

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

“No ai timori reverenziali, il comandante deve imporre la ‘Social Responsibility’ anche agli armatori”

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 27th, 2026

Esiste un confine sottile, spesso invisibile ma pericolosissimo, a bordo dei superyacht, che separa la ‘vacanza da sogno’ dalla realtà del mare: un ambiente che non fa sconti a nessuno, nemmeno a chi paga cifre a sei zeri per il noleggio. In mezzo a questo confine c’è il Comandante, che si trova a gestire la vita di persone spesso totalmente ignare dei rischi. Lo spiega a SUPER YACHT 24 Rosario Fortuna, comandante di lunga esperienza e docente in istituti di formazione nautica, che lancia un allarme lucido e pragmatico: non bastano le procedure scritte, serve recuperare quella che viene definita la ‘Social Responsibility’.

Comandante Fortuna, lei forma i futuri ufficiali. Qual è il concetto fondamentale che cerca di trasmettere e che, a quanto pare, a volte si perde una volta saliti a bordo dei grandi yacht?

“Il punto centrale è una discrepanza culturale che nasce molto prima di salire in barca. Noi prendiamo i ragazzi dagli istituti nautici a 15 anni: possono già fare il libretto di navigazione e, iniziando subito con corsi antincendio, primo soccorso e Pssr, crescono con la mentalità dell’emergenza. A terra, invece, nelle scuole pubbliche, si arriva a 18 anni senza alcuna percezione reale del pericolo. Lì i corsi sono spesso vissuti come un puro adempimento burocratico, affidati a chi non ha l’esperienza sul campo o la passione necessaria per farti capire che col fuoco non si scherza. E i risultati si vedono purtroppo nella cronaca, con ragazzi che restano in trappola perché nessuno gli ha mai insegnato davvero come mettersi in salvo. Questa carenza culturale ce la ritroviamo poi a bordo: l’ospite è figlio di quella formazione ‘terrestre’ carente e vive in una bolla. Ecco perché ai miei allievi insegno soprattutto la ‘Social Responsibility’. È un credo: chi sale a bordo è nelle tue mani. Mentre l’equipaggio è addestrato a sopravvivere – sa dove sono le uscite e come usare un estintore – l’ospite è ignaro. E quando accade l’imprevisto, come un incendio o un affondamento, se non colmiamo noi questa distanza, l’esito rischia di essere fatale.”

I fatti di cronaca, come la tragedia del Bayesian, hanno evidenziato proprio questa situazione.

“Il caso del Bayesian è emblematico e doloroso. Lì è mancata tragicamente la trasmissione delle informazioni. La brutale verità che dobbiamo accettare è che spesso l’equipaggio si salva perché è

addestrato, mentre l'ospite muore perché non sa come scappare. Se nel momento del panico, al buio e con lo scafo inclinato, non sai dove andare, sei in trappola. La responsabilità sociale significa proprio questo: fare in modo che l'ospite, appena imbarcato, sappia esattamente come evacuare nel minor tempo possibile. Non è sufficiente che l'equipaggio lo sappia, devono saperlo loro”.

Spesso nel charter vige la regola non scritta del “non disturbare”. Il Comandante che insiste troppo sulle prove di evacuazione rischia di sembrare pedante agli occhi dei broker o degli armatori?

“Il conflitto c'è, è innegabile. Tra le esigenze dei broker e il clima di festa, la sicurezza rischia di diventare un ‘fastidio’. Spesso si ha paura di essere ‘pesanti’, di rovinare il ‘mood’. Il broker magari ti fa capire di lasciar correre, che gli ospiti sono lì per divertirsi. Nelle imbarcazioni più piccole il rischio è calcolato perché si resta vicini alla costa, ma sulle navi da 50, 60 o 100 metri, che hanno layout complessi con cabine posizionate due ponti sotto la coperta, non possiamo permetterci timori reverenziali. A terra, se succede qualcosa, in pochi minuti arrivano l'ambulanza o i pompieri. In mare non esiste questa immediatezza: i soccorsi esterni possono arrivare quando ormai è troppo tardi. Sei sostanzialmente solo. Quindi l'appello che faccio ai colleghi è di recuperare il nostro potere contrattuale: dobbiamo avere il coraggio di essere rigidi e prenderci il tempo necessario per la formazione dell'ospite, anche se sbuffa”.

Qual è l'argomento giusto per convincere un armatore reticente a perdere un'ora di sole per fare un drill di sicurezza serio?

“Io uso sempre la leva della famiglia e gli ricordo che essendo lui il capofamiglia, se vuole garantire la salvezza dei suoi figli e di sua moglie in caso di ‘inferno’, deve ascoltarmi su questo argomento. Normalmente, mettendo la questione su questo piano, l'armatore capisce. Non lo faccio per burocrazia, lo faccio per loro. Bisogna essere incisivi. Una ‘lezioncina’ di dieci minuti appena saliti a bordo, che l'ospite dimentica dopo un'ora tra un cocktail e un bagno, non serve a nulla. Serve una sensibilizzazione costante, quasi una consuetudine, senza terrorizzare, ma senza nemmeno banalizzare”.

Oltre al fattore umano, c'è un fattore tecnico. Lei ha sollevato spesso il problema del design moderno, qualcosa sta cambiando?

“Oggi il design detta ancora legge: la barca deve essere pulita, lineare. Il risultato è un'estetica che nasconde le dotazioni: le zattere sono celate, le indicazioni delle vie di fuga sono minimaliste, le maniglie delle botole di emergenza sono mimetizzate nelle pannellature. Si lavora affinché la sicurezza ‘non disturbi’ l'occhio. Ma in un'emergenza reale – con fumo, sbandamento e panico – tu non devi cercare una maniglia nascosta, devi vederla immediatamente. Gli architetti e i registri di classifica dovrebbero smettere di essere compiacenti su questo. La sicurezza deve essere visibile, anche a costo di sacrificare l'estetica”.

Cosa serve per cambiare rotta? Nuove leggi o una nuova mentalità?

“Le regole ci sono, ne abbiamo fin troppe. L'Imo interviene dopo ogni disastro, ma spesso è carta che si aggiunge a carta. Quello che manca è la cultura dell'applicazione rigorosa e responsabile delle regole che già esistono, come avviene a terra. Manca il coraggio di dire: ‘No, adesso ci fermiamo e facciamo la prova di abbandono nave, e la facciamo seriamente’. Dobbiamo essere noi comandanti a pretendere di più dai cantieri in fase di costruzione e a pretendere attenzione dagli

ospiti in fase operativa. Perché quando la nave affonda o brucia, non guarda in faccia al portafoglio di nessuno”.

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**

Ecco i due panel e i primi speaker confermati per l'8° Forum di SUPER YACHT 24

This entry was posted on Tuesday, January 27th, 2026 at 10:30 am 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.