

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

“Direttori di macchina attori invisibili, sotto il livello del mare succede di tutto”

Nicola Capuzzo · Wednesday, January 7th, 2026

Il direttore di macchina è una figura chiave a bordo. È responsabile di impianti sempre più complessi, di un reparto numeroso e di tecnologie che evolvono più velocemente dei percorsi formativi. Se tutto funziona, nessuno se ne accorge. Se qualcosa va storto, il problema nasce quasi sempre sotto al livello del mare.

SUPER YACHT 24 ha intervistato Matteo Priano, classe 1981 di Savona, pochi giorni prima che torni a bordo del suo “regno”, l’engine room di un giga yacht da 120 metri. Arriva dalle navi da crociera e racconta il suo percorso, le criticità quotidiane e le sfide future di un ruolo forse meno “romantico” di quello del master, ma altrettanto fondamentale e, sicuramente, ancora poco raccontato.

Matteo Priano, partiamo dal suo percorso: come è arrivato a ricoprire il ruolo di direttore di macchina sugli yacht?

“Sono nato nel 1981 e vengo da Savona. Ho fatto l’istituto nautico e ho iniziato a navigare nel 1999 con le navi da crociera Costa. Sono entrato come allievo ufficiale di macchina e ho fatto tutta la carriera: terzo, secondo e primo ufficiale. Con Costa ho navigato otto anni, poi sono passato a Princess per altri tre. Ho sempre lavorato in macchina, non ho mai fatto coperta. Il passaggio agli yacht è avvenuto nel 2010, quasi per caso. Ero primo ufficiale di macchina su Princess ed ero sbarcato in licenza. Un amico comandante mi ha chiamato perché su uno yacht vicino al suo cercavano un primo di macchina temporaneo, giusto per tappare un buco. Ho accettato per curiosità, per capire come funzionava quel mondo. Doveva essere una prova breve, invece sono rimasto cinque anni. Mi è piaciuto l’ambiente, il tipo di lavoro e l’esperienza in generale. La mia prima barca è stata il Titan, bandiera italiana, uno yacht di circa 64-65 metri. Lì ho fatto la mia prima esperienza sugli yacht come primo ufficiale di macchina. Dopo circa quattro anni sono diventato direttore di macchina e da allora ho lavorato su diversi yacht, fino ad arrivare a quello su cui sono oggi, un 120 metri”.

Che differenza c’è tra lavorare sulle navi da crociera e lavorare su yacht soprattutto di grandi dimensioni?

“La differenza è molta se parliamo di yacht fino agli 80-90 metri, che sono yacht puri. Ma quando si sale di dimensioni, come nel caso di un 120 metri, l’esperienza fatta sulle navi da crociera diventa fondamentale. Come impianti sono molto più simili a una nave che a uno yacht

tradizionale. Di fatto è una nave da crociera più piccola. Anche il ruolo del direttore cambia. Sulle barche grandi c'è molto più personale in macchina e il direttore diventa una figura molto manageriale, di coordinamento. Sulle barche più piccole, invece, il direttore è più operativo, è in sala macchine, fa manutenzione, interviene direttamente sugli impianti”.

Guardando all'evoluzione del settore, quali sono oggi le principali sfide per un direttore di macchina?

“La grande sfida sono le nuove propulsioni. Sugli yacht si stanno facendo molti esperimenti: propulsione ibrida, fuel cell, soluzioni completamente nuove. In futuro arriverà anche il gas, come già succede sulle navi da crociera. Io resto un tradizionalista. Amo ancora il motore diesel accoppiato alla linea d'asse. È un sistema semplice, affidabile, magari un po' rétro, ma che conosco bene. Detto questo, la vera sfida non è solo tecnologica, ma formativa. Il problema è che le nuove tecnologie arrivano molto velocemente, mentre la formazione fa fatica a stare al passo. Spesso manca una vera fase di handover tecnico. Ci si trova a passare da un diesel tradizionale a sistemi complessi, magari a idrogeno o full hybrid, senza una preparazione adeguata”.

Forse sono complici anche i media... Secondo lei perché si parla così poco del direttore di macchina?

“Perché noi siamo attori invisibili. Quando lo yacht naviga, tutti danno per scontato che navighi. Nessuno immagina cosa succede sotto il livello del mare. Non è girare una chiave e partire. Durante le ore di navigazione ci sono interventi continui. A volte sono operazioni di routine, a volte ci sono allarmi. Il comandante e gli ospiti spesso non si accorgono di nulla, ma noi stiamo lavorando per evitare che il problema diventi visibile. Può essere un blackout evitato per tempo, un gruppo elettrogeno che va in allarme e bisogna avviarne un altro, alte temperature sui motori, cambi di refrigerante, lavaggi. Sono tutte operazioni nascoste, ma impegnano tempo, competenze e personale. Mediaticamente la figura del comandante è più romantica. Noi siamo visti come i macchinisti, quelli con la tuta sporca. Ma dietro c'è una formazione lunga e regolamentata. Esami statali in Capitaneria, tempi precisi. Io ho fatto 18 mesi da allievo, 48 mesi da terzo ufficiale per prendere la patente, poi 12 mesi da primo per arrivare al titolo di direttore. Non è qualcosa che si improvvisa”.

Oggi è facile reperire direttori di macchina qualificati?

“No, è sempre più difficile. Già al nautico si vedeva: su 30-40 studenti, la maggior parte sceglieva coperta, in pochi macchina. Coperta è vista come la strada per diventare comandante. Chi sceglie macchina lo fa per passione. Spesso sono ragazzi che già da giovani smontavano motorini, avevano interesse per la meccanica. Se manca quella passione, manca gran parte del lavoro”.

Entriamo nel lavoro quotidiano: quali sono le principali criticità in sala macchine?

“La manutenzione si divide in ordinaria e straordinaria. Quella ordinaria è programmata e gestita dal Pms, il Planned Management System. È un software che ogni giorno genera le manutenzioni in base alle ore motore o al tempo: filtri olio, filtri acqua mare, condensatori del condizionamento, iniettori, generatori, anodi. Tutto è schedulato in base ai manuali dei costruttori e all'esperienza di bordo. Poi c'è la manutenzione straordinaria, l'imprevisto. È quella che odiamo di più. Può essere un gruppo elettrogeno che va in bassa pressione, filtri sporchi, iniettori tappati. Con i biodiesel il problema delle alghe è serio: col tempo formano una mucillagine che tappa filtri e iniettori. Mi è successo durante un crossing da Gibilterra a Fort Lauderdale. Le alghe hanno tappato tutto. Devi ripulire l'intero sistema. In oceano lavori con filtri a nastro, non hai alternative”.

Quanto conta oggi la manutenzione predittiva?

“Il Pms è già un grande passo avanti. Ma per l’imprevisto non c’è intelligenza artificiale che tenga. Alcune avarie non sono prevedibili. Succedono e basta”.

Parliamo di consumi e sostenibilità. Quali soluzioni funzionano davvero sugli yacht?

“L’ibrido ha molto senso sugli yacht perché naviga spesso a bassa velocità. Avere un pacco batterie per navigare a 3-4 nodi riduce i consumi e migliora il comfort. Non ci sono vibrazioni, c’è solo il motore elettrico che spinge. Rispetto al diesel-elettrico, l’ibrido permette di spegnere tutto. La sala macchine diventa silenziosa e i consumi si abbassano. È una navigazione che piace agli ospiti. Per quanto riguarda i carburanti, si stanno testando quelli sintetici. Prima si è ridotto lo zolfo con le normative Marpol, poi sono arrivati i filtri antiparticolato anche su motori e generatori. Oggi in porto spesso non si capisce se lo yacht è in shore power o con il gruppo in moto”.

Nuova costruzione o refit: dove nascono più problemi?

“La nuova costruzione è critica nei primi sei-otto mesi. È una fase di test continuo. Il progetto sulla carta è una cosa, l’installazione reale un’altra. Succede ovunque, in tutti i cantieri. Il refit, invece, è la parte che preferisco. Se fatto bene, migliora davvero la barca. Dopo un refit serio, lo yacht può essere molto migliore di quando è stato consegnato”.

Quali sono le criticità più frequenti dopo un refit?

“Shell door, gru, passerelle. Per noi le passerelle sono un incubo. Non tanto per l’idraulica, quanto per l’elettronica, perché con un tasto eseguono tutta la manovra di estensione che è formata da molti più passaggi e da un consenso dopo l’altro. Troppi Plc, troppi proximity switch. Basta che uno non legga e tutto si blocca e spesso bisogna salpare con la passerella mezza estesa. Servirebbe più ridondanza e la possibilità di manovra manuale vera, come una volta. Oggi spesso si bypassa il Plc cavallottando segnali, ma non è la stessa cosa. Un’altra criticità è l’aria condizionata. Porte aperte, carichi elevati, comfort richiesto dagli ospiti. È sempre una croce. Spesso si interviene con upgrade, batterie maggiorate, nuove bocchette, ma non possiamo certo dire agli ospiti che la porta del salone deve restare chiusa se l’aria condizionata è in funzione”.

Guardando al futuro, quali competenze saranno decisive per un direttore di macchina?

“Aggiornarsi. Le tecnologie cambiano velocemente, ma i corsi non tengono il passo. A parte l’high voltage per il diesel-elettrico, non esistono veri percorsi su batterie o sistemi ibridi. Il gap si colma seguendo la costruzione, parlando con i tecnici, facendo domande, rubando il know-how prima della consegna. Perché dopo la consegna sei tu il responsabile. I service network oggi aiutano molto, soprattutto con il remote access. Anche in mezzo all’oceano possono collegarsi. Metà del lavoro lo fanno loro da remoto, metà lo fai tu”.

Un consiglio a chi vuole intraprendere questa carriera?

“Iniziare dalle navi. Il background che danno non lo ritrovi sugli yacht. E per la sala macchine serve passione per motori e meccanica. Caldo, rumore, non è un lavoro per tutti. Ma ha una cosa che non cambierei mai: girare il mondo. Anche se il mare lo vediamo poco. È una vita che non riuscirei a lasciare”.

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, January 7th, 2026 at 10:30 pm and is filed under [Interviste](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.