

LA CRISI DEI MERCATI SPAVENTA GENOVA ANCHE IL MARE DICE ADDIO ALLA BORSA

ALDO LAMPANI

Tempi duri, per chi ha scelto di investire in Borsa. Se poi l'idea, quanto mai pericolosa di questi tempi, è di scommettere sul listino, cercando spazio sul mare, allora la preoccupazione aumenta. Un vero peccato perché il matrimonio fra Genova e il suo mare trovava uno degli sbocchi naturali propri in Borsa, attraverso la fiducia accordata alle aziende storicamente quotate. Invece. Invece ormai la Borsa italiana non ha più sponde. Il mare non la tocca. Eppure la cantieristica nazionale è uno tra i principali coacervi produttivi del nostro Paese e forse quello che più potrebbe cercare — e trovare — sul mercato i capitali per crescere.

La verità oggi è però un'altra: le quotate dal listino vogliono uscire. Finamar Italia ha concluso con successo l'opa su Navigazione Montanari (che anni fa rilevò la quotata Nai) e a breve, con l'acquisto delle ultime quote, provvederà alla revoca delle azioni dalla quotazione sul mercato telematico. Sotto offerta pubblica di acquisto anche Premuda, che oggi vede Navigazione italiana possederne oltre il 75% del capitale. Ed anche la D'Amico potrebbe presto scegliere di uscire da Piazza Affari, stando almeno a quanto reputano alcuni analisti. Eppure nonostante la riduzione degli utili per motivi contingenti, queste compagnie rendono. Nella trimestrale Navigazioni Montanari aveva chiuso con un netto a 4,8 milioni, buon risultato nonostante il prezzo del carburante alle stelle che ne ha ridotto a quasi metà la redditività del pari periodo del 2007 (8,9 milioni). E buona è stata anche la semestrale di Premuda, che ha offerto un risultato di periodo prossimo ai 2,4 milioni di euro. Difficilmente, in caso diverso, si deciderebbe di escluderle da una condivisione del rischio (e del dividendo) con investitori piccoli o istituzionali. Si ripete dunque il destino di Costa Crociere e Grandi Navi Veloci. Sul listino, ma all'interno di Immsi, resta Rodriquez, con — tra gli altri — i suoi cantieri liguri di Pietra e Sarzana. Finito l'elenco. Ora il Governo vorrebbe portare alla quotazione Fincantieri. Un nome importante, importantissimo. Che per la regione significa circa un miliardo di fatturato e tre grandi siti a Sestri Ponente, Muggiano e Riva Trigoso. E soprattutto lavoro in via diretta ed indiretta per 3200 persone. Navi militari, da crociera, yacht. Tutto quello che

fa navigazione. Mai tempi non paiono stretti. Anzi. L'operazione vivrà in momenti che verranno allungati anche dalle attuali turbolenze dei mercati internazionali, dove ogni nuova quotazione viene inevitabilmente spostata a tempi migliori. E questo non solo in Italia. Dunque si arriva, per la prima volta da decenni, a un Salone Nautico dove la Borsa non passa in biglietteria. E, probabilmente, in specie per quanto riguarda i grandi armatori genovesi, non ci passerà più. Il rifiuto da parte dei Messina, dei Grimaldi — che da Piazza Affari sono usciti senza rimpianti — di confrontarsi con il flottante appare netto. La decisione diretta di grandi case straniere a quotarsi per rami d'azienda anche in Italia appare impossibile, anche per chi, come Volvo, ha sul nostro mercato uno dei principali sbocchi per i motori marini.

Peccato. Proprio perché la storia racconta di quanto il ricorso ai mezzi di terzi ha fatto per la cantieristica genovese. Anche allora il Listino era tenuto alla larga, ma il ricorso ai "venture capital", per crescere, successivamente non sarebbe certo stato inusuale.

Un nome per tutti quello di Rinaldo, figlio di Enrico Piaggio, che a Sestri Ponente avviò nel 1887 un'impresa dedicata alla fabbricazione degli arredi navali, comprendendo tra i primi l'importanza della sinergia e dell'indotto in loco. Una intuizione assolutamente brillante, da pioniere dell'industria. Oggi i piccoli imprenditori non solo non la pensano più così, ma cercano di mantenere invitate proprie aziende con i propri mezzi. Pochi. E di distretto industriale di comparto, non ne parla nessuno. Condividere rischi e guadagni con gli altri non lo vuol fare nessuno. Siamo, forse, anco-

ra troppo liguri.

