

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Capt. Luca Serra: “La sicurezza viene prima dell'estetica”

Nicola Capuzzo · Wednesday, December 10th, 2025

Questo servizio è stato pubblicato in anteprima nel numero 4-2025 del supplemento Yacht Upstream disponibile a questo link

Con una lunga esperienza maturata tra regate e cantieri, Luca Serra sottolinea il ruolo operativo del comandante nelle fasi di progetto, allestimento e messa a punto dello yacht. Dalla gestione delle pressioni idrauliche alla calibrazione dei sistemi di bordo, fino al confronto diretto con armatori e designer, il comandante interviene anche per garantire che le soluzioni tecniche non compromettano sicurezza e funzionalità. SUPER YACHT 24 lo ha intervistato durante una delle prime uscite in mare del nuovo Swan 128 BeCool varato in Finlandia.

Da appassionato di regate a comandante. Qual è stato il suo percorso?

“La passione per il mare e le barche è nata grazie ai miei nonni materni, avevano una barca e navigavo già prima di nascere. Ho fatto 30 anni di regate vincendo anche l’Admiral’s Cup nel 1995 con Capricorno. Studiavo architettura ma le regate coincidevano sempre con gli esami: sono partito con il gruppo della Marina Militare dove sono rimasto trasformando le regate in un lavoro”.

Il passaggio a comandante come è avvenuto?

“L’occasione è arrivata grazie a Luca Bassani, amico di sempre, che in quegli anni stava costruendo negli Stati Uniti il primo Wally, Wallygator, e aveva difficoltà a trovarne uno e così lo chiese a me. Io non avevo neanche la patente – avevo sempre fatto il prodiere a bordo – ma ho accettato e sono stato uno dei primissimi italiani ad andare in Inghilterra e prendere il titolo di Yachtmaster. Nel 1997 sono diventato comandante di Wallygator e ho lavorato con Bassani per moltissimi anni”.

Come è arrivato a bordo dello Swan 128?

“Sono amico del project manager Odo Giordo e dello stesso armatore. Mi piace lavorare con Giovanni (Stronati, n.d.r.), è un armatore dinamico e ogni anno c’è qualche novità da seguire. Alcuni colleghi preferiscono lavorare sempre con la stessa barca, a me invece interessa di più la fase di ottimizzazione e messa a punto. Giovanni è un armatore attivo, ogni volta che va in mare

cambia idea per provare soluzioni alternative. Sono stato comandante dei suoi Swan 82, 98 e ora il 128”.

Che rapporto ha con l'armatore?

“Vivere in Liguria mi ha insegnato a diventare pignolo e a mantenere la distanza con gli armatori. Ed è la stessa cosa che ho imparato con Luca Bassani e altre figure importanti con cui ho lavorato. Un esempio banale: quando ci sono gli ospiti ci si dà del lei. È una questione di rispetto che serve in entrambe le direzioni e anche con armatori ‘easy’ come Giovanni o Luca. Questo vale soprattutto con armatori ed equipaggi italiani, a volte succede che il marinaio possa pensare di essere diventato amico dell’armatore e lì iniziano i problemi. Meglio evitare confusione tra i rapporti. Detto questo con Stronati ho un ottimo rapporto, è una persona piacevole che si rende conto delle dinamiche di bordo. Alcuni armatori ti fanno lavorare per 70 giorni di fila senza un attimo di tregua. Con lui è un’altra cosa”.

Come passa dalla crociera alla regata?

“È un armatore che contribuisce anche allo sviluppo delle performance, ‘vede’ aspetti che un normale armatore non noterebbe. Sono sicuro che quando verrà a bordo del suo 128 inizierà a leggere i numeri del Gps e dirà che la barca va piano e troverà soluzioni per andare più veloce. È in grado di trasferire gli insegnamenti delle regate a bordo di una barca per la crociera”.

E la personalizzazione dello yacht?

“È un’attività che fa sempre più parte di certi personaggi e oggi la personalizzazione è arrivata a livelli incredibili. Ma io non guardo l’estetica, a me interessa la parte di sicurezza, navigazione ed elettronica e intervengo con il project manager quando la barca è in cantiere. Alcuni armatori, e soprattutto certi designer, non vorrebbero neanche vedere bitte o pulpiti perché disturbano l’estetica. Se un elemento non interferisce con la sicurezza in navigazione non mi riguarda, se invece l’esasperazione della personalizzazione interferisce cerco di far cambiare idea all’armatore”.

Come funziona la messa a punto e la sicurezza su uno yacht di 128 piedi?

“Tutto parte dal corretto dimensionamento degli elementi. Inoltre Nautor Swan è molto conservativo nella gestione delle pressioni idrauliche e nelle velocità con cui si muovono winch, scotte, drizze ed elementi del genere. Il lavoro che facciamo nelle prime uscite è settare questi valori, l’equipaggio vuole che tutto si muova un po’ più velocemente, mentre il cantiere tende a essere più prudente, è normale. A ogni uscita cerchiamo di spingere più forte anche se personalmente non arrivo mai neanche al 30% del limite, sono sempre delicato, e comunque meglio rompere in fase di collaudo che in crociera”.

Come si forma l’equipaggio per uno yacht del genere?

“Esistono alcuni ruoli importanti difficili da trovare, parlo del macchinista ad esempio, o della chief stewardess. Ruoli per i quali è meglio rivolgersi ad un’agenzia e quando trovi la persona giusta è bene tenersela stretta. Qualche anno fa ho creato un gruppo su WhatsApp che ora conta oltre 500 iscritti e di recente ho discusso con una chief stewardess perché sosteneva di divertirsi a cambiare barca ogni anno. Io credo invece che se una persona non rimane almeno due anni significa che non ha conosciuto a fondo barca e armatore e l’esperienza vale meno”.

Perché?

“Nel primo anno, parlo soprattutto di armatori italiani, tutto funziona bene mentre è a partire dal secondo che i rapporti iniziano a diventare più complessi, ti fanno sentire parte della famiglia, ma proprio per questo entrano in azione le dinamiche di cui parlavo prima e succede che l’armatore inizia ad ‘allargarsi’ facendo richieste che vanno oltre la competenza di un membro dell’equipaggio. Personalmente non accolgo curriculum di persone che cambiano barca ogni anno”.

E gli stranieri a cui si fa spesso riferimento?

“Fanno mille corsi ma hanno poca esperienza e capita di trovare figure che si propongono come hostess ma che in realtà sono sommelier o lavorano con le decorazioni floreali. C’è chi addirittura aggiunge al curriculum i lavori giornalieri svolti a bordo di barche importanti. Sono in pochi ad avere esperienza e mancano i ruoli principali, si fa fatica a trovarli”.

Come può essere risolto il problema?

“Servono più scuole che insegnino lo yachting ai giovani. Abbiamo tanti corsi, ma sono rivolti agli adulti e a chi ha già esperienza”.

Si dice spesso che gli italiani sono più bravi. È vero?

“Gli italiani sono più puliti e capaci a tenere in ordine le barche, noi diventiamo bravi con l’esperienza. Se guardo il mio percorso all’inizio non pensavo di diventare comandante, facevo le regate e mi divertivo. Poi sono diventato comandante del Wally su cui regatavo e sono rimasto per oltre 9 nove anni dopo che l’armatore aveva provato, senza successo, altri comandanti che andavano via dopo pochi mesi. Da qui è nata la mia teoria di fare almeno due stagioni a bordo per conoscere barca e armatore”.

Come dovrebbero funzionare i turni di lavoro e riposo?

“I turni vengono rispettati soprattutto dalle imbarcazioni commerciali, meno da quelle da crociera. Inoltre, senza generalizzare, gli armatori italiani tendono a non organizzare la rotazione dell’equipaggio, abitudine comune per gli stranieri: per i ruoli più importanti, come il comandante e il direttore macchine, c’è un doppio equipaggio che si alterna ogni tre o quattro settimane e la barca lavora sempre, inoltre è previsto un giorno libero a settimana. Mi è capitato di fare 73 notti consecutive all’ancora, in rada, senza un attimo di riposo. Sono situazioni complesse da gestire, gli armatori lo sanno ma se poi arrivi a discutere rischi di dover andare via e lasciare il posto a comandanti giovani che accettano stipendi inferiori. A volte gli armatori non si rendono conto di quanto sia importante avere figure brave a bordo: di solito fila tutto liscio, ma se il meteo cambia e non te l’aspettavi puoi trovarsi in grandi difficoltà”.

Parlando un po’ di navigazione, si è mai trovato in situazioni pericolose?

“Sì, è successo diverse volte ed è anche per questo che ho creato il gruppo WhatsApp dove noi comandanti ci scambiamo informazioni meteo, oggi ci sono gli strumenti per prevedere e prevenire situazioni pericolose. Quando le previsioni meteo avvisano di una burrasca in arrivo mi muovo sempre un giorno prima”.

Come si informa sulle condizioni meteo?

“Sul telefono ci sono diverse app che funzionano bene, io di solito le mixo guardandone diverse. Quando sono in Mediterraneo mi affido spesso al meteo francese, soprattutto in Sardegna per il Maestrale. I miei preferiti sono Predict Wind, Meteo Consult, Meteo France che sviluppano le proprie previsioni e poi le confronto con le informazioni che conosco. In caso di navigazioni importanti mi affido anche a servizi professionali, uso spesso il sito americano Commander's Weather, un gruppo di ex comandanti che lavora bene e conosce le nostre esigenze, non sono semplici meteorologi”.

Un consiglio ai giovani che vogliono intraprendere la carriera di comandante.

“Andare tanto in barca iniziando dai ruoli base, fare la gavetta. In tanti arrivano a essere comandanti sapendo poco del ruolo del marinaio, senza quell'attenzione e occhio che sono invece elementi importanti. Bisogna sporcarsi le mani, sapersi mettersi in gioco, accettare le critiche e correggersi. A inizio carriera non mi facevo neanche pagare pur di essere a bordo e fare le regate, poi quando gli armatori hanno capito che ero bravo ho iniziato a chiedere almeno il rimborso delle spese e sono andato avanti per gradi”.

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

Il 17 Febbraio 2026 al Marina Portosole di Sanremo l'8° Forum di SUPER YACHT 24

This entry was posted on Wednesday, December 10th, 2025 at 3:09 pm 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.