

## Il coraggio della pazienza. E della passione

L'ingresso nel mercato del motore, i 50 anni festeggiati dal Cantiere del Pardo nel 2023 insieme all'acquisizione da parte del gruppo Oniverse. Gigi Servidati, Presidente, ci racconta gli ultimi importanti anni del cantiere forlivese

Redazione | 23 Novembre 2024

f x p in



Gigi Servidati

“Considerati tutti e tre i marchi, **Grand Soleil, Pardo Yachts, VanDutch**, siamo molto felici di questo momento di successo del **Cantiere del Pardo**”, un successo conquistato con la pazienza del velista e con l’intuizione dell’imprenditore che osserva attentamente il mercato. Oltre a un fondamentale lavoro di squadra svolto con le risorse interne dello stabilimento di Forlì, e con quelle esterne degli studi di progettazione che nel tempo hanno stretto solidi rapporti di collaborazione nello sviluppo delle imbarcazioni, a vela e dal 2017 anche a motore.

Se la passione è quella per il mare vissuto in navigazione, ma anche per la velocità e la competizione, la pazienza è invece quella dell’attesa per i risultati a lungo termine dei nuovi prodotti, dal pensiero al concept, dalla fattibilità al progetto esecutivo, dalla costruzione al varo, “una tensione che resta addosso fino a quando non si vede la barca finita”. La pazienza, e la passione, per un percorso progettuale e costruttivo che conservi il DNA dei singoli marchi pur dosando un contenuto di costante innovazione.

**Nel 2023 avete festeggiato il traguardo dei 50 anni di attività, ma più recentemente sono stati particolarmente importanti gli anni dal 2015 al 2017, in cui avete deciso di affiancare il motore alla vela.**

Io e il mio socio abbiamo sempre avuto in mente l’idea dei motoscafi. Occupandomi di prodotto è un settore che ho sempre osservato con attenzione, anche se nasco velista con un approccio opposto al motore.





*Grand Soleil 72 LC*



*Pardo GT75*

Abbiamo fatto alcune valutazioni e ci siamo accorti che il mondo del motore è dieci volte più grande del mondo vela, dove in effetti recentemente si è riscontrata una flessione nel mercato, sia perché nelle nuove generazioni non c'è stata continuità nella passione, sia perché sono nate molte società di charter, ed è diminuita quindi la volontà di acquistare una barca a vela. Era diventato per noi necessario allargare la forbice ed esplorare altre tipologie di prodotto.

**Così nel 2017 avete acquisito il marchio Pardo Yachts lanciando un primo Pardo 43.**

Sì, mutuando esperienza dal mondo vela abbiamo dato una nostra interpretazione all'idea del Walkaround, abbiamo trasferito un po' delle linee morbide della vela sul motoscafo, cercando di addolcirle, e introdotto qualcosa di nuovo anche negli interni.



*Pardo GT75*

La sommatoria di questi elementi è piaciuta, il mercato ha riconosciuto queste diversità e il successo è stato tale che nel giro di pochi anni ne abbiamo prodotti circa 700. Nel 2015 pensavamo di farne 7-8 all'anno del Pardo 43, e invece sono stati 30 il primo anno, 60 l'anno successivo. Sinceramente non ci aspettavamo un tale successo, abbiamo dovuto trasformare il layout del cantiere, il processo costruttivo e aggiungere altri modelli, il 50, il 38, e le altre famiglie Endurance e GT.

**E nel 2020 si è aggiunto il marchio VanDutch Yachts.**

Osservavamo da tempo i VanDutch, per me una barca di riferimento da quando sono nati nel 2008 in Olanda progettati da Mulder Design. Li vedevo tutti gli anni a Cannes, sono sempre stato attirato dalla linea pulita, per me è il motoscafo per eccellenza, l'interpretazione moderna di una barca che ha fatto storia dal 1950.



*Van Dutch 75*



Mr Mulder è venuto a vedere un Pardo e ha lasciato un biglietto da visita, da lì sono partiti i contatti perché Mulder cercava un'unità produttiva unica dove concentrare la produzione, che prima era frammentata in siti diversi. Dopo una lunga trattativa abbiamo rilevato il brand mantenendo il design di Mulder, organizzato e ottimizzato la produzione qui a Forlì. A oggi siamo usciti con il VD32, VD40, VD48, VD56, il VD75, introducendo piccoli interventi di stile per dare più colore a una barca abbastanza 'freddina' che però





Van Dutch 75

valore a una barca abbastanza "vecchia" che però piace molto. Ne facciamo 25, 30 all'anno e pensiamo di aumentare un po' la produzione compatibilmente con la nostra capacità produttiva.

**E poi ovviamente resta la vela, i Grand Soleil.**

Che non vogliamo abbandonare, anzi stiamo incrementando con modelli nuovi. Anche per Grand Soleil la crescita è stata molto forte, considerati tutti e tre i marchi, siamo molto felici di questo momento di successo del Cantiere del Pardo. Siamo posizionati in una nicchia particolare e abbiamo risentito meno della flessione di mercato dovuta a un cambio generazionale che preferisce il motore alla vela, in cui non c'è stato il trasferimento della passione e della capacità di andare a vela.



Grand Soleil 65 LC



Grand Soleil 65 LC

Il mondo regata che ci ha sempre salvaguardato, il Grand Soleil da sempre vince molte regate, è vista come una barca da competizione, da tre anni consecutivi vinciamo un campionato mondiale con una barca prodotta qui a Forlì. Anche chi non gareggia compra quindi una barca con le prestazioni da mondiale, veloce, divertente, dotata però del confort di una barca non da competizione. Il difficile è proprio abbinare performance e comodità.

**Nonostante l'approccio al navigare quasi opposto c'è una contaminazione fra vela e motore?**

Non saremmo mai riusciti a produrre queste barche a motore se non avessimo avuto un know how nel mondo vela. Innanzitutto perché un cantiere che possa produrre 200 barche all'anno non si mette in piede in soli tre anni, che sarebbero passati solo per costruire un nuovo capannone.



Pardo GT75

Il fatto di avere un cantiere già così attivo ci ha lanciato più velocemente. Inoltre è più complesso sviluppare e costruire una barca a vela, e fare un motoscafo per noi è stato un esercizio più semplice. Anche l'ottimizzazione degli spazi sulle barche è frutto dell'abitudine che abbiamo dalla vela di sfruttare tutti i centimetri disponibili. Inoltre a livello costruttivo, i materiali, le strutture, gli incollaggi, tutto ciò che nella vela è normale è stato utilizzato anche nel motore.



Pardo GT75

### L'altro avvenimento importante del 2023 è stata l'acquisizione da parte del Gruppo Oniverse.

Per noi ha rappresentato il raggiungimento di una nuova dimensione. Un gruppo così grande con un'attenzione particolare per la comunicazione e l'innovazione, un obiettivo in cui ci riconosciamo molto. La cosa è nata in parte per caso, perché i Veronesi sono stati nostri armatori. L'ingresso nel loro gruppo significa per noi l'opportunità di crescere ulteriormente, soprattutto sotto il profilo della qualità del prodotto. Oltre a sviluppare nuovi modelli, uno dei nostri principali obiettivi è migliorare la percezione e il posizionamento dei prodotti.

### A Forlì il vostro legame con il territorio è molto forte, dipende anche dall'idea del cantiere come 'officina creativa'?

Nonostante siamo un'industria e cerchiamo di industrializzare il più possibile le fasi di costruzione vogliamo però uno standard qualitativo molto elevato e abbiamo cercato di trasferire nell'artigianalità l'industrializzazione. Se in realtà è molto meglio un prodotto ben industrializzato che uno artigianale mal fatto, il problema è come riuscire a industrializzarlo bene, a farlo diventare talmente bello che sembri quasi artigianale. Questo è un po' il nostro obiettivo, proprio perché abbiamo una storia che viene dall'artigianalità, ad esempio gli arredi vengono ancora assemblati a mano da artigiani.



### Nella vostra storia c'è artigianalità ma anche lunghe collaborazioni con studi di design esterni.

L'altra fortuna che ho avuto da quando ho cominciato a occuparmi di prodotto, è che conoscevo Mario Pedol e Massimo Gino di Nauta Design. Abbiamo cominciato a lavorare insieme instaurando un ottimo rapporto. Per me è stata una grande fortuna, non era facile arrivare a loro. Dopo ne sono arrivati altri, nella vela Matteo Polli per l'idrodinamica, con linee esterne di Nauta Design e Cantiere del Pardo. Per il motore invece gli studi Zuccheri Yacht Design e Leone Yacht Design, progettisti delle linee d'acqua, con esterni disegnati interamente da noi, ad esempio i primi Pardo, o da Nauta. Due anni fa ho voluto provare, e sono molto felice della mia scelta, uno studio nuovo, BurdissoCapponi Yachts&Design, ci tenevo a esplorare qualcosa di diverso nella progettazione degli interni, una scelta importante anche perché hanno lavorato sul nuovo Endurance 72, una delle barche che daremo a Luna Rossa per la America's Cup, insieme al VanDutch 48 e al Pardo 50 per lo sponsor Pirelli.

TAGS [CANTIERE DEL PARDO](#) [GIGI SERVIDATI](#) [GRAND SOLEIL](#) [PARDO YACHTS](#) [VANDUTCH](#)

### RELATED ARTICLES **MORE FROM AUTHOR**



LE INTERVISTE DI IFDM: JJ MARTIN



SPAZIO E MATERIA



IL CALORE DI UN ABBRACCIO



COMFORT A TUTTO TONDO

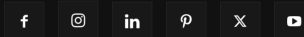


LE INTERVISTE DI IFDM: ELENA SALMISTRARO



# IFDM

The largest diffusion magazine in the luxury & design world



## CATEGORIES

DESIGN  
LUXURY  
PROJECTS & HOSPITALITY  
RETAIL  
FAIRS  
EVENTS

## ABOUT US

ABOUT  
E-SHOP  
NEWSLETTER  
ROOM SERVICE  
BUSINESS CONCIERGE  
CONTACTS

[Privacy Policy](#)

