

Ferretti: il piano cinese per farlo tornare il re dei super yacht

L'ACQUISIZIONE DA PARTE DEL GRUPPO SHIG METTE IL MARCHIO ITALIANO AL CENTRO DI UN GRANDE PROGETTO DI SVILUPPO DELLA NAUTICA DI FASCIA ALTA PER I NUOVI RICCHI DI PECHINO. CON FORTI RICADUTE ANCHE PER IL RESTO DEL NOSTRO INDOTTO

Paola Jadeluca

Roma

Sempre in cima alle classifiche mondiali, ma costretta a vendere ai cinesi. La storia di Ferretti, marchio di superyacht fiore all'occhiello del Made in Italy, è emblematica delle tante contraddizioni dell'economia globale. Il gruppo, salpato da Forlì nel 1968, ha solcato i mercati più difficili forte di un design considerato insuperabile e delle tecnologie più innovative. Ma non ha retto allo tsunami internazionale che ha toccato anche questo settore extra lusso. Così, dopo il *delisting* di Borsa e l'uscita dall'azionariato del fondo di private equity Candover, s'è trovata di fronte a un bivio: colare a picco sotto il peso dei debiti oppure scovare un socio solido per rilanciare il business. Il socio è arrivato. E' Shig, Shandong Heavy Industrial Group, il più grande produttore cinese di bulldozer ma anche di motori marini e per automotive, un gruppo pubblico che ha fatto scrivere ai corrispondenti cinesi di Bloomberg: «Lo Stato comunista controlla ora il più grande produttore di luxury yacht del mondo». Un altro dei paradossi di questa storia, specchio di come cambia il mondo.

Norberto Ferretti, presidente, nonché fondatore del gruppo insieme al fratello Alessandro, ha siglato l'accordo la settimana scorsa a Jinan, nello Shandong, peni-

sola a nord est della Cina, dove ha sede Shig, controllata dalla stessa provincia dello Shandong: i creditori della Ferretti - Royal Bank of Scotland e Strategic Value Partners - vendono il 75% di Ferretti a Shig per 178 milioni di euro, e avranno ciascuno il 12,5% delle rimanenti azioni, attraverso una iniezione di capitale pari a 25 milioni di euro e una conversione del debito in capitale. Ma l'investimento complessivo di Shig è pari a 374 milioni, e prevede un aumento di capitale da 100 milioni, una riduzione dell'indebitamento a un livello sostenibile di 120 milioni di euro. La famiglia esce dal capitale, ma non lascia la scena. Secondo quanto dichiarato, il timone resta in mano al management, la sede centrale resta l'attuale, e la produzione nei cantieri italiani continuerà. Italiano lo stile, italiano il *know how*. I cinesi ci mettono i soldi e un mercato enorme. «Sviluppare il business degli yacht è uno dei nostri obiettivi strategici per i prossimi cinque anni - ha dichiarato Tan Xuguang - e Ferretti che vanta un prestigioso portafoglio di brand internazionali, tecnologie produttive all'avanguardia, prodotti di massima qualità e una rete commerciale capillare è per noi un partner ideale». Una storia a lieto fine, almeno nelle dichiarazioni. Tutto il contrario di quanto succede a Fincantieri.

«L'operazione Ferretti-Shig rappresenta un esempio di come attrarre grandi investitori cinesi possa essere una opportunità di rivitalizzazione per aziende industriali Italiane in crisi», racconta da Pechino Riccardo Monti, executive director e responsabile Asia di Value Partners, proprio in questi giorni impegnato nel lavoro di ricerca di partner strategici del Dragone per le nostre aziende. Spiega Monti: «Shig, che fattu-

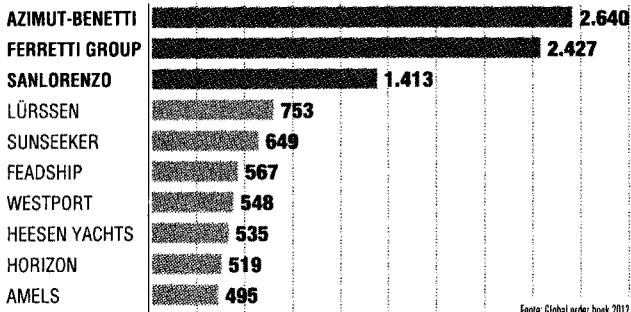
ra 15 miliardi di euro, ha già fatto nel 2009 un'acquisizione in Francia, Moteurs Baudouin, motori marini. Il mercato della nautica e delle marine ha un enorme potenziale inespresso in Cina. Cinque province, con una popolazione equivalente a quella dell'Europa, sono particolarmente interessate al mercato degli yacht: Shanghai, Zhejiang, Guangdong, Fujian e Shandong dove sono in costruzione molte marine e yacht club». Tutti guardano al modello Hong Kong, che in soli 30 anni è diventata un importantissimo centro nautico. «Il Gruppo Shig continua Monti - intende creare un importante polo produttivo di yacht di lusso nello Shandong, utilizzando tutto il know how del gruppo Ferretti per attaccare un mercato del tutto nuovo e ad oggi non servito». Secondo Hurun, *magazine* del lusso cinese, solo 100 cinesi hanno uno yacht più lungo di 60 metri, a fronte di tanti miliardari in crescita nel paese. «Oggi solo il 10% dei ricavi del Gruppo Ferretti è nell'area Asia-Pacifico - continua Monti - La speranza è che il gruppo possa adesso riavviare un ciclo di sviluppo e investimento, con ricadute positive sulla filiera: la creazione di un grande impianto di produzione yacht a Shandong, infatti, potrà generare un importantissimo indotto di servizi e di export per tutti i fornitori del comparto della nautica - dal design agli accessori ai mobili e arredo d'interni - che rappresentano una delle punte di diamante dell'italian style».

Ottocento fornitori, 2 mila dipendenti, 8 unità produttive tra Italia e Miami, Usa, e un centro di ricerca e progettazione, Ayt, Advanced Yacht Technology, tra i più prestigiosi al mondo, oltre a un team di punta di architetti e designer, Centro Stile Ferretti

Group: un asset pari a 521 milioni di euro per valore della produzione, in crescita del 12% rispetto al 2010. Il portafoglio ordini è di 401 milioni di euro, in aumento del 56% sul 2010. Il gruppo è al secondo posto nel Global Order Book del 2012, per metri lineari prodotti, era primo nel 2011, ora sorpassato da Azimut Benetti, ancora una griffe illustre italiana. Al terzo posto, Sanlorenzo, altro brand italiano. Il Made in Italy è il più forte, ma non tutto va a gonfie vele. «I coreani ci hanno rubato il mercato della cantieristica mercantile, ora puntano a rubarci anche quello delle crociere e per gli yacht lo scenario è particolarmente drammatico», racconta Anton Francesco Albertoni, presidente di Ucina, l'associazione di categoria. Spiega Albertoni. «Il declino per gli yacht è iniziato nel 2008 e molto dipende dal mercato italiano, che nel 2008 costituiva il 60% dei 6,2 miliardi di fatturato, oggi vale attorno ai 600 milioni. Si vende più all'estero ma questo in molti casi ci obbliga a delocalizzare. Prendiamo il Brasile, dove la domanda di yacht si è impennata: poteva tirare sul'export, invece ci impone dei dazi che raddoppiano il costo della barca per l'acquirente: andare a produrre lì è una scelta obbligata. Ma nessuno a livello istituzionale interviene. C'è una grande sottovalutazione del comparto nautico che dava lavoro a 120 mila persone». Lo Stato cinese ha programmato un'impennata dell'industria degli Yacht. L'Italia? Tassa gli yacht. «Un provvedimento giusto se la tassa fosse sul possesso - protesta Albertoni a nome di tutto il comparto - ma in realtà è solo una tassa per chi sosta nei porti italiani, che si tratti di un tedesco o di un croato». E così i turisti navali staranno alla larga dal nostro paese. Con impatti negativi su tutta la filiera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

YACHT, I COSTRUTTORI AL TOP In metri lineari



[I PROTAGONISTI]

il presidente di **Ferretti Group** **Norberto Ferretti** (1) e il presidente di **Shig, Shandong Heavy Industry Group**, **Tan Xuguang** (2)
A destra, uno degli yacht Ferretti, che ha sede principale a Forlì. L'azienda ha firmato gli yacht di Brigitte Bardot e Sean Connery

La classifica dei produttori top di superyacht Global Order 2012 di Boat International Media vede tre italiani in cima

