

Il caso Costa Crociere

Costa, sale la tensione “Delusi da questa azienda pronti a bloccare le navi”

Sfilano in quattrocento, incontri con istituzioni e parlamentari
Oggi l'invasione del consiglio comunale: “Non ci fermiamo”

GIULIA DESTEFANIS

PARTONO dalla sede di Piccapietra, sfilano fino al Comune per incontrare il sindaco, e poi via verso la Regione bloccando Corvetto e via XX Settembre. Tanti i cartelli e gli slogan, tanta la rabbia nelle prime 4 ore di sciopero della storia per i dipendenti di Costa Crociere: scendono in piazza in 400 contro il trasferimento di 4 dipartimenti dell'azienda in Germania, e contro lo spettro degli esuberanti — perché non è sicuro che tutti i 161 lavoratori che perderanno il posto a Genova vengano assunti ad Amburgo. Così, se

l'azienda non farà marcia indietro, «siamo pronti a bloccare le navi a Savona», dice Mauro Scognamiglio della Cisl, insieme ai colleghi di Cgil, Uil e della rsu.

La lotta non si arresta, anzi prende forza nelle stanze del comune, dove il sindaco Marco Doria incontra i lavoratori e si schiera con loro e annuncia: «Chiediamo a Costa la sospensione della procedura di trasferimento — dice — Non è un'azienda in crisi e non si comprendono le ragioni di questa fretta. Discutano delle strategie senza precipitazioni e senza creare tensioni». Poi, «chiediamo al governo di intervenire, perché è una questione nazionale come lo sono state Electrolux o ThyssenKrupp a Terni». E perché, aggiunge Gianni Vassallo a rappresentare la

Città Metropolitana, «finora a spostarsi sono state aziende manifatturiere in difficoltà. Qui parliamo di un'azienda di servizi, per nulla in crisi: sarebbe un pericoloso precedente, una mutazione genetica della deindustrializzazione di Genova». Già oggi i lavoratori si riuniranno in assemblea, poi parteciperanno al consiglio comunale. «Non ci fermiamo», dice una ragazza in corteo con il marito, a raccontare una storia che è il simbolo della protesta: 29 anni lei, 33 lui, si sono conosciuti sulle navi lavorando per Costa. Ora si sono sposati da poco, lei è disoccupata, lui tra i 161 che dovranno forse trasferirsi ad Amburgo. «Forse. Non c'è nessuna garanzia e non sappiamo nulla di più, siamo preoccupati. E se lo è per noi, penso al dramma che può essere per una famiglia con figli. Costa si riempie la bocca di “made in Italy”, ma ha già perso molta della sua italianità: perché farla sparire?».

Un'altra lavoratrice — i nomi nessuno li dice, c'è paura — tiene alto lo striscione “*Costanonsisposta”: «Sa come ci hanno detto del trasferimento? — racconta — Con una riunione in inglese, neanche fossimo tutti madrelingua, e dopo che lo abbiamo saputo dai giornali. Ci tolgono reparti di eccellenza, dicendo che dovremo giocarci il posto con colleghi tedeschi, trattandoci come tanti Schettino incapaci: si ricordino che noi, dopo che Schettino, messo lì da loro, ha infangato l'azienda, siamo quelli che l'hanno risolledata».



© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dall'Italiano al Tedesco, dopo la Concordia il vertice

L'ANALISI

MASSIMO MINELLA

C'È UNA data nella storia di Costa Crociere che rappresenta una sorta di spartiacque fra passato e futuro: il 13 gennaio 2012, il giorno del naufragio di Concordia davanti all'isola del Giglio. Da allora niente è più stato uguale dentro la compagnia genovese, non tanto sul fronte del business, perché dopo pochi mesi il colpo commerciale era già stato assorbito e il mercato aveva ripreso a correre, ma su quello delle strategie. Che cosa è successo dopo la tragedia della Concordia? All'inizio nulla. Nessun cambiamento al vertice del gruppo, identica politica di sviluppo per consolidare la propria leadership nel mercato delle crociere. La rivoluzione morbida di Miami non si è comunque fatta attendere, con una tempistica che ha sfruttato al meglio la situazione. L'avvicendamento nella poltrona-chiave del gruppo, quella di amministratore delegato, fra Pierluigi Foschi e Michael Thamm, è avvenuta perché il primo aveva “già” deciso di concludere la sua lunga esperienza al timone del gruppo armatoriale rilevato dalla famiglia Costa nel '97. L'addio del direttore generale Gianni Onorato, altra figura fondamentale negli assetti aziendali, è legata alla volontà del manager di vivere “nuove esperienze” nel settore, accettando l'offerta della



THAMM
Alla guida di Costa Crociere c'è Michael Thamm, proviene da Aida



FOSCHI
Fino all'arrivo di Thamm, Costa Crociere è stata guidata da quando Carnival Corporation l'ha acquistata da Pierluigi Foschi

concorrente Msc. Lo stesso settore della Comunicazione, così strategico per far crescere il business, registrava l'uscita di scena di Fabrizia Greppi, che terminava la sua esperienza in Costa per affrontare altre sfide. Tutte scelte personali, motivate dall'età o dalla ricerca di nuove motivazioni, scattate comunque successivamente a quel gennaio del 2012. Un passo indietro, o meglio di lato, lo ha fatto anche Micky Arison, figlio di

Ted, il fondatore di Carnival, così legato all'Italia, oggi concentrato nel ruolo di azionista. Si è così fatta avanti una nuova generazione di manager, in gran parte stranieri, dell'area Nord Europa, anche se non sarebbe corretto dimenticare gli italiani che in questi ultimi tempi sono cresciuti nel quartier generale di Genova. Dal primo febbraio, ad esempio, Neal Palomba è il nuovo direttore generale di Costa Crociere. Lunga militanza in

Mcs (in pratica ha fatto il cammino inverso del precedente dg Onorato) Palomba si è fatto le ossa negli Stati Uniti, è arrivato in Costa a gennaio 2014 come Vice President per la parte “prodotto” ed è italianissimo, visto che Neal sta per Aniello. Dallo scorso dicembre, dalla Danone è arrivato come Vice President Corporate Marketing Luca Casara, mentre direttore finanziario è Beniamino Maltese. E qui però ci fermiamo, perché da

Thamm in giù “tanta Costa” parla straniero. Thamm è tedesco, arriva dalla controllata Aida e ha al suo fianco uno staff di manager di fiducia (comunicazione, Hansjoerg Kunze), (marine operation, Tom Strang).

Insomma, una struttura di vertice molto più internazionale dove la lingua parlata è quella inglese (ma succedeva anche con Foschi) ora affiancata dal Tedesco e l'asse del Nord prende sempre più forza. Non è un ca-

LE REAZIONI

La Regione contro l'azienda: “Un affronto Qui è in gioco il prestigio di tutta la città”

UN AFFRONTO. Non usano giri di parole gli assessori della Regione Liguria per commentare la decisione dei vertici di trasferire quattro reparti di Costa Crociere da Genova ad Amburgo. Ieri, dopo il primo passaggio in Comune, i lavoratori si sono spostati in Regione dove hanno trovato ad attendersi i responsabili di Lavoro ed Infrastrutture, Enrico Vesco e Raffaella Paita.

Per la Regione Liguria «la scelta di Costa Crociere di delocalizzare 4 dipartimenti e trasferire 161 lavoratori ad Amburgo è un affronto alla città — spiegano gli assessori — Qualsiasi confronto con l'azienda deve essere subordinato al rito della procedura e per questo serve anche un impegno forte del Governo». La posizione è emersa al termine dell'incontro con i lavoratori in sciopero contro la deci-

“Non dobbiamo perdere funzioni, soprattutto nei settori marittimi e portuali, dove esprimiamo un primato a livello internazionale”

sione del Gruppo Carnival di trasferire appunto ad Amburgo 4 dipartimenti. All'incontro era presente anche il parlamentare Mario Tullio, capogruppo Pd in commissione Trasporti, che ha stigmatizzato la decisione del gruppo armatoriale e ha annunciato la presentazione di un'interrogazione parlamentare sulla vicenda.

L'atteggiamento di Costa Crociere, hanno spiegato i lavoratori in Regione, è «un oltraggio alla città». «Costa — hanno risposto gli assessori Paita e Vesco — è

un'azienda che travalica i confini liguri, un asse portante per il Paese che non possiamo perdere». Da qui la richiesta di un intervento al presidente del Consiglio Matteo Renzi e al ministro Maurizio Lupi per far riaprire la trattativa. E a questo proposito il deputato Mario Tullio ha ribadito che oggi porterà all'attenzione dell'esecutivo la vertenza per «chiedere una presa di posizione chiara che possa far desistere dalla volontà di portare altrove un'eccellenza come questa».

«Massimo impegno e unità di tutte le istituzioni — ha concluso l'assessore alle Infrastrutture Raffaella Paita rivolta ai dipendenti — perché in gioco c'è anche il prestigio del capoluogo ligure che non deve perdere funzioni, soprattutto nei settori marittimi e portuali, dove esprimiamo un primato a livello internazionale».

PERSAPERNE DI PIÙ
www.costacrociere.it
genova.repubblica.it



LA MANIFESTAZIONE
di protesta dei
dipendenti della Costa
Crociere ha
paralizzato il centro



Bosco: "Qui c'è un caso Genova il governo se ne renda conto e affronti tutte le questioni"

Il segretario della Camera del Lavoro: "Non esiste solo la scelta della compagnia
aspettiamo risposte sul salvataggio dell'Ilva e sul futuro dell'Ansaldo Sts"

«GUARDI, si potrebbe liquidare la cosa dicendo che quello che ha deciso Costa Crociere è offensivo per la città. Ma questo non è sufficiente, perché l'annuncio della compagnia è un qualcosa che non è mai accaduto prima nella storia di Genova e deve far riflettere tutti quanti». Ivano Bosco è il segretario della Camera del Lavoro che, per il mare e per le sue vicende, ha una passione speciale, legata ai suoi esordi di operaio all'Ente Bacini, poi di delegato sindacale e più avanti di segretario della Fil-Cgil. Di fronte alla volontà di Costa di trasferire quattro dipartimenti da Genova ad Amburgo, Bosco ha una reazione immediata di rabbia e mai li avrà (grazie al cielo). Costa fa infatti leva nella sua campagna pubblicitaria su "Italy at sea" e questo non può in alcun modo essere messo in discussione da un ipotetico abbandono del Bel Paese.

Bosco, Costa trasferisce da Genova ad Amburgo quattro reparti perché in Germania può dar vita a un centro di eccellenza in campo marittimo. Che ne pensa?

«Che è un'offesa a una città le cui competenze in tema marittimo sono riconosciute a livello in-

Festa dell'Unità: "non mi invitate il prossimo anno, perché di riforma ne abbiamo parlato troppo". E invece sa che succede?»

Che cosa?

«Che le autorità portuali proliferano per questioni geopolitiche, mentre basterebbe puntare su due-tre porti, concentrando il gli investimenti».

Fra cui Genova?

«Ma certamente sì. Chi conosce l'economia del mare sa che è difficile trovare un altro posto in cui la concentrazione di conoscenza e di professionalità sia così alta. Per questo la decisione di Costa è davvero inaccettabile. Se Carnival vuole fare un centro di eccellenza in Europa perché non lo fa a Genova? È la cosa peraltro che hanno detto anche i dipendenti, gli stessi che dopo lo choc della Concordia si sono battuti per difenderla loro azienda. Ed eccola risposta di Costa».

Se l'aspettava?

«Sono sconcertato, anche perché questa decisione crea un precedente che dovrebbe far riflettere tutti quanti».

Cioè?

«Finora abbiamo gestito situazioni di aziende in crisi che proprio per cali di produzione e di mercato si vedevano costrette a ridurre i loro organici. Costa è la prima azienda di servizi che fa una scelta di questo tipo, non è in crisi ma taglia quattro divisioni. Davvero sconcertante soprattutto per ciò che Costa ha rappresentato e rappresenta nella storia di Genova. Per questo è necessario dare un segnale forte e chiedere al governo di intervenire».

«Anche il Comune e la Regione hanno chiesto all'esecutivo di prendere posizione. Ma secondo lei si potranno ottenere dei risultati?»

«Senta, non c'è solo il caso-Costa a meritare attenzione. Che succede di Ansaldo Sts? E il problema dell'Ilva? Non è affatto risolto. Vogliamo aggiungere il disegno di legge che cancella le compagnie portuali? Tutti questi pezzi dovrebbero far dire al governo che esiste un caso-Genova che le istituzioni locali da sole non possono certo affrontare. Ci vuole una presa di posizione forte. Perché qui è in gioco il futuro della città. A seconda delle scelte che si faranno, infatti, potremmo capire se ci attende una stagione lunga di rilancio oppure se il declino non potrà più essere frenato».

Il caso dell'it che il governo voleva trasformare nel centro brevetti sembra risolto...

«Sembra di sì, ma aspettiamo di vedere le cose concluse. E poi come è stato possibile pensare a una cosa del genere? La verità è che i pezzi di un disegno complessivo di sviluppo sono davanti ai nostri occhi: il Blue Print di Piano, la nuova diga foranea, le riparazioni navali. Se non si punta su queste cose allora si fa un gravissimo errore, perché non stiamo parlando di cose che riguardano la città, ma tutto il Paese».

(massimo minella)

ora parla un'altra lingua

so che quando Carnival ha deciso di creare un nuovo centro d'eccellenza in Europa ha scelto Amburgo, fino a oggi sede della Costa tedesca e nulla più. Qui confluiranno dipartimenti che oggi hanno sede a Genova e a Rostock, quartier generale della controllata Aida. Un centro che governerà dal punto di vista operativo tutta quanta la componente tecnica delle navi del gruppo Costa (25), comprese quelle di Aida, ma anche di altri

marchi del gruppo. A questo punto, però, lo stesso gruppo Carnival amplierà la gamma dei suoi centri operativi in Europa e nel mercato sempre più importante dell'Asia. I poli saranno infatti quattro: Amburgo, sede di "Carnival Maritime", Rostock e Genova, sedi di Aida e Costa Crociere, e Shanghai (con un nuovo vicepresidente cinese), che disporrà di un marchio a sé per presidiare commercialmente il mercato asiatico che da aprile

potrà contare su una terza nave, "Costa Serena". Restano confermate la sede di Genova e la bandiera italiana per il marco Costa, per il semplice fatto che l'appeal dell'Italia per il mercato globale delle crociere non ha uguali e mai li avrà (grazie al cielo). Costa fa infatti leva nella sua campagna pubblicitaria su "Italy at sea" e questo non può in alcun modo essere messo in discussione da un ipotetico abbandono del Bel Paese.

Resta comunque da governare una delicatissima trattativa legata al trasferimento ad Amburgo dei quattro dipartimenti che qui danno lavoro a 161 persone. Al momento si è fermi alla lettera che Costa Crociere ha inviato ai sindacati in cui si annuncia il "trasferimento di ramo d'azienda". La procedura non si è quindi ancora avviata e lo si potrà fare solo quando i sindacati accetteranno di sedersi attorno a un tavolo e discutere con l'azienda. In quest'arco di tempo ci sta il pressing delle istituzioni e della politica che stanno cercando di fermare la decisione di Carnival, puntando a un coinvolgimento diretto del governo. Obiettivo difficile da realizzare, tenuto conto che si sta parlando della decisione di un gruppo che ha la sua testa a Miami di creare in Europa, in Germania, un nuovo centro, facendo convergere qui i dipendenti di altre due società controllate. Sono decisioni che è sempre complesso fermare. Anche se si farà tutto il possibile per invertire la rotta.

L'OPERAZIONE

E decolla anche la nuova struttura di Shanghai
Un direttore cinese per gestire il business asiatico

SI CHIAMA Buhdy Sin Bok, è cinese ed è stato fino alla fine di gennaio senior vicepresident Pacific Asia and China. Dal primo febbraio il manager asiatico è stato nominato direttore generale di Costa Asia, a Shanghai. Una decisione che sottolinea la sempre maggiore importanza dell'Asia per il gruppo Costa, in particolare del mercato cinese in rapida crescita. Bok è il secondo direttore generale che ha preso servizio il primo febbraio, visto che in Costa è arrivato Neil Palomba. Entrambi, così come Michael Ungerer, a capo di Aida Cruises, riporteranno direttamente all'amministratore delegato di Costa Crociere Michael Thamm che nei loro confronti è stato particolarmente incoraggiante. «Queste nomine ci aiuteranno a rafforzare i nostri marchi Costa Crociere e Costa Asia, e a sostenere lo sviluppo futuro a livello mondiale delle nostre attività, specialmente in Europa e Asia» ha dichiarato Michael Thamm. Ora però si tratta di gestire la trattativa sulla creazione del "Marine Operation Center" unificato per il gruppo Costa con sede ad Amburgo, in Germania, per gestire l'operatività della sua flotta, che al momento è composta da 25 navi, con il supporto di Lufthansa Technik. Carnival Maritime sarà guidata da Jens Lassen, al momento senior vicepresident Marine Operations di Aida Cruises, che anche lui riporterà a Thamm.



"Ci sono pezzi di un disegno che potrebbero garantire sviluppo, penso al Blue Print di Piano, alla nuova diga, alle riparazioni navali"

ternazionale. Mi spiace solo però che ai dirigenti della compagnia questo governo, e quelli precedenti, abbiamo dato la possibilità di costruirsi un grosso alibi per giustificare simili mosse».

A che cosa si riferisce?

«Al fatto di non aver mai scommesso a fondo sulla portualità e sulla logistica. Lo diciamo da anni, fa parte del piano del lavoro scritto dalla Cgil a livello nazionale: i trasporti e la logistica sono uno dei punti di forza di questo Paese. Spagna e Francia ci hanno investito parecchio, noi no, ci siamo arresi e non riusciamo più ad andare avanti. Sulle infrastrutture e sulla portualità accumuliamo ritardi e facciamo solo grandi discussioni. Io l'ho detto anche alla