

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Giovanni Aprea (Apreamare): “Con il Maestro 88 abbiamo dimostrato il nostro know-how oltre i 24 metri”

REDAZIONE SUPER YACHT 24 · Friday, July 31st, 2026

Con il Maestro 88, navetta full custom di quasi 28 metri fuori tutto, Apreamare è tornata a presidiare la fascia oltre i 24 metri con un progetto costruito attorno alle richieste dell'armatore Matteo Rigamonti. Giovanni Aprea racconta la genesi della barca, il ruolo centrale dell'armatore nello sviluppo, le scelte di layout e vivibilità, ma anche il significato produttivo di un modello che conferma il know-how del cantiere sui progetti di maggiori dimensioni. Sullo sfondo, il percorso recente di Apreamare, che dal 2021 sta ampliando la gamma Gozzi con un nuovo modello all'anno, fino al Gozzo 42.

Com'è nato il progetto del Maestro 88 Custom?

“Con il dottor Rigamonti ho costruito negli anni un rapporto di stima e fiducia. Era già armatore di un nostro Maestro 56 e ci siamo confrontati più volte su un possibile upgrade, inizialmente immaginato come una barca attorno ai 24 metri. Progressivamente sono emerse richieste diverse, più innovative, che andavano oltre una semplice evoluzione del modello esistente. Quando siamo arrivati a definire una specifica tecnica importante, ci siamo incontrati in cantiere e gli abbiamo proposto un modello completamente custom, costruito intorno alle esigenze dell'armatore e non semplicemente personalizzato nel design. Con la collaborazione di mio padre Cataldo Aprea insieme all'architetto Marco Casali e all'ingegnere Umberto Tagliavini, che seguono rispettivamente design, layout e architettura navale, abbiamo presentato un'idea di progetto. Da lì l'armatore ha avuto un ruolo attivo e abbiamo condiviso ogni passaggio. Il suo coinvolgimento e divertimento è stato proprio essere centrale nel progetto, realizzare una barca per sé e non semplicemente adattata a un cliente”.

Quale esperienza avevate già maturato con la linea Maestro?

“La linea Maestro ci ha dato grandi soddisfazioni commerciali, con dieci Maestro 82, venticinque Maestro tra 65 e 66, quindici Maestro 56 e circa venti Maestro 51 venduti. Per noi era già una base importante. Ma affrontare un progetto come il Maestro 88 Custom era possibile, di fatto, solo con un armatore come lui: una persona disposta ad affidarsi totalmente al cantiere, e con la passione, oltre che il tempo, per aspettare una barca di questo genere”.

Il Maestro 88 Custom resta oggi un esemplare unico?

“Sì, al momento è ancora un esemplare unico. L’armatore ha iniziato a utilizzarla nel 2024, dopo la consegna, e ha fatto molta crociera nelle nostre zone, che ama particolarmente: il Golfo di Napoli, le Pontine e le Eolie. Dopo l’inverno è ripartito navigando molto tra Grecia, Turchia e Montenegro. Adesso la barca è rientrata nel Tirreno, tra Capri e Ischia. Probabilmente navigherà tra Sardegna e Costa Azzurra, quindi finalmente ci sarà occasione di vederla anche in quelle aree”.

Quale idea ha guidato il progetto?

“L’idea era lasciare all’armatore molto spazio e una grande vivibilità, senza perdere mai il contatto con il mare. Il salone ha vetrate verticali che arrivano a tutta altezza e, grazie al profilo “contenuto” della barca, il mare rimane sempre presente. Anche il layout scelto dall’armatore va in questa direzione. Quando si entra a bordo dal pozzetto non ci sono interruzioni verso prua: il mare resta alle spalle, lungo le vetrate laterali, dal pozzetto al salone fino alla plancia. In pratica, da poppa a prua, si ha sempre una visuale aperta verso l’esterno. È una caratteristica importante, pur senza ricorrere alle murate abbattibili, oggi molto diffuse, che richiedono comunque una certa altezza di murata. Noi abbiamo scelto invece un’impostazione più aperta, con spazi liberi nei quali ci si può muovere facilmente e un collegamento naturale tra le diverse aree”.

Come avete organizzato gli spazi esterni?

“Le aree conviviali sono uno degli elementi centrali della barca. Il pozzetto è molto ampio, mentre a prua abbiamo sfruttato bene gli spazi con un grande divano, un prendisole a isola e un tavolo. È quindi un’altra zona da vivere, anche per fare colazione o avere più privacy. Anche il fly è ampio. L’armatore ha scelto di allestirvi una cucina esterna completa, con piastre teppanyaki, ice maker, frigoriferi e tavolo da pranzo, oltre alla zona prendisole con lettini sun-lounger. Le tende da sole riparano il fly, ma anche prua e poppa. L’idea è avere una barca da vivere davvero, con più aree esterne utilizzabili in momenti diversi della giornata.”

E il layout sottocoperta?

“Anche sottocoperta i volumi sono importanti. Il layout prevede quattro cabine, ma l’armatore ha scelto di destinare una di queste a studio personale, dove suona il pianoforte. In presenza di ospiti può comunque essere utilizzata con letti Pullman. C’è poi una Vip che è praticamente una seconda armatoriale, oltre a un’altra cabina ospiti a due letti. Tutte le cabine hanno bagno privato e docce separate: sono ambienti comodi e generosi”.

Che propulsione avete scelto?

“La barca monta due motori Man diesel da 2.000 cv. In origine il progetto prevedeva i Man da 1.650 cv, perché non nasceva per offrire grandi prestazioni. L’armatore normalmente preferisce navigare lentamente, ma desiderava anche poter disporre della velocità per divertirsi e sfiorare i 30 nodi. Per questo siamo passati ai Man da 2.000 cv. In navigazione la barca ha una stabilità notevole e una carena efficiente, che consente di mantenere consumi contenuti sia alle velocità di dislocamento sia in planata. Raggiunge 28-29 nodi di massima e naviga a 23 nodi di crociera. Era nata per essere un semi-planante da 23-24 nodi, poi ci siamo spinti un po’ oltre per rispondere alle richieste dell’armatore”.

Quali soluzioni tecnologiche sono state integrate a bordo?

“L’hard top è interamente rivestito di pannelli solari e, nell’utilizzo quotidiano, la barca può

alimentare con questa fonte le principali utenze di bordo. È un aspetto importante, anche perché l'armatore tiene molto al tema ambientale e noi stessi ci stiamo orientando sempre di più in questa direzione. La sua richiesta era molto chiara: la notte, quando è in rada, non vuole accendere i generatori, anche nel rispetto delle altre barche vicine. Naturalmente, se si utilizzano carichi importanti, per esempio la cucina o l'aria condizionata, il generatore è necessario. Ma con un utilizzo attento, selezionando le utenze davvero indispensabili, la barca può essere gestita senza doverlo accendere”.

Che cosa vi ha lasciato il Maestro 88 sul piano produttivo?

“Ci ha dato la consapevolezza che Apreamare può spingersi su progetti importanti. Non vuole essere una presunzione, ma spesso si tende a identificare Apreamare soltanto con i gozzi e con barche di dimensioni più contenute, dimenticando anche la storia della linea Maestro nel gruppo Ferretti. Con il Maestro 88 abbiamo confermato di saper realizzare imbarcazioni oltre i 24 metri. Abbiamo il know-how, ma soprattutto le maestranze necessarie.”

Durante la visita a bordo del Maestro 88 Custom il direttore di cantiere Antonio Angrisano ha illustrato alcune delle principali soluzioni adottate per gli impianti, la gestione energetica e il layout tecnico dello yacht.

Avete detto di essere orgogliosi della sala macchine, perché?

“L'obiettivo era realizzare una sala macchine razionale e facilmente accessibile, perché una barca destinata a navigare molto deve essere semplice anche da gestire e mantenere. Ogni componente è stato posizionato pensando all'accessibilità durante gli interventi di assistenza. A bordo sono installati due generatori Onan da 27,5 kW, scelti anche per la capillarità della rete di assistenza internazionale, visto che l'armatore naviga abitualmente tra Tirreno, Grecia e Turchia. La sala macchine ospita inoltre gli invertitori V-drive, un trasformatore per l'alimentazione a 220 e 380 volt, e un sistema di scarichi sviluppato insieme a Cofeme. Anche le principali utenze, dalle pompe della passerella e del tender lift fino alla timoneria e agli impianti di climatizzazione, sono facilmente raggiungibili”.

Quali soluzioni avete adottato per gli spazi esterni e la zona di poppa?

“La piattaforma di poppa integra un tender lift per un Williams da 5,10 metri, mentre il garage è stato progettato per offrire una configurazione flessibile. Quando il tender non viene alloggiato sulla piattaforma, la superficie calpestabile può estendersi di quasi due metri. È presente inoltre un ampio gavone dedicato alle attrezzature per gli sport acquatici, accessibile anche senza mettere in mare il tender grazie all'escursione della piattaforma”.

Quali sono alcuni dei principali fornitori coinvolti nel progetto?

“Tra i principali partner del progetto figurano Opacmare per la passerella, Quick per l'illuminazione di bordo e Cmc Marine per il sistema di stabilizzazione a pinne”.

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**

Il Sailing Super Yacht forum torna a Genova il prossimo 27 novembre

This entry was posted on Friday, July 31st, 2026 at 1:11 pm 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.