

Piermichele Moreno
è amministratore
delegato del Cantiere
Navale Moreno,
che da sempre è
gestito a conduzione
famigliare.



100 ANNI DI GOZZI

Il gozzo ligure è uno dei capisaldi del successo della storia della nautica italiana. Il merito va a quei cantieri come Patrone Moreno che, dal 1922 costruisce gozzi senza mai smettere di investire, innovare sempre nel solco della tradizione. Una bella avventura che ci racconta Piermichele Moreno da quarant'anni al timone dell'azienda

di Alberto Mariotti

Arrivare a 100 anni in salute non è da tutti, farlo mantenendo lo stesso assetto è un'impresa che riesce a pochi. Un cantiere fondato in Liguria da un ligure che appartiene ancora alla stessa famiglia. Servono umiltà e lungimiranza, due valori che non mancano a Patrone Moreno, oggi proprietario anche di Sciallino. In occasione dell'anniversario il cantiere ha presentato al Salone di Genova il Patrone 100, un gozzo che fin dal nome ne omaggia la storia e proprio a bordo del nuovo modello abbiamo avuto la possibilità di incontrare Piermichele Moreno, alla guida del cantiere da quasi 40 anni, e sua figlia Benedetta, che insieme al fratello Gianarnaldo, rappresenta il futuro e la continuità dell'azienda. Quattordici persone tra maestri d'ascia, proprietà e amministrazione portano avanti un'attività altamente artigianale dai forti connotati custom e artistici.





Nella foto da sinistra, Gianarnaldo Moreno, Ornella Rolando, Benedetta Moreno e Piernicchiele Moreno. In queste pagine immagini di archivio che testimoniano la storia del cantiere, iniziata nel 1922 a Ceriale, in provincia di Savona, dove il maestro d'ascia Giuseppe Patrone si trasferì dando avvio all'attività.

Ci dica un aneddoto sulla fondazione.

«Il cantiere è stato fondato nel 1922 a Ceriale da Giuseppe Patrone, all'epoca capocantiere di Baglietto. Venne via da Varazze alla ricerca di un luogo dove creare una sua realtà. Scelse Ceriale e, su un terreno preso dal demanio, fondò il Cantiere Navale Patrone per costruire gozzi da pesca, a remi e a vela. Giuseppe non aveva figli e successivamente fu affiancato dal figlio del fratello Nicolò».

La famiglia Moreno come si inserisce nel quadro?

«In quegli stessi anni mio nonno Pietro Moreno costruì a Ceriale il primo albergo del paese, la pensione Moreno. E così cominciammo a collaborare».

Lei quando è entrato in attività?

«Nel 1980 Nicolò Patrone era alla ricerca di un aiuto e così nel 1983 diventai l'amministratore del cantiere, ruolo che ho tutt'ora, in attesa di passare il testimone ai miei figli». Benedetta Moreno specifica che «la data ufficiale dell'acquisizione del cantiere è il 1984, ma prima del cambio aspettiamo che papà arrivi a 40 anni di attività!»

Il cantiere si trova ancora nello stesso luogo originario?

«No, è stato lasciato dodici anni fa, ora siamo ad Albenga al Polo 90, a ottocento metri dal casello autostradale, in una zona quindi molto comoda da raggiungere».

Nel corso degli anni avete costruito an-

che modelli a vela?

«Sì, siamo uno dei principali costruttori del Dinghy 12' e deteniamo perfino il record dei titoli italiani vinti, sono ben 27 con il nostro nome e altri 15 sono stati vinti con le nostre royalties dal cantiere Viacava. Abbiamo realizzato anche dodici esemplari del Winsome 35, un cutter aurico disegnato da Sciarrelli nel 1982 come day cruiser e scuola vela, fu un'operazione nata in collaborazione con la regione Liguria. Poi la domanda nella vela calò parecchio e nel 1985 smettemmo del tutto, con l'eccezione del Dinghy che costruiamo ancora oggi».

Il legno è sempre stato il vostro materiale principale per le carene?

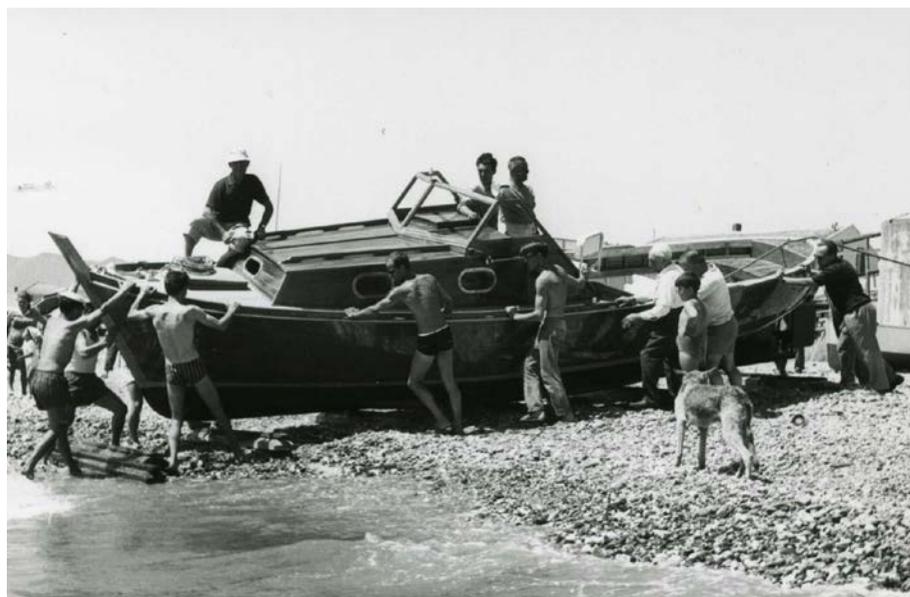
«Abbiamo sempre costruito in legno, poi negli anni 70' si passò alla vetroresina che, a fasi alterne, facevamo all'interno o tramite fornitori. Da quando sono io alla guida invece è sempre stata interna per garantire un maggior controllo della qualità».

Cosa vi distingue oggi?

«La produzione è sempre stata e resta ligure, fedele alle sue origini. Abbiamo un portafoglio ordini eccellente, siamo soddisfatti e usiamo le nostre economie e possiamo permetterci un prezzo più calmierato. Inoltre, non abbiamo distributori, seguiamo noi il cliente ovunque sia».

Il punto di forza della vostra produzione?

«Le nostre barche sono vivibili e, credo, più senza tempo di altre. Le costruiamo piuttosto robuste, non voglio andare troppo al limite dei materiali, anzi mi piace essere esuberante, per un fatto di tranquillità. Se un particolare richiede, ad esempio, uno spessore di 1 cm io lo faccio di 1,5. L'aggravio economico c'è,



Sotto, il Patrone 100. Progettato da Tommaso Spadolini, è un nuovo gozzo di dieci metri di lunghezza, sia con motore entro-bordo sia fuoribordo, per celebrare il centenario del cantiere e degno erede dei gozzi degli anni Sessanta.



ma non è così importante e nell'ottica di una durata trentennale la differenza si vede e si sente: le nostre barche mantengono il valore nel tempo ed è difficile trovare modelli nel mercato dell'usato».

Avete festeggiato i 100 anni con un nuovo modello.

«Sì, con l'arrivo del centenario abbiamo deciso di lanciare il Patrone 100 disegnato insieme a Tommaso Spadolini. Unisce la tradizione del gozzo ligure a elementi stilistici e di design più moderni, tra cui il T Top e le lunghe vetrate sullo scafo. È una barca che vuole anche avvicinarsi ad armatori che si

approciano alla nautica per la prima volta, quindi offriamo la versione con motori fuoribordo. È un modello che si inserisce bene nella nostra gamma dando uno sprizzo e facendo l'occholino al futuro senza snaturare il Dna della gamma e la tradizione del gozzo ligure».

Quanti modelli ci sono in acqua?

«Direi che sono oltre 1.000 le unità, penso che solo del Patrone 25, che non è più in gamma sostituito dal 27, ce ne siano oltre 100. In generale siamo arrivati a fare circa 25/26 modelli l'anno, non abbiamo mai voluto esagerare con i ritmi di produzione».

Quali sono le implicazioni di una produ-

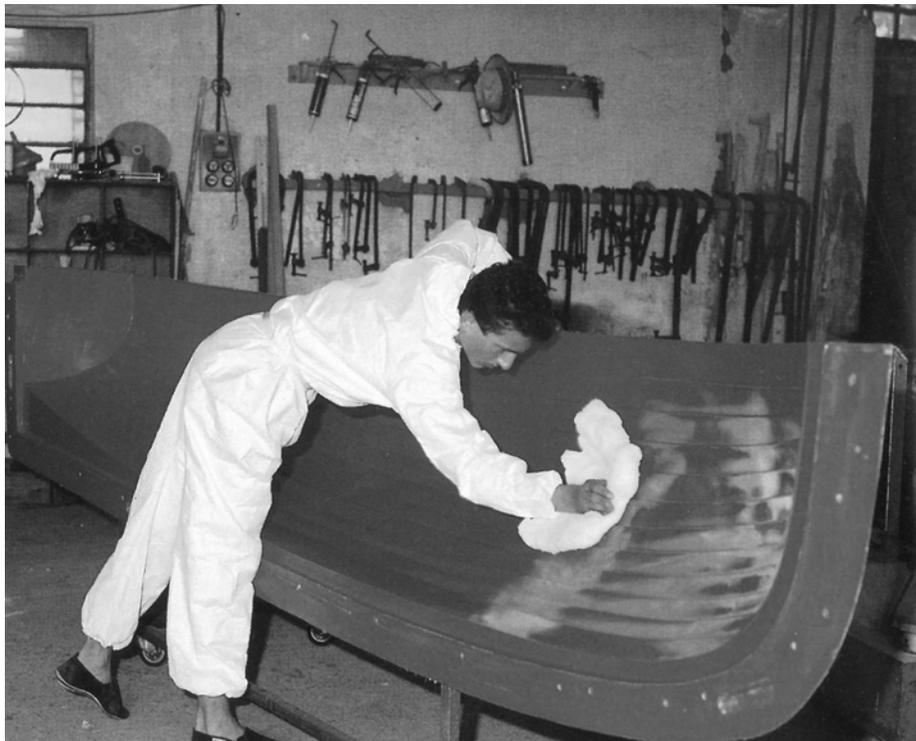
zione contenuta?

«È un'accortezza che ci ha permesso di non subire troppo le oscillazioni del mercato e restare in vita, non perdere il cantiere come purtroppo è accaduto per alcuni. Costruiamo solo ciò che chiede il mercato e solo su commissione. Mi piace essere cauto, non voglio riempire le banchine di barche nuove per poi essere costretto a svendere per poter rientrare dell'investimento. Non abbiamo debiti, ipoteche e tutti gli asset sono nostri. Abbiamo una soddisfazione del cliente che sfiora il 100 per cento. In 40 anni di attività ho avuto solo poche contestazioni anche perché non devo vendere per forza, dobbiamo essere contenti in due, se lo è solo una delle due parti è meglio troncarsi subito. Costruirsi nome e clientela richiede tempo e sacrifici, a rovinare tutto ci vuole un attimo». Benedetta si inserisce per specificare che «al di là della filosofia di papà, questa sua accortezza ha anche un forte legame rispetto alla qualità: una produzione volutamente e coscientemente limitata consente anche di raggiungere sempre una qualità ottima, dare i tempi corretti alle maestranze e anche reperire le migliori materie prime».

Oggi siete anche proprietari del marchio Sciallino, come è nata la fusione?

«Nel 1960 il signor Sciallino fondò il cantiere costruendo modelli che noi non volevamo fare, quindi non ci davamo fastidio. Nel 2010 è entrato in sofferenza e noi decidemmo di acquisirlo, operazione portata a termine con successo agli inizi di luglio 2015. Abbiamo portato avanti un'importante sinergia produttiva e oggi entrambe le gamme vengono costruite nello stesso luogo. In questo modo le nostre maestranze riescono ad avere un'ot-





Sopra, una fase di lavorazione nella sede originaria a Ceriale. A destra, due modelli storici: lo Spearfish a motore disegnato da Franco Haraauer e il Winsome 35, cutter aurico disegnato da Carlo Sciarrelli.

“SPEARFISH”
CRUISER - SPORTFISHERMAN

- Linea elegante, moderno, spaziosa, confortevole.
- L'arch. Haraauer l'ha disegnata per consentire di navigare bene e vivere come a casa.
- Accuratamente rifinito anche nei minimi particolari e il 31 piedi versione flying bridge e doppi comandi del prezzo più competitivo.

CANTIERISTICHE:
 Lunghezza 10,1 m. 3,20
 Lunghezza maxi 10,25 m. 3,25
 Dislocamento 2 Diesel 400 CV
 150 HP (maximo)
 Serbatoio acqua 1.800
 Serbatoio gasolio 200
 Velocità max. 28
 Velocità di crociera 20-22
 Autonomia 400 miglia

Prezzo L. 15.900.000

COSTRUZIONE IN VETRORESINA

CONSTRUTTORI:
CANTIERE NAVALE PATRONE

PROGETTO:
Arch. FRANCO HARRAUER

CANTIERE NAVALE PATRONE 17023 CERIALE (SAVONA) TEL. 80.001

WINSOME
QUALCOSA IN PIÙ...!
35'

PROGETTO CARLO SCIARRELLI

CUTTER AURICO
metri: 13,70
posti: 7

COSTRUZIONE PATRONE - ERITROS | CERIALE (SV) TEL. 0182/90001

DUE EPOCHE DUE SOLUZIONI: L'AURICO E IL MARCONI

CUTTER MARCONI
metri: 12,70
posti: 7

È UNA NOVITÀ DEL XXII SALONE NAUTICO DI GENOVA (esterno sinistra ingresso Palasport)

246

tima formazione sul lavoro di carpenteria pur mantenendo gamme e marchi ben distinti».

La sua gamma preferita?

«Entrambe, anche Sciallino è parte del paese e avendolo comprato ci tengo molto. I miei figli si sono occupati di migliorare l'aspetto estetico e concettuale degli interni. Siamo passati dal classico legno okumé di tutti i modelli al teak, un grande passo avanti. Negli esterni proponiamo il capo di banda in acciaio ed eco-teak invece che in mogano, legno che richiede una manutenzione eccessiva. L'effetto visivo è il medesimo, quello tattile è simile, ma il grande vantaggio è l'assenza della vernice e quindi della sua manutenzione».

Un esempio di queste novità?

«Lo Sciallino 34 presentato in anteprima al Salone di Genova: una barca che si distingue per il connubio tra abitabilità degli esterni e il comfort degli interni con ambienti ricercati, raffinati e dal design più fresco e contemporaneo. Alcuni modelli Sciallino vanno oltre le classiche categorizzazioni, non sono soltanto dei gozzi o dei fisherman o day cruiser cabinati, hanno il meglio di queste categorie per offrire una loro unicità».

Come interpretate la sostenibilità?

«Abbiamo iniziato dalla gestione elettrica

dei nostri stabilimenti installando un parco fotovoltaico da 50 kW. Sulle imbarcazioni cerchiamo invece di utilizzare prodotti specifici privi di sostanze dannose, inoltre tutti i modelli che erano esposti a Genova avevano interni con teak trattato al naturale, ponti di coperta in eco teak. Per i tessuti usiamo solo Colombo e Loro Piana, materiali naturali di grandissima qualità. Ad esempio, il Patrone 100 ha tessuti in lino, un materiale che si sta diffondendo sempre di più». Per Benedetta Moreno “si parla di sostenibilità anche con una produzione volutamente limitata: produrre numeri troppo elevati, come succede nella moda con i capi invenduti che vanno al macero, non è affatto sostenibile. Così come avere per scelta un corpo di collaboratori non immenso consente di gestirli come una seconda famiglia, il care fa parte degli sforzi di corporate social responsibility che noi cerchiamo di adottare”.

Oggi si parla tanto di ibrido ed elettrico.

«Nel 2010 Sciallino fu uno dei primi produttori a lanciare un modello a propulsione ibrida, ne costruì due per il Giappone. L'anno prossimo invece produrremo uno Sciallino 23 ibrido per il lago di Como e continuiamo a investire in questa direzione».