

JACQUES JOFFE
GUGLIELMO MAISTO
FREDERIK NICOLAI
ATTILIO OLIVA
LANFRANCO VACCARI

Member of the Comitato Economico

Editrice Proprietaria S.E.P.
Sede Legale 16121 Genova Piazza Piccapietra, 21
Il responsabile del trattamento dei dati di uso redazionale è il Direttore Responsabile (D. Lgs. 30/06/2003 n.196)
Direzione Generale, Amministrazione, Tipografia
16121 Genova Piazza Piccapietra, 21 - Tel. 010.53881

Stampato da SAN BIAGIO STAMPA SpA
via al Serbellario N.5 della Guardia, 43P-43Q
tel. 010.723171 - Fax 010.7231740
Registrazione Tribunale di Genova N. 7424 del 17-06-1924



Certificato N.6262 del 11-12-2007

Opinioni

I 60 anni di Costa, occasione per far recuperare a Genova un modello vincente di portualità

GIORGIO CAROZZI

La città-fabbrica dei transatlantici era una credenziale, una cambiale in bianco, il loro fiore all'occhiello da mostrare orgogliosamente a New York o a Buenos Aires, in Venezuela, Sydney o nei Caraibi. E raccontano che Angelo Costa e i suoi fratelli si riunissero periodicamente nella grande villa di famiglia, nel levante genovese: per ringraziare il buon Dio di tanta generosità, davanti a un frugale pinzimonio e ai morigerati raviolini in brodo. Sessant'anni dopo, Genova affoga nell'indifferenza il genio industriale che si impone a cavallo di due secoli e stempera nella sua cattiva coscienza il compleanno di un'azienda che ha contribuito a internazionalizzare e irrobustire la Lanterna. Nel segno del libero mercato, della globalizzazione delle rotte e delle culture, degli investimenti, della professionalità e dello sviluppo occupazionale. Chiudendo definitivamente l'epopea della nave passeggeri di linea italiana con la splendida turbonave "Eugenio C." - l'ultimo grande transatlantico costruito per la nostra marina mercantile - prima di riconvertirsi in vera e propria multinazionale del mare.

L'antica ditta Giacomo Costa fu Andrea, trasformata nel 1967 in Costa Armatori spa e poi ribattezzata, negli anni Ottanta, con l'attuale denominazione (Costa Crociere spa), incarna e riflette uno dei problemi di fondo della società genovese: l'incapacità di usare (e amare) le eccellenze locali. La compagnia che ha scritto pagine importanti della storia marinara del Paese è da anni la grande esclusa dal dibattito politico sul futuro del porto.

Non è interpellata quando si tratta di affrontare un problema di interesse generale. Anzi, è stata costretta alla fuga.

La questione Costa, negli ultimi anni, è stata al centro di un circo mediatico che ha visto sfilare amministratori e demagoghi da quattro soldi, politici semianalfabeti e orecchianti rappresentanti dell'immutabile compagnia di giro. Alla fine è emerso chiaramente che l'opinione di chi ha dedicato una vita allo shipping non interessava a nessuno.

Quando dieci anni fa il gruppo Carnival di Micky Arison acquistò Costa Crociere, pochi pensavano che la storica compagnia genovese potesse ritagliarsi un successo così clamoroso nell'industria del turismo. Arison disse che la fortuna di Costa dipendeva solo dalla sua volontà e capacità di crescere. Di suo, il Re Mida delle crociere ha poi messo un modello di business senza uguali. Varrando scelte coraggiose, come quella di scegliere un manager come Pier Luigi Foschi, in quel momento responsabile della sede di Singapore di una ditta di ascensori. Dal momento del suo arrivo, Foschi ha introdotto idee inedite e un modello di gestione che si è rivelato vincente. La scalata si è fatta inarrestabile: oggi Costa Crociere è la prima compagnia europea con più di 1.100.000 crocieristi l'anno, schiera 12 navi in servizio e altre cinque nuove costruzioni in ordine, per un valore di 2,4 miliardi di euro.

Grazie a Costa Crociere il cantiere di Sestri Ponente è tornato ai fasti dei suoi anni migliori. E la leadership della compagnia si è estesa ai principali porti del Mediterraneo: ai primi sei (Barcellona, Civitavecchia, Palma de Majorca, Napoli, Venezia e Savona), le navi di Costa Crociere garantiscono quasi il 30% del totale dei passeggeri, cioè 2 milioni di unità nel 2007.

Navi, passeggeri e terminal ovunque nel mondo. Tranne che a Genova, dove la compagnia ha sede. Oggi non ha più senso tornare sui motivi dell'abbandono di Genova a favore di Savona, anche perché l'Autorità portuale di Savona ha lavorato benissimo, garantendo nuove prospettive al business. Ma è altrettanto urgente chiedere alla nuova amministrazione del porto di Genova di superare le visioni limitative che hanno inchiodato Costa. Impedendo qualunque possibilità di sistema per una compagnia che non si tira certo indietro quando si tratta di investire e crescere. Il modello vincente è quello della gestione diretta di terminal dedicati. Un modello che si potrebbe forse ancora realizzare a Ponte Parodi, se si potesse adeguare il progetto alle necessità delle grandi navi da crociera attuali.

L'Italia è il Paese europeo che trae i maggiori benefici dall'industria delle crociere, in termini di numero di navi costruite, passeggeri imbarcati e in transito. In Italia il settore delle crociere impiega oltre 74.000 dipendenti (+21% rispetto al 2005) e registra una spesa diretta pari a 3,2 miliardi di euro (+28% rispetto al 2005), di cui 1,45 spesi dall'industria crocieristica mondiale, in cantieri italiani, per l'ampliamento e l'ammodernamento della flotta.

Sulla spinta delle continue innovazioni apportate da Costa con la collaborazione di Fincantieri, le navi di oggi hanno caratteristiche inimmaginabili fino a pochi anni fa. E sono diventate esse stesse la destinazione-vacanza per un pubblico sempre più ampio. È un business in continua crescita, che ha in Costa Crociere il suo motore europeo. Sarebbe già un buon segno celebrare i sessant'anni di Costa con un minimo di attenzione per il futuro della città.

carozzi@ilsecoloxix.it