

# SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

## L'equipaggio è un sistema: procedure e standard come in aviazione

Nicola Capuzzo · Friday, April 10th, 2026

Imprenditore e armatore con un'esperienza maturata su diverse tipologie di yacht, Andrea Agostinone ripercorre con SUPER YACHT 24 un percorso che va dalle prime barche fino alla gestione di unità di fascia superiore, un Baglietto Fast 120, integrando uso privato e charter.

### Quando nasce la sua passione per le barche?

“Mi piacciono le barche fin da quando ero piccolo. Quando comprai la mia prima macchina, una Citroën da combattimento, la prima cosa che feci fu andare a Monte-Carlo: parliamo dei primi anni 90. Lì, in porto, vidi un Mangusta 80 e ricordo che mi sedetti su una panchina a guardare quella barca per ore, al punto che il comandante mi chiese se stessi bene. Alla fine mi invitò a visitarla perché non c'era l'armatore, e io uscii giurando a me stesso che un giorno avrei avuto una barca del genere”.

### Qual è stata la prima barca?

“La prima è stata un Bruno Abbate Primatist 40 che andava come un razzo, si chiamava Castigamatti. All'inizio ho avuto diverse barche offshore, mi piaceva andare forte”.

### Poi il suo modo di andare per mare è cambiato?

“Con il tempo sì, mi sono rilassato e sono passato a barche più importanti. Ho avuto anche un periodo con barche più piccole, perché avevo casa in Costa Azzurra e uscivo soprattutto con barche giornaliere. Negli ultimi 30 anni ho avuto esperienze diverse: sono passato da barche sportive a benzina a semidislocanti con propulsioni più semplici. Ho quindi maturato un'esperienza ampia, sia dal punto di vista della navigazione, del management e dell'aspetto tecnico. A un certo punto ho comprato un Leopard 80 disegnato da Andrea Bacigalupo, che è stato il primo salto verso yacht di un'altra categoria e progressivamente sono arrivato al Baglietto attuale, che è già una misura più importante. L'esperienza maturata nella gestione delle mie barche nel tempo è poi diventata anche una forma di business, oggi gestisco anche barche importanti di altri proprietari che cercano 'conforto' nel charter per ottimizzare i costi”.

### Quando è entrato in gioco il charter?

“Dopo anni di utilizzo privato, ho iniziato a farmi anche due conti. L'entusiasmo iniziale per la barca nuova c'è sempre stato, però a un certo punto capisci che avere una barca ad uso privato esclusivo, oltre a essere molto costoso, significa anche usarla non a sufficienza, a meno che uno

non abbia il privilegio di passare tre mesi a bordo, ma non è una cosa così semplice nella vita reale. Per questo, soprattutto per una persona come me che fa l'imprenditore, diventa naturale ragionare anche sul charter, cercando di gestire la barca in modo più efficiente dal punto di vista dei costi".

### **Oggi si parla spesso della possibilità di lavorare stabilmente a bordo: quanto è realistico?**

"Secondo me è un modo di vedere le cose piuttosto ottimistico. Conosco molte persone che hanno yacht importanti, ma non conosco nessuno che passi ad esempio mesi continuativi a bordo. Sicuramente al giorno d'oggi è frequente avere a bordo tutti i sistemi che permettono di non interrompere la vita normale, anche lavorativa. Io stesso sono passato da una situazione in cui a bordo ero praticamente fuori dal mondo a una in cui oggi faccio le stesse cose che farei a Dubai o in Europa, ma al largo della Sardegna o della Corsica. Però questo non significa che si viva davvero a bordo per periodi lunghissimi. In genere si fanno una settimana, cinque giorni, le due settimane ad agosto. A meno che uno non abbia barche molto più grandi, da 80 o 90 metri, permanenze mensili, per persone attive nel mondo del lavoro, le vedo ipotesi poco realistiche".

### **Quanto usa la barca nel corso dell'anno?**

"In media un mese o un mese e mezzo all'anno, non continuativi, riesco sempre a farli senza problemi, anche se la barca è impegnata con i charter. Nel mio caso l'utilizzo è abbastanza flessibile e dipende molto dalla stagione. Non amo personalmente usare la barca in alta stagione quando c'è affollamento nei porti e nelle rade. Potendomi spostare rapidamente, anche con breve preavviso, se per esempio termina un charter e restano alcuni giorni liberi, raggiungo la barca con l'aereo, salgo a bordo e mi faccio una settimana in barca prima che riparta il charter successivo. Del resto, la pianificazione dei charter stagionali viene fatta con grande anticipo (alcune volte anche di mesi), ed è quindi facile organizzarsi per usufruire della barca quando non è impegnata".

### **Che tipo di armatore è: porto o rada?**

"A me non piace stare nei porti, non vedo il senso di ormeggiare in luoghi con la gente che guarda e le barche attaccate di fianco, per di più pagando cifre non indifferenti. Mi piace molto di più stazionare in rada. Ho i miei luoghi dove butto l'ancora, scendo con il tender e mi godo la vita di mare vera. Mi piace proprio l'idea di stare e anche dormire in mezzo al mare. Il momento più bello è la sera, quando si cena sul fly nelle serate estive senza vento. La temperatura è perfetta, sei in mezzo al mare nel silenzio più completo, con la musica giusta e lo chef che prepara la cena. In quei momenti c'è davvero una sensazione di pace totale".

### **Quando naviga è operativo alle manovre?**

"Mi tengo allenato con una certa regolarità e ogni tanto una manovra la faccio io, ma la mia filosofia è dare piena responsabilità ai miei comandanti e all'equipaggio. Ho sempre avuto grande rispetto per il lavoro dei miei comandanti e quindi cerco di non intervenire troppo, perché preferisco che la gestione operativa resti nelle loro mani. Avendo esperienza di mare, supervisiono e seguo però sempre con molta attenzione le operazioni e ho un sistema che mi permette di vedere su tutti i televisori della barca, compreso quello nella mia cabina, i parametri di navigazione in tempo reale: velocità, posizione, parametri dei motori e impianti, rotta e tempi di arrivo".

### **Come imposta il rapporto con comandante ed equipaggio?**

"È un aspetto che ho imparato nel tempo. All'inizio tendevo a impostare il rapporto in modo più amichevole, poi ho capito che più crescono le dimensioni più è necessario mantenere un rapporto professionale, basato su rispetto, educazione e cordialità. Lavoriamo insieme come una squadra, ma è giusto che i ruoli restino chiari, anche perché stiamo parlando di mezzi che valgono milioni di euro e che devono essere gestiti con grande responsabilità. La logica che seguo è semplice: prima

si sceglie il comandante e con lui si fa un briefing chiaro su aspettative e modalità di lavoro. La capacità di condurre la barca è il minimo; quello che mi aspetto davvero è che sia un manager dell'equipaggio. Per questo motivo è lui a scegliere le persone con cui lavorerà: l'equipaggio deve essere il suo team. Io non intervengo nelle scelte, a meno che non ci siano problemi evidenti, cosa che finora non è mai successa”.

### **A bordo avete procedure operative particolari?**

“Tutto parte dalla fissazione di standard operativi e di sicurezza di bordo, precisi e facilmente condivisibili. Abbiamo procedure stabilite in tutti i campi: manuali, checklist e modalità operative definite per ogni ruolo. Il comandante supervisiona tutto e garantisce che il lavoro venga svolto secondo standard minimi condivisi, un po' come avviene in aviazione, dove i piloti operano tutti con gli stessi protocolli per garantire sicurezza e professionalità. C'è poi un altro aspetto importante: uno yacht è, in fondo, un albergo con le eliche (o altra propulsione). Per chi sale a bordo conta molto di più la qualità del servizio, il comportamento dell'equipaggio, la cucina e l'esperienza complessiva, più che la velocità o altri aspetti tecnici. Quando metti la barca in charter stai vendendo un'esperienza, e chi paga 20 o 30 mila euro al giorno si aspetta un livello di servizio coerente con quella cifra. È anche per questo che la mia barca è molto richiesta: ho sempre impostato il servizio a bordo sugli standard che io stesso mi aspetterei da ospite, pagando tali cifre”.

### **In occasione del forum di SUPER YACHT 24 a Sanremo c'è stata una polemica riguardo alla nazionalità del suo equipaggio. Qual è il punto?**

“Quando ho detto che non avevo mai avuto italiani mi riferivo ai clienti, non agli equipaggi! Le mie parole sono state forse fraintese; in realtà ho avuto diversi professionisti italiani a bordo: ingegneri di macchina italiani, chef quasi sempre italiani e anche una hostess italiana con cui mi sono trovato molto bene. Il punto non è la nazionalità, ma la lingua. I miei clienti sono tutti non italiani: Americani, Australiani, famiglie dei paesi del Golfo e così via. Se il mio comandante intervista una persona molto brava e capace nel servizio, ma che non è abbastanza forte sull'inglese, purtroppo diventa difficile inserirla in equipaggio. Non è una questione di preferenze personali: semplicemente il tipo di clientela richiede un livello di comunicazione internazionale molto fluido. Il mio team è sempre composto da membri di diverse nazionalità: la lingua ufficiale di bordo è l'inglese, e se ci sono problemi di comunicazione è un guaio, che tendo a evitare chiedendo al comandante di selezionare professionisti che siano prima di tutto fluenti in inglese”.

### **Parliamo di come è arrivato al suo Baglietto attuale.**

“L'ho comprato usato e, come spesso succede, in modo abbastanza casuale. All'epoca avevo una barca più piccola e stavo iniziando a pensare a una barca più grande, ma senza avere un obiettivo preciso. Tramite una conoscenza, venni a sapere che ai cantieri Baglietto era in vendita questa unità. Andai a vederla senza una vera intenzione di acquisto, più che altro per curiosità. Dal punto di vista estetico era un po' stanca, ma la base era eccellente: sia per costruzione che per manutenzione era nelle migliori condizioni possibili. I Baglietto varazzini erano costruiti con logiche da nave, più che da yacht. Baglietto per me è sempre stato un cantiere “da sogno”: sono cresciuto con il mito del Baglietto e il giorno che ne ho acquistato uno mi sono sentito davvero “arrivato” come armatore. L'ho acquistata a un prezzo vantaggioso e ho fatto un refitting importante, completato nel 2017. A distanza di anni la barca è ancora bellissima. Penso sia stato uno dei progetti di ristrutturazione meglio riusciti che abbia fatto come proprietario. È un Baglietto Fast 120 con carena semidislocante disegnata dall'Ing. Sculati negli anni Ottanta ed è rimasta un riferimento: ha un'efficienza marina impressionante. Se la spingi arriva a 30 nodi, ma naviga

benissimo anche a 14/16 nodi, un'andatura decisamente più rilassata, il tutto con un profilo di consumi davvero eccezionale”.

### **Quali sono stati gli interventi principali e dove sono stati effettuati?**

“I lavori hanno riguardato soprattutto l'estetica degli interni e degli esterni, oltre a un aggiornamento molto sostanziale dell'elettronica. Nel tempo sono stati rinnovati anche tutti gli impianti di telecomunicazione: oggi abbiamo Starlink e un'infrastruttura Internet che gestisce l'intero sistema di bordo, dall'entertainment alla navigazione. È stato un intervento impegnativo, sia in termini di tempo sia di investimento, il budget equivaleva a circa metà del prezzo di acquisto della barca. I lavori sono stati eseguiti sempre da Baglietto, come previsto dall'accordo di acquisto. Il risultato è una barca che, dal punto di vista funzionale, non mi ha mai deluso e che offre un livello di comfort elevato. Quando penso a questa barca, mi viene in mente un'espressione inglese: it gets the job done. Mi è capitato di salire su yacht molto più grandi del mio e, al di là degli spazi, alla fine fanno le stesse cose della mia con lo stesso comfort. In generale devo dire che i cantieri italiani, quando sono di alto livello, non hanno paragoni sotto una certa dimensione. La competenza è straordinaria, i progetti ottimi e collaudati, le idee sono chiare e il modo di lavorare è estremamente efficace”.

### **Sta pensando a un possibile cambio di barca?**

“Sì, ci sono alcune barche che conosco e mi piacciono, ho un'idea abbastanza precisa sulle dimensioni: il limite “sensato”, almeno per me, è non oltre le 499 GT, che oggi significa più o meno uno yacht tra i 48 e i 53 metri di lunghezza, con tre ponti, spazi ampi e tutte le caratteristiche di un superyacht, ma restando ancora su costi di gestione relativamente sostenibili e raggiungibili con l'attuale mercato del charter. Una barca di quel tipo, se gestita bene, ha un budget che può essere coperto abbastanza facilmente con il charter, lasciando spazio adeguato all'usufrutto dell'armatore. Inoltre, quel tipo di dimensione ha un livello di funzionalità elevato: ha un range oceanico, che permette l'eventuale doppia stagione di charter ai Caraibi, può entrare nella maggior parte dei porti e ha tutto ciò che serve. Oltre questa soglia, secondo me, si entra in una dimensione dove aumentano le complicazioni e i costi, senza che l'esperienza cambi davvero in modo sostanziale. Passare da una barca come la mia a un 50 metri cambia il gioco; passare da un 50 a un 80 metri significa soprattutto avere più spazi, ma alla fine si fanno più o meno le stesse cose, ma con il limite che in molti porti non si entra e i costi diventano davvero stratosferici. Non ho fretta di cambiare, i prezzi dell'usato oggi sono piuttosto alti e gli armatori più esperti aspettano il momento giusto. Inoltre, non vado ai saloni, perché lì è facile lasciarsi prendere dall'entusiasmo e con una barca nuova, nei primi anni, è spesso l'armatore a fare da cavia: non sempre è una situazione ideale”.

### **In quali aree del Mediterraneo naviga più spesso?**

“Le zone dove si naviga di più sono la Costa Azzurra, la Sardegna e la Corsica. La barca si sposta abbastanza spesso anche nella zona di Napoli, soprattutto verso fine stagione quando il clima è ancora favorevole. Poi Sicilia, qualche volta Grecia e Croazia, anche in base a dove si trova la barca. In generale resto nel Mediterraneo, anche perché la mia barca non è oceanica. Le destinazioni che chiedono i clienti internazionali sono più o meno sempre le stesse”.

### **Qual è il suo giudizio sui porti e infrastrutture italiane?**

“Non sono critico nei confronti delle infrastrutture italiane, anzi! Sotto molti aspetti le considero migliori di quelle francesi, ad esempio. L'Italia ha porti bellissimi, alcuni davvero straordinari. Penso, per esempio, a Porto Cervo o Poltu Quatu, che sono marine bellissime e organizzate, anche se con prezzi elevati, molti porti della Liguria e della Toscana, in Sud Italia ad esempio Marina

d'Arechi a Salerno è un'ottima struttura. Il punto non riguarda tanto gli operatori, validissimi, quanto il contesto generale in cui si trovano a lavorare, che spesso costringe ad andare con il freno a mano tirato. Sono un grande sostenitore dell'Italia come destinazione nautica. Da questa parte del mondo è sicuramente la migliore scelta possibile e, a livello globale, la metto sul podio mondiale delle destinazioni per lo yachting. La mia classifica personale? Al primo posto metto la Sardegna, che per me è imbattibile da ogni punto di vista; al secondo le Bahamas, straordinarie dal punto di vista naturale; al terzo la Grecia, per varietà e numero delle destinazioni. In Italia si sente ancora qualche limite in alcune aree del sud molto frequentate, come la costiera amalfitana, dove le infrastrutture portuali non sono sempre all'altezza, sia per disponibilità di posti che per servizio a livello tecnico. Nel complesso, però, il mio giudizio sugli operatori italiani è molto positivo”.

### **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 Friday, April 10th, 2026 at 8:22 am and is filed under [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.