

1

### Il filo tra le generazioni

**1-** Giovan Battista Codecasa, detto "Tistino", maestro d'ascia e fondatore del cantiere navale. Si ritirò dall'attività nel 1946, con oltre 50 bastimenti a vela prodotti.

**2-** Fulvio Codecasa, con le due figlie Fulvia, Elena e i loro mariti.



2



3

### Primo contatto con l'acqua

**3** - Il varo di una nave costruita nel cantiere. **4** - La prua del Gram, imbarcazione che ha segnato l'esordio della società Codecasa nel settore degli yacht.

I grandi marchi italiani - 100 Codecasa

# Una fortuna di famiglia che ha preso il largo

Dal lavoro dei maestri d'ascia di **Viareggio** a un cantiere navale in grado di passare dalla produzione di velieri e barche da pesca a yacht che fanno sognare anche i ricchi

di **Enrico Mannucci**

**P**ochi scorci del paesaggio italiano sono cambiati come le coste, nel corso degli ultimi due secoli. Erano, in gran parte, paludi disabitate, sono, oggi, una metropoli diffusa, spesso senza cesure urbanistiche, ipercostruita e semiabitata (non è una contraddizione: è il turismo stagionale di massa, bellezza...).

Prendiamo Viareggio e la Versilia (lasciando stare gli infiniti dibattiti su quali siano i confini della seconda): dove oggi è una striscia infinita di stabilimenti balneari con dietro ville, villette e palazzi, nel 1825 c'erano solo molte canne, qualche macchia bassa, mel-

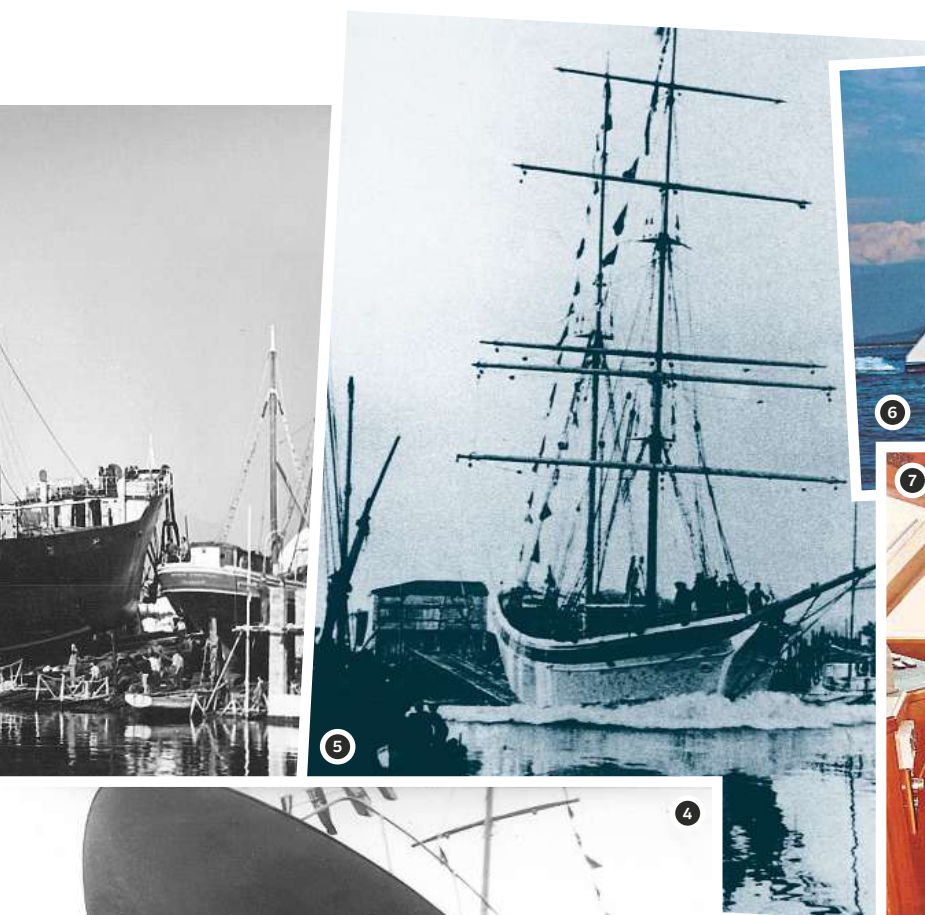
mose superfici lacustri, qualche torrione, retaggio degli allarmi contro i pirati, e qualche rarissima baracca. Pescatori soprattutto, assieme a quello che oggi si chiamerebbe l'indotto, ovvero fabbri, carpentieri, falegnami, oppure, con nomi più pittoreschi, bozzaioli, calafati, segantini, funai, alberai, chiodaioli, tutta gente, insomma, abilissima ad aggiustare le barche da pesca quando avevano qualche problema. Poco più di una baracca, infatti, fu il primo cantiere, ma la parola è assai grossa, dove lavorò Giovan Battista Codecasa, maestro d'ascia e, prima, stalliere coi Borboni e coi Salviati.

Ma anche capostipite di una dinastia di co-

struttori navali, una dinastia che ora vara motoryacht da 60 metri e più, vagheggiati dai ricchi e i ricchissimi del pianeta, e mette anche in mare motovedette a decine per la nostra Guardia Costiera. Una dinastia — a rappresentarla, oggi, è Fulvio, quinta generazione, con le figlie Fulvia ed Elena assieme ai loro mariti — che dispone di strutture imponenti nella darsena viareggina e nella darsena pisana dei Navicelli, roba per cui la parola "cantiere" forse è addirittura inadeguata.

**Esordi scritti sulla sabbia.** Ma torniamo indietro di quasi due secoli, quando l'em-





**Il lusso, antico e moderno**

5 - Il varo del "barco bestia", uno dei velieri capostipiti della produzione del cantiere navale. 6 - Uno yacht degli Anni 90 in navigazione. 7 - La plancia di comando, interamente attrezzata in legno, del modello Gipsy, varato nel 1979. 8 - Il salone principale sul modello Libra, un motoryacht da 42 metri.

brione di Viareggio fa parte del Granducato di Lucca, è importante per il porto-canale dove scarica il lago di Massaciuccoli e la skyline, oggi segnata dalle palazzine liberty, s'identifica con la Torre Matilde, alloggio di un presidio militare, in fondo all'attuale via Della Foce. Dove lavora Giovan Battista, si portano a secco per rappezzarli i gozzi mandati, barche ancora a vela latina, ovvero triangolare, come usavano gli arabi nel IX secolo. Siamo nella Darsena Lucca, ancora all'interno del canale. Intorno esistono — non si può dire che prosperano — altre imprese analoghe. Nomi ormai quasi dimenticati: Bargellini, Bergamini, Pasquinucci (sarà il primo a costruire e varare una propria barca). Gli odori sono quelli di catrame e pece. Il maestro d'ascia più anziano dirige i lavori. Non pensiamo a cose tecnologiche:

col tacco della scarpa traccia sul terreno le linee fondamentali della costruzione, le misure disponibili sono tutte lì. Figli e nipoti di Giovan Battista seguono le sue orme. Si mettono in proprio quando il quasi omonimo Giovanni Battista Codecasa, classe 1875, detto "Tistino", spinge su questa strada il padre Antonio. Siamo all'inizio del nuovo secolo, nel 1902, il luogo è un terreno demaniale a ponente della Darsena Lucca, concesso dall'Ufficio Marittimo di Viareggio e battezzato Darsena Toscana. Si fanno barche da lavoro, in legno e a vela, dai nomi che oggi suonano misteriosi e, anch'essi, pieni di fascino: "bove", "pinchi", "tartane", "vinacciere" (sono quelle che portano vino dalla Corsica), "trabaccoli", "navicelli marmaioli" per il traffico di marmo. Oppure, "barco bestia", un veliero a tre albe-

ri, nome nato secondo la leggenda quando viene proposto a un armatore britannico e questo esclama: "This barca is the best": nel dialetto locale, l'espressione sarà storpiata per l'eternità. Con gli anni, la stazza cresce: brigantini, golette... Ma cambiano anche tante altre cose nel settore. Più o meno a partire dal 1920, si comincia a dotare le barche di un motore, i motovelieri, pochi anni dopo il materiale per fare gli scafi diventa il ferro al posto del legno. Intanto, 10.000 metri quadri complessivi della Darsena Toscana hanno permesso di fare imbarcazioni sempre più grandi, aumentando le commesse: il cantiere Codecasa arriverà a contare 180 dipendenti. Restare al passo coi tempi sarà un problema dei figli di Tistino: Ugo, Sandro, Antonio, Marcello e Rosa (trascurando, qui, varie e complesse





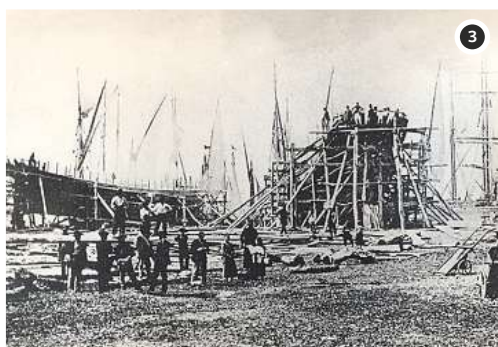
### I luoghi della storia navale

- 1 - Un nuovo yacht esce dal cantiere.
- 2 - La sede quando si trovava in via Coppino.
- 3 - Gli esordi del lavoro in cantiere sul terreno demaniale a ponente della darsena Lucca, dato in concessione dall'Ufficio marittimo di Viareggio.

vicissitudini societarie che rendono tutt'altro che lineare la vicenda).

Viareggio non è Carrara, culla di anarchici irremovibili, ma il fascismo qui trova lo stesso oppositori vivaci e irremovibili. Un biscugino dei Codecasa è Lorenzo Viani, il pittore. È molto amico di Ugo, sono tutt'e due comunisti (alla maniera viareggina, comunque Ugo finirà anche in galera durante il regime): "Viani veniva spesso a trovarci, portandoci disegni e quadri. Ne abbiamo avuti tanti", rammenta Fulvio, figlio di Ugo e oggi al timone dei Cantieri Navali Codecasa SPA.

**Passaggio del testimone.** Il tempo della Seconda guerra mondiale è duro da queste parti. Gli alleati bombardano dal cielo, anche perché il braccio di mare davanti a Viareggio era il poligono di tiro (il "balipedio") della Marina militare italiana. Ma i disastri capitano anche lontano dalla costa toscana: sono tante le imbarcazioni varate da queste parti che finiscono sul fondo del Mediterraneo durante lo sforzo logistico di appoggiare la campagna d'Africa. Quando il fronte arriva in Italia, il cantiere in Darsena Toscana si svuota misteriosamente: "C'era la paura che i tedeschi sequestrassero tutto. Così, i macchinari e il rame usato per le chiglie furono portati fino al giardino di una villa a Camaiole. E sotterrati lì fino alla liberazione", rammenta Fulvio. Poco dopo scompare "Tistino". L'eredità viene divisa fra i cinque figli: sette bastimenti toccano ad Antonio e Rosa, Marcello riceve una quota del patrimonio, l'attività tradizionale resta a Ugo e ad Alessandro. Nella cantieristica viareggina, i Codecasa, ormai, sono una potenza. Anche quando, a metà Anni



50, Ugo e Sandro si separano, i loro impianti occupano, comunque, tutto il lato a monte della Darsena Toscana. Sarà il figlio di Ugo a riunire le forze, fra il 1973 (quando muore il padre) e il 1981 (quando lo zio Sandro decide di ritirarsi). È Fulvio, classe 1938, che ha iniziato a lavorare in azienda a diciotto anni, quando dagli scali del cantiere Codecasa scendono in mare sempre e soltanto barche da lavoro. In gran parte pescherecci. Solo che la pesca rende poco: «E ci voleva una vita per farsi pagare dai pescatori» ricorda oggi. Bisogna puntare su qualcosa'altro, ovvero le imbarcazioni da diporto. All'epoca, i privati, anche i ricchissimi, non navigano su quelle specie di transatlantici cui siamo abituati (nel senso delle foto sui rotocalchi) oggi. A Viareggio, solo il cantiere Benetti faceva motoryacht, lunghi fra i 20 e i 25 metri. Fulvio Codecasa si butta con decisione in questo mercato. L'ha fatto fino ad oggi. È un tipo diretto e di poche parole, si costruirà la fama di aver concluso molti affari coi potenziali armatori a tavola, portandosi dietro

un metro e misurando idealmente lì la parte di vita vissuta e quella rimasta, in modo da convincere l'interlocutore a non negarsi, per la quota restante, il piacere di possedere una delle sue barche.

Il debutto nel nuovo settore porta il nome di Gram, uno scafo di 80 piedi, dalla prua ancora perpendicolare a rammentare il naviglio da lavoro, commissionato nel 1970 da un signore milanese imparentato con la famiglia Lancia. Fin dagli inizi, i committenti del cantiere sono personaggi rilevanti della scena nazionale. Detto per inciso, l'ultimo

barcobestia, il Tritona, per anni ha rappresentato l'orgoglio di un Rossi di Montelera. Il secondo esemplare ha per armatore un membro della famiglia Pininfarina (poi passerà a Berlusconi che lo lascerà alla prima moglie): arriva nel 1972, si chiama G.V.First, la tecnologia è ancora quella dei pescherecci e la lunghezza è 35 metri. La terza è Bahari Tu, per un parente degli Agnelli. Con la quarta, Na-Que, si cambia categoria: è già un panfilo di 35 metri, robusto, ma dove già si avverte uno studio accurato degli interni. Le cose cambiano, alla vigilia degli Anni 90, arriva un periodo brutto (come quello a cavallo del 2010 che ora accenna a migliorare un po') e Fulvio si ritrova con due grosse imbarcazioni invendute: le aveva finanziate in proprio, per mantenere l'occupazione in cantiere. Con la ripresa, all'inizio del nuovo secolo, si allarga la gamma: oltre ai motoryacht dislocanti come quelli costruiti finora, grazie all'acquisto di due altri cantieri, Codecasa è anche in grado di offrire imbarcazioni veloci, con scafi in alluminio. Il ritmo è di due-tre ogni anno — «gestite e seguite», nel senso che il cantiere assicura assistenza dovunque e per sempre — con una lunghezza massimo di 70-75 metri (ovvero 1500 tonnellate circa e, altrettanto all'incirca, un buon numero di milioni). Visitarne una in armamento è un'esperienza notevole: a parte eventuali gadget astrusi, le boiserie intarsiate e abbaglianti degli interni danno l'impressione di essere dentro il più lussuoso degli hotel piuttosto che su un battello magari sperduto nell'oceano. Del resto, le destinazioni, meglio, la bandiera battuta dagli ultimi sette yacht varati da Codecasa sono un indice interessante per chi studia le ricchezze nel pianeta: Hong Kong, Europa, Hong Kong, Italia, Europa, Svizzera, Abu Dhabi. Certo, le indicazioni geografiche sono assai generiche e di nomi non se ne parla proprio (tranne nel caso italiano: è Paolo Bulgari che si aggiunge a una lista dove già figurano Giorgio Armani, Stefano Gabbana e Leonardo Del Vecchio), d'altronde la privacy, in questo campo, è requisito davvero essenziale.

100 - fine prima serie

© RIPRODUZIONE RISERVATA