

# L'antico e il nuovo

QUASI MEZZO SECOLO DI STORIA.  
DAL LEGNO ALLA VETRORESINA,  
DAL GOZZO AI GRANDI OPEN ABITABILI.  
PROGETTUALITÀ SEMPRE INNOVATIVA

di Aldo Martinetto

**Q**uesta è la storia di un cantiere italiano, non unica, perché la nautica italiana nel corso di cento anni ha visto la stessa evoluzione per decine di cantieri, ma strana sotto certi aspetti.

Gli inizi sono quelli di piccoli cantieri artigianali dove senza scienza, ma con amore e perizia lavorativa, vengono costruite piccole barche di legno. Sono tipiche di una zona costiera ristretta e sono barche principalmente da lavoro che, affinate in modo opportuno, si adattano anche al diporto. Ciò avviene in Liguria, nelle isole, nella laguna veneta, a Trieste e in Campania, ricca di tradizioni marinare anche alturiere.

A Napoli nel 1961, in un piccolo capannone con insegna Mericraft, si costruiscono imbarcazioni di legno. Sono barche da diporto di uso giornaliero. Sono passati solo sedici anni da quando si è concluso il secondo conflitto mondiale e l'impegno nella ricostruzione economica e materiale dell'Italia percorsa da eserciti di ogni colore incomincia a dare i suoi frutti. La nautica, come momento di sollievo alla fatica e di svago, inizia il suo positivo percorso che,

nonostante le incomprensioni e le complicanze burocratiche, dura ancora oggi dopo mezzo secolo. Nel 1968 Mericraft cerca spazio e lo trova nel golfo di Baia, in quel golfo paradisiaco dove un tempo c'era l'arsenale di molte navi dell'antica Roma. L'azienda continua nella costruzione delle piccole barche, ma si dedica anche alla manutenzione e alla riparazione di altre, più grandi e diversificate.

La svolta del cantiere trae origine dall'impegno di restaurare nel 1971 uno yacht a vela di 27 metri di lunghezza per la famiglia Capasso. Non è un'impresa da poco e alla fine del 1972 i Capasso rilevano il cantiere che diventa Cantieri di Baia Spa-Mericraft.

Alla rinnovata struttura si dedica completamente Antonio Capasso, che molti anni dopo sarà affiancato dal figlio Roy.

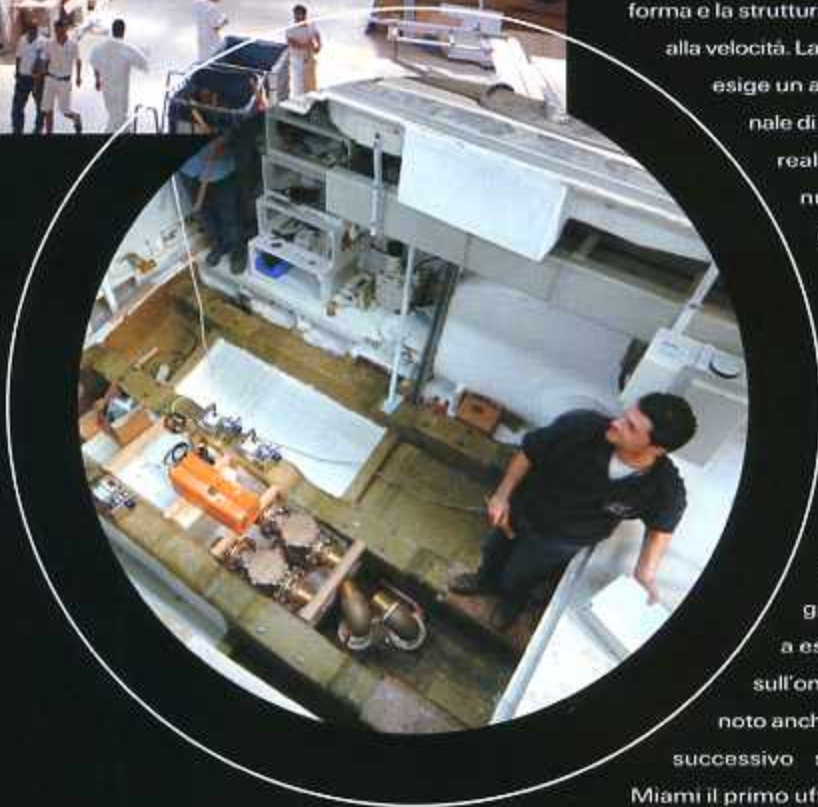
Per alcuni anni la vocazione artigianale non muta e la produzione si attesta sul gozzo tipico della zona, che nella sua prima evoluzione si chiamerà Pascià (1977).

Era una barca robusta, larga, con una semico-





In queste pagine i modelli del cantiere e alcuni scatti realizzati presso l'azienda, che mostrano momenti diversi della lavorazione delle imbarcazioni. Nel tondo della pagina di destra, Antonio Capasso e, in quella successiva, il figlio Roy,



pertura a prora per formare uno spazio riparato che poteva essere assimilato a una cabina. La poppa tonda e larga, unita al sostanzioso corpo della barca, giustificava e simboleggiava la denominazione Pascià. La vera novità era data, però, dal fatto di essere costruita con la vetroresina, ma con la coperta e gli interni di teak. Vista a quarant'anni di distanza si può anche dire che proprio bella non era, ma era funzionale e sicura e in quel momento costituiva una novità formale che poteva trovare consensi. Ebbe un vero successo e una versione più affinata prese il nome di Califfo.

Nel 1978 il modello Jeroboan segna per i Cantieri di Baia una vera rivoluzione. È un semicabinato di 12 metri con carena a V profonda, le murate alte e la prua con slancio. È di vetroresina, ma con la coperta di teak. La forma e la struttura già manifestano una propensione alla velocità. La costruzione con la vetroresina, però, esige un ambiente diverso da quello tradizionale di un cantiere del legno, pertanto viene realizzato un capannone dedicato al nuovo tipo di lavorazione. Due anni dopo nasce il modello B 81, interamente di vetroresina con controstampata. La carena guadagna in velocità massima, ma nel contempo va in planata già a bassi regimi. È un successo e in 10 anni ne verranno costruiti 106 esemplari.

Nel 1983 è varato il B 50. È una barca sportiva con la carena disegnata dal famoso Don Aronow e, oltre a essere veloce, è anche confortevole sull'onda. Con esso il marchio Baia diventa noto anche in America, tanto che l'anno successivo si inaugura a Miami il primo uff-





cio di rappresentanza e vendita. Proprio qui viene venduto il primo B 50 in America. A questo modello fa seguito il più grande B 60. È un open non solo più lungo, ma anche più largo rispetto agli scafi tradizionali e con esso inizia l'evoluzione verso gli open abitabili Baia di grandi dimensioni che oggi si vedono.

Il successo americano si tradurrà in venti anni di espansione, sia del centro produttivo sia dell'organizzazione di vendita e assistenza. Oggi vi sono concessionari a Miami, Davis, Los Angeles, Santo Domingo, Costa Azzurra, Inghilterra, Grecia, Spagna, Turchia, Norvegia, Odessa e Dubai, dove viene garantita ogni assistenza specializzata.

Tornando alla cronologia, il 1990 vede un B 50 vincitore della gara su lunga distanza Venezia-Monte-carlo, con una media di 58,5 nodi e punte di 75. È a questo punto che la facoltà d'Ingegneria dei materiali dell'Università di Napoli decide di supportare il cantiere nell'evoluzione tecnologica per la produzione del B 60 e dei modelli successivi, che si concretizza anche nell'Open 80' in grado di raggiungere una velocità di 50 nodi. Nel 1992 è l'open di serie più grande del mondo ed è destinato ad accrescere la notorietà del cantiere sul mercato americano.

Il rapido processo espansionistico avviene però nel 1995, quando viene varato il B Zero, che non è grande,

**Il 1983 è l'anno del B 50, una barca sportiva con carena disegnata dal famoso Don Aronow**



**Atlantica 78'**

Progetto navale Alberto Ascenzi · architettura Carlo Galeazzi · ufficio tecnico del cantiere · lunghezza f.t. m 24,30 · larghezza m 6,03 · immersione m 1,15 · riserva combustibile lt 5.500 · riserva acqua lt 1.200 · 2 turbodiesel Mtu 16V 2000 M91 di 2.030 cv ciascuno, oppure 2 turbodiesel Mtu 16V 2000



**Italia 70'**

Progetto navale Alberto Ascenzi · architettura Carlo Galeazzi · ufficio tecnico del cantiere · lunghezza f.t. m 21,68 · larghezza m 5,65 · immersione m 1,05 · riserva combustibile lt 5.500 · riserva acqua lt 800 · 2 turbodiesel Mtu di 1.822 cv, oppure 2 Caterpillar di 1.825 cv · peso a vuoto kg 40.000



**Azzurra 63'**

Progetto navale Alberto Ascenzi · architettura Carlo Galeazzi · ufficio tecnico del cantiere · lunghezza f.t. m 18,90 · larghezza m 5 · immersione m 0,82 · riserva combustibile lt 3.000 · riserva acqua lt 650 · 2 turbodiesel Man di 1.360 cv · peso a vuoto kg 25.600



**Aqua 54'**

Progetto navale Alberto Ascenzi · architettura Carlo Galeazzi · ufficio tecnico del cantiere · lunghezza f.t. m 17 · larghezza m 4,80 · immersione m 0,94 · riserva combustibile lt 2.500 · riserva acqua lt 600 · 2 Volvo Penta di 800 cv o 2 Caterpillar di 1.014 cv o 2 Man di 1.100 cv · peso a vuoto kg 20.000



**Flash 48'**

Progetto navale Alberto Ascenzi · architettura Carlo Galeazzi · ufficio tecnico del cantiere · lunghezza f.t. m 14,70 · larghezza m 4,10 · immersione m 0,90 · riserva combustibile lt 1.400 · riserva acqua lt 450 · 2 turbodiesel Volvo Penta D9-575 Evc di 575 cv ciascuno · peso a vuoto kg 13.000



**One 43'**

Progetto navale Alberto Ascenzi · architettura Carlo Galeazzi · ufficio tecnico del cantiere · lunghezza f.t. m 13,33 · larghezza m 4,62 · immersione m 0,68 · riserva combustibile lt 1.100 · riserva acqua lt 370 · 2 Volvo Penta di 370 cv con piedi poppieri, oppure 2 Yanmar di 480 cv con propulsori Arneson Drive Asd



**One Hundred**

Progetto navale Alberto Ascenzi · architettura Carlo Galeazzi · ufficio tecnico del cantiere · lunghezza f.t. m 31 · larghezza m 7,34 · immersione m 1,20 · riserva combustibile lt 8.500 · riserva acqua lt 1.300 · 2 oppure 3 Mtu di 2.430 cv · peso a vuoto kg 80.000



**Nel 1995 viene varato il B Zero, open di buona abitabilità che può essere costruito con rapidità e numeri elevati**

ma impersona l'open di buona abitabilità che può essere costruito con una certa rapidità e in numeri elevati.

Nel 1998 è lanciato il Baia Flash 48'. È il primo convertibile Baia con hardtop apribile per scorrimento. Ne saranno costruiti 75 esemplari e il sistema dell'hardtop apribile viene applicato su tutti i modelli della gamma Baia.

Con il 1999 iniziano le nuove serie di maggiori prestazioni e lusso. In progressione sono proposti i modelli Azzurra 63', Aqua 54', Atlantica 78', One 43' e Italia 70'. Sono progettati da Alberto Ascenzi per la parte navale e da Carlo Galeazzi per l'architettura, naturalmente

in collaborazione con l'ufficio tecnico del cantiere. L'intero processo produttivo avviene in cantiere che, tra aree coperte e scoperte, si articola su 26.000 metri quadrati di superficie.

In questo contesto ora sta prendendo forma nel 101', il concetto del grande open dove da prua a poppa non vi è alcuna interruzione. Il parabrezza arretrato aumenta lo spazio disponibile a prua facendo posto a una zona di soggiorno e pranzo direttamente collegata all'interno attraverso una particolare porta prodiera. A poppa c'è un'altra zona conviviale collegata alla piattaforma bagno. Anche qui si trova un'originale porta a scomparsa per il collegamento.