

Dal 2016 l'azienda ha iniziato a produrre anche barche a motore: «Visto il successo, in meno di 22 mesi abbiamo lanciato un 50 piedi e a settembre presenteremo un 38 piedi», annuncia il ceo Fabio Planamente

# CAMBIO DI ROTTA CANTIERE DEL PARDO PUNTA SUGLI YACHT

di Antonio Macaluso

**P**erché un cantiere che da oltre 40 anni produceva una gamma di barche a vela diventate icona — i Grand Soleil — nel 2016 ha cominciato a produrre anche yacht a motore? «È stata una scommessa, anche se soppesata: erano anni — racconta il ceo del Cantiere del Pardo, Fabio Planamente — che notavamo che il mondo della vela, per il nostro prodotto, aveva ormai raggiunto una certa maturità. Volendo crescere, abbiamo individuato uno spazio nel segmento *walk around* delle barche a motore: oggetti belli, facilmente gestibili, con un design ricercato. Il primo modello, il Pardo 43, presentato a Cannes nel 2017, era stato pensato per 8-10 unità l'anno: ne abbiamo venduti 30 solo il primo anno. Visto il successo, in meno di 22 mesi abbiamo lanciato un 50 piedi e a settembre presenteremo un 38 piedi».

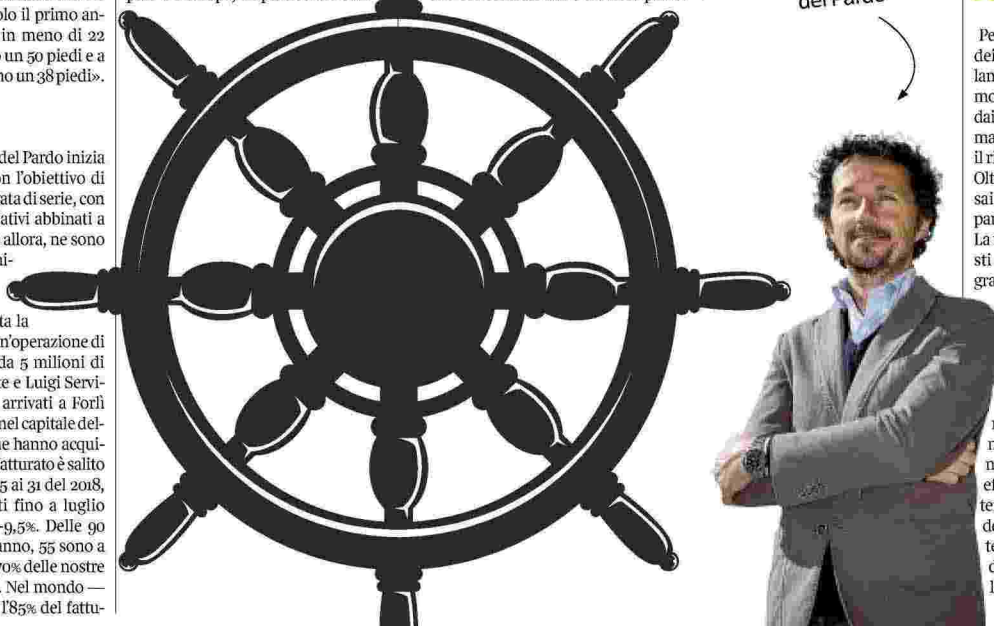
### La storia

La storia del Cantiere del Pardo inizia a Bologna nel 1973 con l'obiettivo di produrre barche da regata di serie, con elevati standard qualitativi abbinati a un design elegante. Da allora, ne sono state vendute oltre 4 mila, prodotte negli stabilimenti di Forlì, dove negli anni si è trasferita la società. Nel 2018, con un'operazione di management buyout da 5 milioni di euro, Fabio Planamente e Luigi Servidati (ora presidente), arrivati a Forlì nel 2014 con l'ingresso nel capitale della famiglia Trevisani, ne hanno acquisito la maggioranza. Il fatturato è salito dagli 11 milioni del 2015 ai 31 del 2018, ai 41 già contabilizzati fino a luglio 2019. L'ebitda è del 9-9,5%. Delle 90 barche vendute quest'anno, 55 sono a motore e 35 a vela. «Il 70% delle nostre barche sono esportate. Nel mondo — spiega Planamente — l'85% del fattu-

rato globale è fatto da barche a motore e solo il 15% da barche a vela. Del 70% che esportiamo, l'82% è destinato al mercato europeo e il 18% al resto del mondo. Nel settore delle barche a vela il nostro mercato estero principale è l'Europa, in particolare con

Francia, Inghilterra, Spagna. Anche nel motore, l'Europa è il bacino di riferimento, con Francia e Spagna in testa». La società sta però aggredendo quello che per tutti è da sempre il mercato più ricco, gli Stati Uniti: negli ultimi due anni si è concentrato sulle tre fiere princi-

**Alla guida**  
Fabio Planamente,  
ceo di Cantiere  
del Pardo



pali in Florida, il bacino nautico più importante del mondo, probabilmente. «In un anno abbiamo venduto 8 barche, un dato che ci incoraggia. Stiamo anche strizzando l'occhio, sempre con il motore, a un mercato come Singapore dove, pur non immaginando grandi numeri, ci sono richieste di qualità. Ci sono molti occidentali e asiatici che in quel contesto non hanno problemi a mostrare la loro ricchezza, si tratti di automobili o barche. Una sorta di Svizzera nel cuore dell'Oriente. Altri mercati potenziali che stiamo curando sono Messico, Colombia, Cile, tutti posti dove c'è fermento».

### Progetti futuri

Per far fronte a tutto questo, nel giro dei prossimi quattro anni il cantiere lancerà altre due gamme di barche a motore per coprire l'intero arco che va dai 38 ai 64 piedi (3 modelli per gamma), «frazionando nello stesso tempo il rischio di crisi in qualche segmento. Oltre non vogliamo andare perché assai presidiato da marchi — in gran parte italiani — fortissimi e affermati. La nostra fortuna, per supportare questi ritmi è avere un cantiere molto grande, ben 40 mila metri tra interni ed esterni, dei quali al momento utilizziamo il 50%. Il cantiere ha infatti una capacità massima di 200 barche l'anno. Questo ci ha aiutato da una parte a contenere i costi di investimento sulla struttura. Il grosso sforzo è sugli investimenti di progettazione e costruzione. I fornitori sono stati tutti molto efficienti. Per la manodopera — altro tema delicato — esaurite le capacità del bacino forlivese, pur storicamente molto attrezzato, stiamo ricorrendo ora a trasferisti che arrivano dalla Lombardia e dal Veneto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

