

PARLA L'A.D. DELLA COMPAGNIA: «IL NUOVO CENTRO DI AMBURGO FUNZIONALE ALLA CRESCITA»

# «Costa Crociere resta a Genova non ci saranno altri trasferimenti»

Thamm: «lo troppo duro con i dipendenti? Sono stato semplicemente corretto»

## IL COLLOQUIO

FRANCESCO FERRARI

GENOVA. «Risponderò a tutte le domande, sono una persona cortese». Da buon tedesco Michael Thamm non lascia nulla al caso, tanto meno le battute. E dietro quell'aggettivo, "cortese", c'è un messaggio chiaro, che nel lungo colloquio esclusivo con il *Secolo XIX* l'amministratore delegato di Costa Crociere utilizzerà più di una volta: «Con i miei collaboratori sono sempre stato corretto. Non ho inseguito indiscrezioni, voci di corridoio. Loro sono stati i primi a essere informati, quando la decisione di trasferire ad Amburgo alcune attività è stata ufficializzata. Lo ripeto: credo di avere agito con la massima trasparenza».

Era il 29 gennaio, e a quell'annuncio («mi chiede se potevo usare toni più "soft"? Ho semplicemente raccontato ai nostri dipendenti quello che stava succedendo») è seguito una bufera che non si è ancora placata, e che da Genova è rimbalzata sui tavoli del governo. Proprio oggi Thamm sarà a Roma, dove lo aspetta un agguerrito Maurizio Lupi («siamo sicuri che Costa potrà ancora beneficiare di sgravi fiscali, se trasferisce una parte dell'attività all'estero?», la sottile minaccia del ministro).

«C'è una cosa che vorrei premettere - dice - Costa Crociere è una società che ha la sua sede a Genova, e nessuno ha mai pensato di portarla altrove. Ma è anche una multinazionale con una quota mercato mondiale del 15%. Ecco, io ho la sensazione che la città non sia del tutto consapevole delle dimensioni di questa azienda. Costa è attiva a livello globale: abbiamo uffici in 14 Paesi e continuiamo ad aprirne, come è successo a Tokyo e in Cina. In Italia su dieci crociere vendute, sei sono Costa. L'Italia è oggi il nostro terzo mercato. Siamo, me lo lasci dire, un'azienda globale di successo». Un'azienda di successo che decide di trasferire quattro dipartimenti ad Amburgo non può non mettere in preventivo di essere travolta dalle polemiche.

MICHAEL THAMM  
a.d. Costa Crociere

«Il fatto è che grandi aziende come Costa hanno bisogno di piani e programmi ambiziosi e a lungo termine. Nel nostro caso, dobbiamo creare le condizioni per ordinare nuove navi e investire su nuovi mercati. Abbiamo un obiettivo chiaro: raddoppiare la competitività e le dimensioni della compagnia. Con i tre marchi Costa Crociere, Costa Asia e Aida vogliamo arrivare a un'offerta di 100.000 letti.

### IL CASO AMBURGO

«Con Lufthansa creeremo un centro di eccellenza senza precedenti»

È una sfida che dobbiamo portare a termine per i nostri azionisti, i nostri dipendenti e i nostri partner. La strategia è chiara, il progetto Carnival Maritime lo è altrettanto: per raggiungere questi traguardi abbiamo bisogno di un centro di eccellenza. Che avrà sede ad Amburgo. «Quello che realizzeremo con Lufthansa è qualcosa di straordinario, che non esiste nello shipping, un centro to-

### DIMENSIONI

«Siamo una multinazionale con una quota mercato mondiale del 15%»

talmente digitalizzato che ci permetterà di raggiungere i più alti standard di sicurezza. Voglio dirlo chiaramente: stiamo lavorando per crescere, per essere sempre più competitivi».

Eppure il timore dei dipendenti genovesi è un altro. «Siamo fermamente convinti che questo sia solo l'inizio di un piano di smobilizzazione che coinvolgerà da un minimo di 500 ad un massimo di 600 persone», ha denunciato mercoledì la rappresentanza sindacale della compagnia. Thamm è in grado di sostenere il contrario? «Non esistono programmi relativi ad altri trasferimenti. Io sono arrivato a Genova, tre anni fa, per creare qualità e fare crescere la compagnia. Da quando sono qui, abbiamo assunto 355 persone: un fatto eccezionale in una regione che continua a perdere posti di lavoro. Con noi lavorano 2.700 marittimi e 1.000 dipendenti "di terra" di nazionalità italiana. L'operazione di cui parliamo riguarda una quota fra il 2,5 e il 3% dei nostri lavoratori. Ed è un'operazione che riguarda non solo Genova, ma anche Rostock (sede di Aida, ndr).

Cifre, statistiche, riflessioni che oggi saranno al centro del summit romano convocato da Lupi. «Sarà un piacere raccontare al ministro che cosa rappresenta oggi Costa Crociere. Posso anticiparle due dati: le ricadute economiche dirette sulla città di Genova valgono 440 milioni di euro, mentre il nostro peso sul Pil locale è pari a 1 miliardo. Il governo mette in dubbio il diritto a battere bandiera italiana? Voglio solo ricordare che Costa Crociere è un'azienda che paga in Italia tutte le sue tasse. E le pago qui anch'io, in quanto dipendente di Costa. Da questo punto di vista, intendo rassicurare il ministro Lupi».

Quello fiscale non è il solo capitolo che ha bisogno di rassicurazioni: fra le voci circolate, c'è anche quella della cancellazione del marchio Costa per fare spazio a Carnival. «Nessuno ha mai pensato a questa soluzione - scuote la testa Thamm - Costa Crociere è un marchio italiano che ha vissuto un brutto momento nel 2012, ma che sta ottenendo i risultati migliori della sua storia. Oggi siamo leader sul mercato cinese e abbiamo una quota mercato del 50% in Europa centrale e occidentale. Costa è un grande brand, che vogliamo rendere ancora più forte. Mi aspetti un minuto, per favore...». Thamm esce

### SUMMIT COL MINISTRO

Rassicurerò Lupi: Costa è italiana, paga qui le tasse e garantisce a Genova 1 miliardo di Pil

### MARCHIO AL SICURO

Nessuno di noi ha mai pensato di cancellare il marchio Costa

### «BENEFICENZA E SOSTEGNO AI PIU' DEBOLI»

Al sindaco di Genova Marco Doria, che ha dichiarato che Costa «non ha legame affettivo con la città», Thamm replica così: «In tre anni abbiamo devoluto quasi 1 milione in beneficenza, sosteniamo l'attività di Sant'Egidio e abbiamo creato una Fondazione che si occupa di progetti sociali. Mi sorprende che il sindaco non se ne sia accorto».

dalla sala e rientra pochi istanti dopo con un cofanetto fra le mani. «Guardi, questo è il materiale promozionale del programma "neoCollection". Lo abbiamo appena stampato in cinquemila copie, che saranno distribuite fra i principali tour operator internazionali. È la testimonianza diretta di quanto sia importante, per i nostri azionisti, il marchio Costa Crociere. Ed è la prova che nessuno ha mai ipotizzato di cancellarlo. Non è un caso che l'ultima nave che abbiamo varato, la Diadema, sia stata presentata come ambasciatrice dell'*Italy's finest*. Da questo punto di vista sono felice che la direzione generale della compagnia sia stata assegnata a un italiano (Neil Palomba, ndr). Vede, c'è un proverbio tedesco che dice: l'invidia bisogna meritarsela, la compassione è gratuita. Ma noi siamo abituati a correre più veloci degli altri, e l'invidia non ci fa paura». Un proverbio che potrebbe adattarsi anche all'esperienza italiana di Thamm. A proposito: il suo futuro è legato a Genova o ad Amburgo? «Vivo a Sori, che per me è come dire Genova. E non ho traslocchi in programma».

francesco.ferrari@ilsecoloxix.it  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

### IL COMMENTO

MA I PRESUPPOSTI DELLA TASSA SUL TONNELLAGGIO ERANO DIVERSI

GIORGIO CAROZZI

**A** chi serve la tonnage tax, cioè la tassazione forfettaria basata sul tonnellaggio

delle navi, che rimane costante nel tempo anche quando gli utili sono maggiori? Certamente non allo Stato italiano, sempre solerte nell'imporre normative che spesso mettono in difficoltà gli imprenditori stranieri. Serve solo agli armatori che ne beneficiano. Soprattutto alla luce del caso Costa, la legge sarebbe almeno da modificare e aggiornare.

Costa Crociere è ufficialmente la holding che comprende, oltre al marchio Costa, anche quelli di Aida (compagnia tedesca) e Iberocruceros (compagnia spagnola, ormai in liquidazione). Negli ultimi dodici mesi la germanizzazione del gioiello genovese di famiglia si è fatta incalzante, con i manager italiani progressivamente sostituiti da tedeschi e spostamento di funzioni e responsabilità del gruppo verso la sede di Rostock della controllata Aida. In pratica, Aida usufruisce dei benefici della legge attraverso il legame con la Holding Costa, senza operare però con marittimi italiani (a bordo è presente personale tedesco e asiatico) e mantenendo in Germania la sede e gli oltre mille addetti.

Con scelta oculata e innovativa, a suo tempo il legislatore era intervenuto per favorire e consentire il rientro delle navi sotto bandiera italiana, con l'obiettivo evidente di garantire un incremento dell'occupazione sia per i marittimi sia per il personale di terra delle compagnie di navigazione iscritte ad altri registri. Il trasferimento di parti dell'azienda in Germania, tradisce lo spirito degli interventi legislativi tesi a sostenere il settore. Erano ben diversi i presupposti: condizioni super privilegiate in cambio di investimenti sul territorio. La fisicità territoriale della dinastia armatoriale non è folclore, ma il perpetuarsi di un business che è parte integrante del sistema-Italia. Sarebbe davvero singolare, insomma, non pagare tasse nel nostro Paese e ridurre contemporaneamente i dipendenti locali per privilegiare strutture di una nazione marittima concorrente. Trascurando anche il particolare che Aida è una giovane compagnia, rivolta esclusivamente al mercato tedesco, mentre il marchio Costa ha un secolo di storia e opera a livello globale con passeggeri di quaranta nazionalità.

Costa ha anche usufruito per anni di finanziamenti e contributi italiani per le nuove costruzioni. Alla fine degli anni Novanta il valore del gruppo era di circa mille miliardi, oggi ha sfondato il tetto dei sette mila. Una gigantesca super valenza. Carnival, proprietaria delle società, incassa i benefici e disinveste a Genova? Non sarebbe credibile.