dei flussi. La sfida, ha poi sottolineato, è comunque prima di tutto energetica: un megayacht moderno richiede una potenza elettrica paragonabile a quella di un piccolo centro abitato, un fabbisogno che le attuali reti faticano a soddisfare.

Su questa linea si è svolto anche l'intervento di Marco Pittori, amministratore unico di Interprogetti, società attiva nella realizzazione di infrastrutture marittime. "Senza investimenti in cabine di alta tensione e reti capaci di reggere carichi da diversi megawatt — ha detto, portando l'esempio virtuoso del progetto per la Coppa America a Bagnoli e del nuovo porto di Cagliari — la portualità italiana rimarrà letteralmente al buio". Pittori ha evidenziato come l'infrastruttura debba essere intesa come un sistema complesso: dove non basta lo spazio fisico, ma servono acqua, fibra ottica e, soprattutto, una potenza elettrica che oggi, semplicemente, non è disponibile in molte zone d'Italia.

Il fattore umano comunque non può essere sostituito: nessuna tecnologia può sostituire l'accoglienza, ha detto Michela Fucile, presidente Confartigianato Nautica Toscana e titolare della società che gestisce una banchina per megayacht a Viareggio. La manager ha ricordato che il successo di un distretto nautico passa attraverso nuove figure professionali: manager poliglotti e 'concierge del mare' capaci di connettere l'ospite con l'eccellenza del territorio. La formazione (citata anche attraverso il successo degli Its che vantano il 90% di assunzioni) diventa quindi l'ultima, ma essenziale banchina su cui costruire il futuro dello yachting.





