

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Equipaggi al centro: cosa serve ai superyacht a vela. I comandanti: “Coinvolgeteci di più”

Nicola Capuzzo · Tuesday, December 2nd, 2025

Genova – “Rotte condivise (?)”. Era questo il titolo del panel che ha maggiormente “acceso” il parterre del Sailing Super Yacht Forum organizzato da SUPER YACHT 24, in cui comandanti, armatori, professionisti e fornitori, dal palco e dalla platea, si sono confrontati in modo aperto e schietto. Al centro della discussione un punto spesso trascurato quando si parla di innovazione e grandi yacht a vela: il lavoro dell’equipaggio. Comandanti, armatori e professionisti hanno portato esperienze dirette, mostrando quanto il tema umano sia decisivo per sicurezza, gestione e qualità della vita a bordo.

Il comandante Mattia Dzaja ha aperto con un richiamo netto. “Nessuno ha parlato degli equipaggi – ha esordito Dzaja –; noi portiamo in giro queste barche 365 giorni l’anno”. La distanza tra innovazione e uso reale è un punto sensibile: “Ok i foil, ma prova a fare un caffè mentre sei in planata. Serve più attenzione a chi vive davvero le barche”.

L’armatrice Paola Trifirò ha ricordato quanto l’equipaggio sia parte della stessa esperienza di navigazione. “Per me la barca era il mare, il vento e l’equipaggio. Senza equipaggio, se vuoi girare il mondo, non puoi fare niente. Il godimento della barca e di scoprire il mare era sempre legato all’equipaggio. Forse serve una scuola anche per gli owner. Meno si impara e più è difficile, soprattutto dal punto di vista della sicurezza. Ma questo vale anche per il motore, basta vedere tutti i giorni gli interventi della Guardia costiera per i piccoli incidenti. La prevenzione dove la mettiamo?”. E per risolvere la carenza di formazione, Trifirò suggerisce: “Incentiviamo le scuole professionali per chi vuole lavorare su barche da 15-20 metri in su, ma anche per chi si vuole prendere una barchetta a vela ma non lo fa perché lo ritiene difficile. Imparare la prevenzione e avere equipaggi professionali. Un’altra cosa fondamentale a bordo è la cucina, perché tutti possano stare bene”.

La comandante Camilla Rothe ha parlato della percezione del ruolo degli equipaggi. “Anche noi avremmo bisogno di responsabili marketing. Perché se ogni lavoro a terra prevede che permetta di generare un profitto superiore al proprio stipendio, noi siamo visti come un costo obbligato – dice Rothe –, che purtroppo bisogna sostenere. Però possiamo dare consigli utili anche ai progettisti, perché viviamo la barca”. La comandante ha auspicato una visione nuova del lavoro a bordo.

Anche l’armatore e Timoniere dell’anno Alberto Rossi ha posto l’attenzione sulle persone. “In

ambito commerciale comandanti e direttori di macchina sono la nostra ricchezza – dice Rossi, che è anche un armatore di traghetti –; indossando il cappello da appassionato armatore velista, ho sempre cercato barche con spazi equipaggio adeguati”.

Dal mondo dei refit, Susanna Corsagni ha raccontato la nascita del suo lavoro. “Ho creato Seamotion per ascoltare le esigenze dell’armatore ma anche per far capire il valore di un comandante e di un engineer che sanno fare bene il loro lavoro”. Per lei il dialogo tra rappresentanti armatori ed equipaggi è essenziale.

Il comandante Paolo Blaffard, presidente di Amadi, ha riportato il tema sulla formazione pratica. “Servono percorsi reali, non solo teorici: vorrei far stare un progettista per giorni negli alloggi equipaggio: certe barche non le rifarebbero più”. Ha poi sollevato il problema della burocrazia italiana: “Consegnare e mantenere un titolo è un dramma. Basta copiare dall’estero”.

Dal fronte sportivo, Giorgio Benussi segretario generale e direttore sportivo dello Yacht Club Costa Smeralda ha descritto il rapporto fra circoli, cantieri ed equipaggi. “Ogni volta che dobbiamo far partire una regata, prima di parlare con l’armatore mi confronto col comandante – dice Benussi –; la regata deve essere un ambiente gioioso». Ha ricordato due passaggi chiave del settore: l’impatto delle barche volute da Luca Bassani e il calo post-Covid: “Dobbiamo tornare a rendere questi giochi più attrattivi”.

Il comandante Luca Serra ha chiuso sottolineando come alcune scelte progettuali possano fare la differenza. “Sul nostro Swan 128 la zona equipaggio è la più grande della barca – dice Serra –; abbiamo seguito i lavori fin dall’inizio”. Il punto critico resta la gestione del personale: “Trovare cuochi, hostess e ruoli intermedi è complicato. E costa”. Anche il rapporto con l’armatore richiede equilibrio: “La parte più difficile è far capire fino a dove si può arrivare”.

Innovazione, materiali e soluzioni sono importanti, ma senza equipaggi formati e valorizzati l’intero sistema si indebolisce. La rotta, per molti, passa da qui.

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 Tuesday, December 2nd, 2025 at 11:15 pm and is filed under [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.