

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Giuseppe Pierucci Spedizioni: la logistica dei superyacht a vela non ammette improvvisazione

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 21st, 2025

L'intervista a Massimo e Fabrizio Pierucci, titolari dell'agenzia di spedizioni livornese, è il racconto di una passione per i superyacht a vela iniziata oltre 45 anni fa. Un percorso che ha portato un'azienda familiare ad essere un punto di riferimento globale per il trasporto specializzato. Massimo, e suo fratello Fabrizio Pierucci, rispettivamente responsabili della logistica nautica e del reparto dogana, raccontano a SUPER YACHT 24 come la loro agenzia si sia evoluta, diventando un fornitore (agente) ultra venticinquennale del team Luna Rossa, e affrontando sfide uniche nel settore del trasporto di superyacht a vela.

Qual è stato il collegamento cruciale che vi ha introdotto nel mondo dello yachting a vela?

“Il nostro legame con il mondo della vela è iniziato nel 1978 grazie a Federico Nardi, storico comandante e proprietario di un cantiere navale all'Argentario. Per conto di clienti importanti, Nardi restaurava vecchie imbarcazioni che avevano partecipato alle regate dell'America's Cup. Fu lui a commissionare alla nostra agenzia, già fiduciaria del governo americano, i primi trasporti, fino a quando, nel 1995, ci affidò un incarico che segnò la nostra storia: la spedizione del leggendario 25 metri Nyala, yacht classe 12 metri del 1938, all'epoca un vero relitto acquistato da Patrizio Bertelli. Curammo il suo trasporto via mare insieme alle casse piene di materiali dell'epoca, dal legno agli ottoni, affinché l'imbarcazione potesse essere restaurata in modo impeccabile.

Dopo il restauro, Nyala vinse importanti competizioni di barche d'epoca, tra cui due campionati della sua classe, e fummo sempre noi a gestire i movimenti di quel 'gioiello' in tutto il mondo. Da quell'esperienza emozionante Bertelli ci aprì le porte al team di Luna Rossa, di cui curiamo le spedizioni da oltre 25 anni. Le prime barche di Luna Rossa che spostammo, furono quelle per gli allenamenti, il Kansa, l'America 3 e il Mighty Mary di Bill Koch, che portammo da San Diego a Livorno nel 1997, insieme a German Frers e Doug Peterson, per poi portarle dopo sette mesi a Punta Ala. Da quella prima spedizione abbiamo seguito ogni fase delle loro competizioni con grande senso di responsabilità e crescente coinvolgimento.”

Quali sono gli aspetti del vostro lavoro che hanno contato di più per arrivare a essere agenti di Luna Rossa?

“La logistica dei superyacht a vela, in particolare quella dei team da regata, non ammette improvvisazione. Il valore e le dimensioni di queste imbarcazioni impongono una precisione paragonabile a quella della Formula 1. Gestiamo ogni dettaglio, dai container di attrezzatura ai gommoni di supporto, con un occhio costante alle tempistiche. Se si sbaglia una data, si rischia di compromettere l'intera regata.

Fortunatamente, l'esperienza acquisita in oltre 25 anni ci permette di affrontare anche gli imprevisti. Siamo consapevoli che un ritardo della nave può sempre accadere ed è fondamentale avere sempre pronto un piano B per risolvere il problema nel minor tempo possibile. La nostra forza è anche la rete di partner fidati che abbiamo costruito negli anni in ogni parte del mondo. Fondamentale è affidarsi a trasportatori estremamente professionali, seguire le spedizioni personalmente nelle aree strategiche nel mondo o, quando ciò non è possibile, attraverso agenti partner fidatissimi. Nel corso degli anni, abbiamo avuto la fortuna di costruire un'assoluta fiducia reciproca con persone straordinarie, affrontando insieme anche i momenti più complessi. Un legame che, oggi, ci permette di lavorare con serenità.”

Vi è mai capitato di dover risolvere spedizioni considerate impossibili?

“Ci è capitato di dover intervenire su richiesta disperata di un armatore che si era affidato a un'agenzia poco esperta. Tre barche a vela – i Moom 30 – dirette a un mondiale negli Stati Uniti, erano state bloccate in porto a Livorno con la gara ormai imminente. La spedizione era stata gestita in modo errato a causa dell'incompetenza dello spedizioniere.

Ci chiamarono all'ultimo minuto per risolvere la situazione. Con il nostro agente in America, Anthony Motta, compimmo un vero e proprio miracolo: facemmo trasbordare le barche su un'altra nave a New York, le sbarcammo e, per non far perdere la competizione, le caricammo su dei fuoristrada per trasportarle via terra fino a Miami. L'operazione fu estremamente complessa, e costò qualche migliaio di dollari extra solo per le operazioni di movimentazione. Si svolse tra l'altro durante il Giorno del Ringraziamento, una festività che negli Stati Uniti blocca tutte le attività, ma grazie alla capacità di Anthony riuscimmo a ottenere un'autorizzazione speciale e a far partire le barche in tempo. Un episodio che dimostra come l'incompetenza può costare cara, molto più di quanto si spende affidandosi fin da subito ai migliori.”

Ci racconta un aneddoto che dimostra l'essenza di questo lavoro?

“Un aneddoto significativo riguarda la spedizione aerea del secondo scafo del Luna Rossa Prada Pirelli Team nel 2020. Lo scafo, costruito a Bergamo, venne caricato su un Antonov 124-100 all'aeroporto bergamasco di Orio al Serio, uno degli aerei cargo più grandi. Oltre allo scafo vennero caricati anche l'albero, una delle barche di appoggio e tantissime casse piene dei diversi materiali che accompagnano sempre queste spedizioni. Durante il caricamento sull'Antonov, lo scanner segnalò un pericolo. Dovemmo aprire tutte le casse, che vennero controllate, una per una, a mano, con estrema perizia. Fu un'operazione che ci fece tremare per tutto il tempo che stavamo perdendo. Ma alla fine la causa era la presenza di olio idraulico nelle casse che contenevano i foil, che – dimostrammo – non poteva procurare pericolo perché l'imballaggio era a norma. Il nostro sangue freddo e l'estrema accuratezza nella preparazione della spedizione furono determinanti. Il controllo avrebbe potuto prolungarsi ancora e far fallire tutta l'organizzazione.

Un altro esempio riguarda il trasporto di un albero di 52 metri destinato a un Wally 101. L'albero, conteneva all'interno sistemi evoluti di elettronica, e per questo doveva essere trasportato, con

estrema delicatezza, da Auckland fino a Marina di Ravenna. Riuscimmo a trovare un camion che trasportava pale eoliche e lo facemmo viaggiare su supporti appositi. Il convoglio in strada raggiunse i 60 metri. In soli tre giorni l'albero arrivò a destinazione grazie a un'organizzazione impeccabile.”

Oltre agli imprevisti logistici, ci sono difficoltà che emergono nello svolgimento della vostra attività?

“Nel nostro mestiere notiamo come la centralizzazione delle operazioni nelle grandi compagnie stia compromettendo il rapporto umano, che da sempre è un pilastro del nostro lavoro. L'eliminazione del contatto personale ha azzerato quell'elasticità che un tempo rendeva il nostro servizio unico. Tuttavia, la nostra filosofia non cambia: preferiamo la serietà e l'affidabilità dei nostri partner, anche a costo di sacrificare un guadagno maggiore. Perché per noi, che trattiamo ogni imbarcazione come se fosse nostra, la passione è l'unica valuta che conta. La nostra storia è la prova che l'esperienza e la dedizione al rapporto umano non smettono mai di essere gli ingredienti fondamentali per il successo.”.

Intervista uscita per la prima volta sul supplemento [Yacht Upstream n. 4/2025](#)

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, October 21st, 2025 at 7:00 pm and is filed under [Services, Yacht](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.