

# SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

## Com.te Claudio Mottola: “Vi spiego perché lo yachting sta perdendo la rotta”

Nicola Capuzzo · Monday, March 16th, 2026

Il Comandante Claudio Mottola rappresenta una sintesi tra l'inflessibile disciplina della tradizione militare e la passione per la navigazione pura. Triestino, formato all'Accademia Navale di Livorno, ha forgiato il proprio carattere e la propria competenza operativa sulla nave ammiraglia Vittorio Veneto, dove ha gestito sistemi e uomini in scenari internazionali ad alto rischio.

Il suo percorso però non è rimasto confinato nei ranghi della Marina. Spinto da un forte richiamo per l'oceano, Mottola ha maturato esperienze tecniche in contesti internazionali, per poi tornare alla navigazione come delivery skipper su unità storiche e racer oceanici, fino a quando un evento ha segnato il suo percorso: la partecipazione alla regata dove avvenne la tragedia del Parsifal, nel 1995. Un'esperienza estrema, che lo ha visto lottare per la sopravvivenza nel cuore del Mediterraneo e che ha elevato il suo concetto di sicurezza a una missione senza compromessi.

Forte di collaborazioni ultradecennali con nomi dell'imprenditoria come Diego e Andrea Della Valle ed Ettore e Fausto Lonati (suoi attuali armatori), Mottola è oggi una delle voci più lucide nel denunciare la deriva di uno yachting che spesso sacrifica la 'marinità' per il design. Attualmente al comando di un 45 metri di Baglietto, SUPER YACHT 24 lo incontra per una chiacchierata che si traduce presto in un manifesto del realismo marittimo, dove tutto finisce prima che inizi il rischio per ospiti ed equipaggio.

**Comandante, lei si è formato nel rigore dell'Accademia e ha servito su navi militari come la Vittorio Veneto. Cosa le resta di quel mondo quando sale a bordo di uno yacht dove il comfort è apparentemente l'unica priorità?**

“Resta la capacità di non farsi sorprendere. Quando sei Capo Servizio su un Incrociatore lanciamissili impari che l'emergenza non si gestisce quando accade, ma si previene con precisi protocolli. Oggi nello yachting vedo molti eccellenti manager dell'accoglienza, ma un comandante deve essere prima di tutto un pilota. In mare, come in volo, il sangue freddo non si improvvisa: è il risultato di un background che deve riemergere prepotente quando le luci del porto si allontanano e il cielo cambia colore.”

**Nel 1995, la tragedia del Parsifal ha segnato la storia della vela moderna. Lei era al timone di una goletta in quella stessa tempesta: cosa si prova quando si capisce di avere la natura**

**contro?**

“In quei momenti pensi solo a riportare a casa la pelle dei tuoi ragazzi. Eravamo in tredici barche a sfidare un Mistral che non aveva nulla di ordinario. Il Parsifal fu letteralmente spezzato in due da un frangente di 15 metri. Io ero skipper su Gaia, una goletta di Sciarrelli. Fu un’esperienza molto dura, con onde altissime, e il timone che, a un certo punto, ci abbandonò. Misi tutto l’equipaggio sotto coperta, per proteggerlo dal rischio di finire in mare e anche perché volevo che non vedessero, che non avessero paura. Sono rimasto al timone per ore e ore lottando contro la forza di un mare che aveva deciso di riprendersi tutto. Arrivammo a Minorca stremati, e lì scoprimmo che sei amici sul Parsifal non ce l’avevano fatta. Da quel momento la mia attenzione per la sicurezza è diventata un’ossessione.”

**Lei ha avuto rapporti professionali lunghissimi, oltre sedici anni con i fratelli Della Valle e già dieci con l’attuale armatore. Come si costruisce una fiducia così solida?**

“La stabilità nasce dalla capacità di non dire sempre di sì. Gli armatori con cui ho lavorato sono imprenditori seri che capiscono il valore di un ufficiale che protegge la loro famiglia e il loro investimento, anche a costo di essere scomodo. Questa sintonia mi ha permesso di non dover scendere a compromessi con la mia identità e di rimanere un uomo di mare, evitando di trasformarmi in un ‘direttore d’albergo’. Perché quando l’orizzonte si fa scuro l’armatore deve poter contare soprattutto sull’esperienza del suo comandante e dell’equipaggio.”

**I superyacht, in particolare negli ultimi anni, sono però all’opposto delle navi della Marina Militare...**

«Siamo all’assurdo. Vedo ‘explorer’ venduti per traversate oceaniche che esteticamente sono capolavori, con poppe totalmente aperte e vetrate immense, ma tecnicamente sono follie. Un frangente esercita tonnellate di pressione per metro quadro: se quella vetrata non è strutturale, se quel portellone non è a vera tenuta stagna, la barca si spacca. Oggi si progettano ville fluttuanti sul mare per fare i bagni a Formentera, ed è giusto, ma non dovrebbero essere vendute come navi capaci anche di affrontare l’Atlantico. Tra l’altro, lo stesso Mediterraneo è un mare traditore, con una meteorologia locale che può trasformare una giornata di sole in un inferno in pochi minuti. Se la barca è concepita come un salotto galleggiante, il mare prima o poi se la mangia”.

**C’è qualcosa che la cantieristica italiana a suo parere potrebbe mutuare da quella del Nord Europa, molto attenta agli aspetti della sicurezza?**

«È una questione di Dna. Al Nord ogni bullone, ogni valvola, è ispezionabile. Da noi alcuni cantieri costruiscono per ‘stratificazione’ seguendo ragioni estetiche: una volta finito l’impianto, ci si mette sopra il lavoro del falegname. Ma se hai un’avaria in mezzo all’oceano, devi demolire mezza cabina per arrivare a un tubo. Al Nord tutto è pensato per la manutenzione programmata. E poi c’è il tema degli spazi equipaggio: nei cantieri nordeuropei la MLC 2006 è sacra! Non si può sacrificare la cabina del marinaio per dare dieci centimetri di marmo in più al bagno degli ospiti perché un equipaggio che vive in spazi angusti e non riposa è un equipaggio che perde lucidità. E la lucidità è l’unica cosa che ti salva la vita in emergenza”.

**Dopo cinquant’anni di mare, qual è il consiglio più prezioso che si sente di dare a un giovane che vuole intraprendere questa carriera oggi?**

“Di investire sulla formazione vera, non solo sui titoli conseguiti a volte troppo facilmente nei vari

percorsi formativi. Di avere l'umiltà di imparare il mestiere del marinaio prima di quello del manager. E soprattutto di ricordarsi che, nonostante i marmi e le domotiche di ultima generazione, sotto i piedi hanno sempre e solo acqua. Il mare non ha rispetto per il conto in banca o per la bellezza del design; ha rispetto solo per la preparazione”.

**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 Monday, March 16th, 2026 at 1:12 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.