



Qui a lato, un'immagine del modello di yacht Flash 48, uno scafo da 14 metri realizzato dai Cantieri di Baia

### IL MODELLO TOP

Costerà 8 milioni di euro il nuovo super yacht da 100 piedi che i Cantieri vareranno in estate

# Cantieri di Baia, il lusso a emissioni zero

L'azienda napoletana dei Capasso vende all'estero l'80% dei suoi scafi di alta gamma ma ora punta a un motore innovativo e a 'emissioni zero' attorno a cui costruire un nuovo distretto nell'area di Villa Literno. Il porto turistico

PATRIZIA CAPUA

Napoli

Questo è stato l'anno delle prime quattro barche vendute in Cina, altrettante in Romania, e una al ministro dell'agricoltura russo che la usa soltanto in Sardegna. Per Antonio Capasso l'avventura nella nautica è cominciata verso la fine del 1972, quando rilevò in Tribunale, Mericraft, un piccolo capannone dove si costruivano imbarcazioni 'day cruiser' in legno. Ci aveva portato a restaurare lo yacht di famiglia. L'azienda "Cantieri di Baia Spa" prese il nome dallo spettacolare golfo, perla dei Campi Flegrei, dove ai tempi dell'impero romano si faceva il rimessaggio delle navi. «Nel '72 — racconta Antonio, 60 anni, laureato in Lettere, per anni viaggiatore in India, appassionato di pittura — il cantiere era primitivo, ci lavoravano sei sette persone straordinarie. Nei primi anni ci abbiamo perso un po' di soldi, dal '92 in poi sono piovute le difficoltà del mercato domestico, con l'onda di Mani pulite abbiamo perso molti clienti. Ormai siamo sull'estero per l'80%, da Shanghai a Los Angeles».

L'azienda dà lavoro a circa 200 dipendenti, ha un fatturato che arriverà quest'anno ai 40 milioni, per puntare a quota 100 nel 2010, grazie a un piano di investimenti per un distretto di aziende subcontractor dell'indotto nautico, area industriale in una zona da recuperare, Villa Literno, sul litorale casertano, e la realizzazione di un porto turistico con 1400 approdi. «Siamo stati promotori del contratto di programma varato dalla Regione Campania nel 2002 e ottenuti i finanziamenti europei e dal ministero delle Attività produttive».

I Capasso sono una famiglia di imprenditori blasonati, proprietari di un pezzo di Napoli, "capitati" nella nautica. Due fratelli sposarono due sorelle Lancellotti, dinastia di principi. «Io sono nato a Napoli — dice Antonio — mio nonno Ernesto Lancellotti, veniva da Siena, aprì uno stabilimento per cavi sottomarini ad Arco Felice, qui vicino. Li vendette, in seguito, a Leopoldo Pirelli e comprò la collina di Posillipo, un'immensità che poi ha lottizzato molto bene. Mio padre Ugo, inve-



Qui sopra, un'immagine della plancia di comando del modello Azzurra 63 realizzato dai Cantieri di Baia

ratteristiche principali sono velocità, confort, insonorizzazione. Diciamo che le nostre barche sono le Mercedes del mare col motore di una Ferrari».

Profitti e grande attenzione alla risorsa umana. «Abbiamo una manodopera di alta capacità. Siamo degli artigiani organizzati. Ma lo Stato è assente — spiega Antonio Capasso — e così abbiamo aperto un ufficio che si occupa dei problemi degli operai, come sbrigare pratiche per conto loro. Per noi l'azienda è ancora una famiglia. A fronte di questo i nostri lavoratori sono molto fidelizzati». E siccome il più delle volte si tratta di nuclei monoreddito, «e con un solo stipendio ora non si arriva alla fine del mese, abbiamo creato una cooperativa delle mogli addette alle pulizie e alle lucidature».

Al salone nautico di Genova dell'anno scorso è arrivato il modello Italia 70, considerato l'evoluzione dell'open, mentre la novità del Nauticsud di quest'anno a Napoli è stata il nuovo allestimento dello One 43, una barca di 13 metri, molto napoletana, elegante con tanti spazi aperti e una grande terrazza sul mare.

Nei capannoni, proprio sotto il Castello di Baia, si costruiscono fino a 35 barche all'anno. Atlantica, Panter, nomi mitici. Per gli scafi,

mix di 26 mila materiali diversi, vengono utilizzati motori tedeschi o Volvo Penta svedesi. In questi mesi il lavoro è molto concentrato sul 100 piedi, che sarà varato in estate, la barca da diporto più grande costruita in Campania: progetto firmato anche stavolta dall'ingegnere Alberto Ascenzi. L'imbarcazione costa 8 milioni di euro. I primi tre esemplari sono stati venduti in Grecia.

Il progetto più ambizioso, ora, è sull'innovazione di prodotto, un motore emissioni zero. «Dovrà avere — dice Capasso — uno sbocco anche nel settore commerciale, del trasporto passeggeri. Stiamo lavorando a formare un consorzio di imprese affiancato dall'università. Noi dei "Cantieri" investiamo 10 milioni di euro». La facoltà di Ingegneria di Napoli ha già insediato un suo laboratorio nei capannoni sul molo di Baia.

### I CANTIERI DI BAIÀ (in milioni di euro)



ce, si è sempre occupato di tessile. Aveva iniziato nonno Cosimo, presidente per 25 anni della Camera di Commercio di Napoli, con le aste dei merinos in tutto il mondo, acquistava e mandava a lavare la lana in Irlanda, con l'acqua dei fiumi. Le aste si facevano nelle piazze, un affare da banchieri, si compravano due anni di tosatura e poi si rivendeva la lana. Ci si arricchiva. Siamo stati soci del gruppo Marzotto, di Gaetano, il capostipite».

Per molti aspetti, "Cantieri di Baia" può considerarsi un'azienda all'avanguardia. Dal legno alla vetroresina e infine al kevlar, materiale più caro ma più elastico. Il risultato sono imbarcazioni performanti da diporto, secondo la definizione che ne dà Roy Capasso, trentenne figlio del fondatore, attivissimo in azienda: «Le ca-

**La facoltà di Ingegneria di Napoli ha già insediato un laboratorio**



Antonio Capasso: ha comprato l'azienda nel 1972