

Un cantiere, una storia

Aprea, il coraggio di innovare Dai maestri d'ascia ai gozzi plananti

Sergio Troise

Era il 1989. Cataldo Aprea, discendente della famiglia di maestri d'ascia che ha scritto la storia della cantieristica a Sorrento, girava tra gli stand del Salone di Genova guardando e riguardando i gozzi che all'epoca facevano tendenza, Calafuria e Sciallino su tutti. E si domandava: perché noi sorrentini, con la tradizione che abbiamo, dobbiamo fare la parte del brutto anatroccolo? Bisogna trovare il modo di rilanciare le nostre barche, dobbiamo inventarci qualcosa di nuovo, che metta insieme tradizione e innovazione.

Il suo confidente era Salvatore Pollio, imprenditore amico. Ne parlarono, s'informarono, studiarono il problema. Ma la soluzione arrivò dopo aver conosciuto Angelo Sinisi, un ex dipendente civile della Marina Militare, conosciuto per puro caso al Nauticsud. Sinisi, pugliese di nascita e romano d'adozione, non è né un ingegnere navale né un perito, è un autodidatta capace, che ha collaborato anche con Italcraft. Gli fu chiesto se se la sentiva di studiare una carena innovativa. «Deve far planare la barca, in modo da renderla veloce, pur conservando le caratteristiche fondamentali del gozzo».

La sfida fu raccolta. Sinisi si mise al lavoro e dopo qualche mese il primo prototipo in legno era già in acqua, con una carena definita tecnicamente «Deep-V planante». «Non era una planante vera e propria, ma consentì al primo esemplare dello Smeraldo 9, con due motori VM da 220 cavalli, di raggiungere i 32 nodi, la velocità d'un motoscafo» racconta il progettista, oggi 73enne pensionato. Molti osservatori guardano però all'esperimento con diffi-

denza: lo stesso Giovanni Aprea (il padre di Cataldo), legatissimo alla tradizione, era talmente scettico da coprire d'improperi il povero Sinisi ogni volta che si presentava a Sorrento per uno stato d'avanzamento. Ma il figlio Cataldo aveva la testa dura, credeva nel progetto e si andò avanti. L'ostinazione pagò. Il cantiere realizzò lo stampo in vtr e da allora il gozzo veloce fu un successo strepitoso, declinato nel tempo in dimensioni via via sempre più grandi, coniugando al meglio tradizione e innovazione. E diventando modello di riferimento per tutti.

«Cominciammo con grande umiltà, ma oggi possiamo dire con orgoglio di aver contribuito a scrivere la storia della nautica moderna», dice Cataldo Aprea. La svolta del 1989 provocò tanto scalpore da segnalare il cantiere sorrentino agli occhi dei grandi gruppi che nell'epoca del boom si andavano formando. Fu così che nel 2001 Norberto Ferretti convinse Aprea ad entrare nel gotha della nautica, assieme ad altri nomi eccellenti come Riva, Itama, Pershing, Mochi. I gozzi di Aprea diventarono sempre più grandi, lussuosi, veloci, attraenti. E la loro fama raggiunse i principali mercati del Mediterraneo, ma anche gli Usa, fino a conquistare le attenzioni di dealer e diportisti dei cinque continenti.

La Grande Crisi degli ultimi anni ha però costretto Ferretti a cedere i suoi gioielli. L'inizio della fine? Il segnale d'una inversione di rotta definitiva?

«Forse sarebbe andata così - racconta Cataldo Aprea - se non ci fosse stato di mezzo il mio coraggio. O la mia incoscienza, se preferite. D'accordo con Pollio abbiamo deciso di riprenderci il cantiere, nel frattempo trasferitosi nella moderna struttura del polo nautico di Torre Annunziata, e di rilanciarlo. Un'impresa difficile ma possibile. Abbiamo predisposto un piano quinquennale, abbiamo già varato il nuovo Maestro 66 e, se tutto andrà bene, rinnoveremo tutta la gamma al ritmo di due o tre unità all'an-

no».

Il contesto economico sembrerebbe non sostenere imprese di questo tipo. Ma sul ponte di comando del cantiere si scruta il futuro con fiducia. «Il settore ha subito forti flessioni, lo sappiamo. Ma noi siamo convinti che fino a tre o quattro anni fa il mercato era drogato, la spinta ai consumi era falsata dalla spregiudicatezza del sistema di credito e da guadagni troppo facili in Borsa. Per non dire di certe distorsioni nel leasing. Ora noi crediamo che il mercato reale sia questo: ridimensionato ma più affidabile. E crediamo che la crisi possa diventare una opportunità».

Nel 2011 ci saranno dunque altre due novità: il 45 Apreamare, che sarà esposto a settembre a Cannes, e il Maestro 54, che debutterà un mese dopo a Genova. Ma in pentola c'è anche altro: si lavora a una barca di 10 metri e a una di 7,5, in sintonia con la tendenza a riscoprire misure inferiori, del resto mai abbandonate dal cantiere. Pur senza sbilanciarsi troppo, Aprea osserva che «è ancora possibile inventarsi qualcosa di nuovo». E si è rivolto, per la carena, a Umberto Tagliavini, per il design allo studio Spadolini. L'ordine di scuderia è tenere segreto il progetto, che probabilmente vedrà la luce nel 2012, ma l'idea chiave è «realizzare il gozzo del terzo millennio ripartendo dalla tradizione». Come? Tornando forse al vecchio, caro, lento gozzo dislocante?

«Sarebbe troppo facile» taglia corto Aprea, concedendo però qualche indizio: «Nascerà una linea di gozzi rivoluzionari, aperti e cabinati, del tutto innovativi nello scafo e nelle sovrastrutture, e capaci di abbinare allo stile e alla comodità anche moderne soluzioni per il risparmio energetico». Non ci resta che attendere.



© RIPRODUZIONE RISERVATA

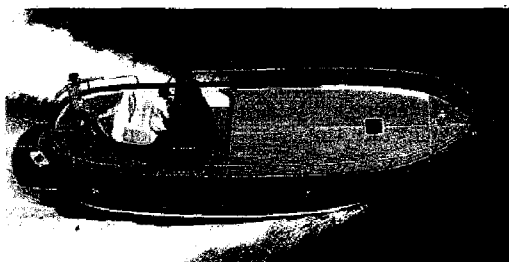
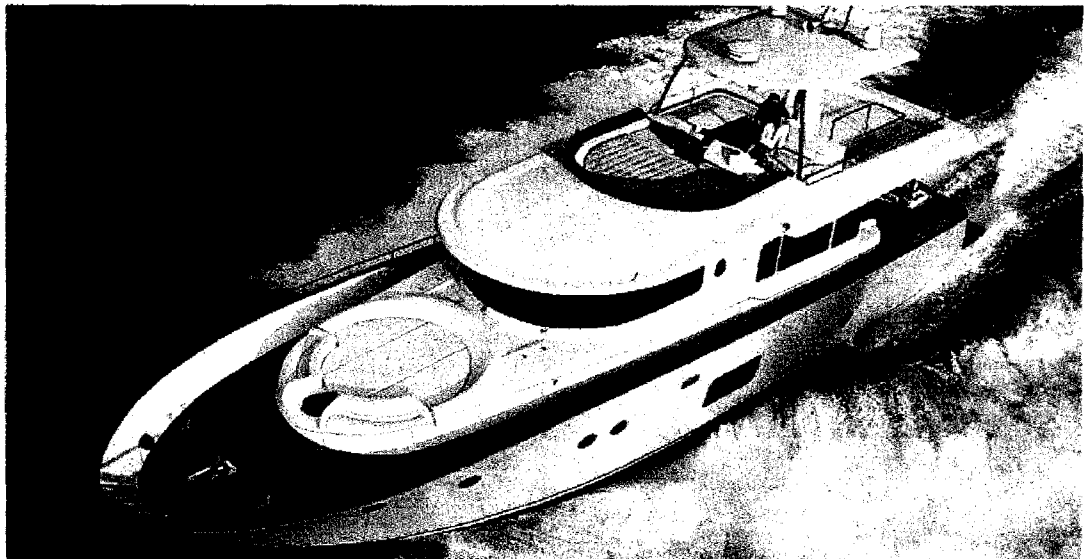
La svolta
Un progettista
incontrato
per caso
inventa
la carena
veloce: parte
la rivoluzione

Le tappe

Tra Sorrento e Torre solo successi

Aprea è il nome che dal 1849 tramanda la tradizione del gozzo sorrentino, nato dall'esperienza dei maestri d'ascia.

- Nel 1988 il cantiere mutò denominazione, diventando Apreamare e allargando la produzione a imbarcazioni di dimensioni sempre maggiori, in vtr e legno.
- Nel 2001 entrò a far parte del Gruppo Ferretti e nel 2005 lanciò la linea Maestro, yacht anti-convenzionali che privilegiano abitabilità e comfort.
- Dopo 9 anni, a marzo 2010 l'azienda è tornata nelle mani di Cataldo Aprea (presidente) e del socio Antonino Pollio (direttore di produzione). Nei quadri societari, anche la sorella Rita Pollio (amministratore delegato) e il figlio di Cataldo, Giovanni Aprea (responsabile commerciale).
- Oggi la sede operativa è nel polo nautico di Torre Annunziata, dove 176 addetti operano in una struttura di circa 125.000 mq (30.000 al coperto), occupandosi sia della produzione sia del rimessaggio. C'è anche una darsena con 90 posti barca.
- Il fatturato è di circa 17 milioni di euro. Una ventina i dealers nel mondo.
- La gamma Apreamare comprende una decina di unità: 28 Open, Semicabinato e Cabinato; 32 e 38 Open/Comfort; 48, 64, 64 Fly.
- La gamma Maestro comprende 3 yacht: 51, 82 e il neonato 66.
- Il Maestro 66, che ha sostituito il 65, è la prima imbarcazione del nuovo corso, realizzata in collaborazione con lo studio Zuccon. Si segnala per la riduzione della sala macchine (grazie ai motori IPS Volvo Penta) e la straordinaria disponibilità di spazio abitabile.



Le foto In alto il Maestro 66 l'ultima novità di Apreamare. Qui sopra a sinistra l'Apreamare 9 erede di Smeraldo 9, primo gozzo planante del cantiere. A destra la darsena e il canale del cantiere a Torre Annunziata. Sopra a destra i soci di Apreamare con Cataldo Aprea (primo a destra nella foto). In basso Angelo Sinisi, l'inventore della carena planante per gozzi



I piani
Lasciato
il gruppo
Ferretti
l'azienda
già al lavoro
per il dopo
Maestro 66

