

QUATTRO DIPARTIMENTI AD AMBURGO: LA COMPAGNIA PRONTA A TRATTARE

Costa frena sul "trasloco" la palla passa al governo

Telefonata tra Thamm e Lupi. L'ad sarà a Roma il 12 febbraio

IL CASO

SAMUELE CAFASSO

È STATO il giorno della tregua ieri in Costa Crociere. È il giorno dell'aggancio del governo, che si prepara a convocare Michael Thamm a Roma il 12 febbraio. Anzi, di più: ci sarebbe già stato un primo scambio telefonico tra il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi e l'amministratore delegato di Costa Crociere.

Dopo lo sciopero di lunedì e le dichiarazioni di fuoco dei sindacati - siamo pronti a bloccare le navi a Savona - ieri la compagnia ha fatto una parziale marcia indietro sul piano di trasferimento di ramo d'azienda ad Amburgo che avrebbe coinvolto 166 persone. La lettera spedita giovedì ha rettificato il management - non va intesa come l'avvio della procedura, che si sarebbe dovuta concludere in 25 giorni. Si tratta, invece, di una comunicazione preparatoria a un confronto. Una precisazione che già lunedì sera, dopo lo sciopero, rimbalzava dal quartier generale di Piazza Piccapietra e che ieri è stata ufficializzata.

«Nei fatti è un passo indietro. Ci permette di confrontarci senza una spada di Damocle sulla testa» spiegano Mauro Scognamiglio, Fit Cisl, e Giuseppe Nocerino, Uil marittimi. «È un primo passo positi-



Costa Diadema, l'ultima nave varata dalla compagnia genovese

15
navi
la flotta di Costa Crociere, a cui però fa capo anche Aida

1.000
dipendenti
i lavoratori di Costa Crociere nella sede centrale genovese

166
dipendenti
nei 4 dipartimenti che si vuole spostare ad Amburgo

vo» aggiunge Giacomo Santoro, Filt Cgil. I sindacati - ieri c'è stata una nuova assemblea in azienda - si preparano a incontrare l'azienda probabilmente il 9-10 febbraio. Ma è stato chiesto un incontro anche al prefetto, e un terzo in Camera di Commercio per sensibilizzare la città. Lunedì,

IL GOVERNATORE/1

«Istituzioni disattente? Io, come ministro, ho promosso il doppio registro per le navi»

in alcuni negozi, erano già comparsi adesivi a sostegno dei lavoratori.

Ma c'è un secondo livello, che è quello del coinvolgimento del governo. Dopo le telefonate tra Luigi Merlo, presidente del porto, e il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi da una parte e quelle, dall'al-



La protesta dei lavoratori di Costa Crociere

FORNETTI

IL GOVERNATORE/2

«Se Carnival, dopo anni, scopre di avere un problema con l'ufficio tecnico, è colpa mia?»

tra, tra il governatore Claudio Burlando e il sottosegretario alla presidenza Luca Lotti, il governo ha deciso di convocare a Roma il numero uno di Costa, Michael Thamm. Sarà un incontro a cui parteciperanno anche le istituzioni locali liguri: Comune, Regione, Autorità portuale.

L'INTERVENTO

ORA INTERVENGA PALAZZO CHIGI

dalla prima pagina

I risultati di tale impegno, certamente sostenuto e guidato dal management aziendale, sono stati riconosciuti e hanno permesso, anche in termini di esiti economici, a Costa Crociere di lasciarsi alle spalle quella vicenda. La società dunque, per esplicita e reiterata ammissione dei suoi vertici, ha superato positivamente la crisi; in questo percorso Genova e le sue istituzioni sono state costantemente e concretamente vicine all'azienda, parte viva e vitale della città. Sarei ingenuo se ritenessi che questo appoggio pieno e disinteressato della nostra comunità, dimostrato in più di una occasione, si debba e possa facilmente tradursi in riconoscenza; credo però che nessuno possa trascurare la vicinanza a Costa Crociere che i genovesi e i loro amministratori hanno dimostrato. Penso infatti che quando si parla, giustamen-

te, di "responsabilità sociale dell'impresa" si debba considerare anche il rapporto tra questa e una comunità di persone, un territorio nel quale la società è cresciuta, si è sviluppata, ha costruito nel tempo la sua identità - grazie al lavoro di migliaia e migliaia di individui -; una identità, un brand per usare l'espressione anglosassone, che è un punto di forza e di successo del gruppo. A questi temi tutti devono prestare attenzione: non sono argomenti riconducibili agli "affetti" ma alle relazioni tra soggetti diversi, ai valori. Valori che nessuno vuole contrapporre a una corretta gestione dell'azienda: il caso di Costa Crociere e del suo difficile ma positivo percorso recente dimostra che questi valori sono compatibili con un'impresa sana, capace di muoversi sul mercato. Non credo poi si possa parlare di scarsa professionalità dei lavoratori di Costa Cro-

ciere, che hanno invece ricevuto molti riconoscimenti della loro capacità. Esistono dunque numerosi elementi che possono indurre il vertice aziendale, o meglio la proprietà del gruppo, a riconsiderare la decisione annunciata. La richiesta ferma che il Comune rivolge all'impresa è quella di rivedere i piani la cui attuazione implica l'avvio di procedure di mobilità. Credo che analoga richiesta debba venire formulata anche dal governo nazionale. Il gruppo Carnival è un grande gruppo globale, ma ha un pezzo della sua sto-

CARNIVAL

«La presenza del gruppo nel nostro paese è una questione nazionale»

ria e della sua identità in Italia. La presenza del gruppo nel nostro paese è dunque una questione nazionale: si tratta di confrontare due approcci diversi - quello di una importantissima multinazionale e quello di un governo nazionale che assuma e valorizzi il settore dello shipping come settore qualificante della nostra economia - che debbono coesistere.

In tempi recenti le pagine dei giornali hanno riportato notizie relative alle vicende di grandi gruppi presenti nel nostro paese: penso a Electrolux, a Thyssen Krupp per il caso acciaierie di Terni. In tali situazioni l'intervento del governo è stato necessario. Lo è anche adesso. Per confrontarsi con Carnival, per dare risposte a quel bisogno di modernizzazione del "sistema paese" che può rendere l'Italia più attrattiva per gli investimenti esteri. Chiari sono dunque i compiti del-

la politica e ad essi non ci si può sottrarre. È però evidente che oltre all'impegno delle istituzioni, ai diversi livelli, per dare una prospettiva a Genova e all'Italia ci vuole un impegno del mondo imprenditoriale. La presenza dei gruppi stranieri, i cui legami con il nostro paese sono logicamente meno stretti, ha in molti casi sostituito quella di imprenditori italiani, privati o pubblici, che nel tempo hanno passato la mano. Questa constatazione mi porta a sottolineare come sia sterile (e storicamente falso) attribuire alla politica ogni responsabilità per le difficoltà che dobbiamo affrontare e come sia invece giusto richiamare tutti a un grande impegno collettivo e condiviso. Per creare un sistema che sia, come dicevo, più moderno ma che non dimentichi mai quei valori di rispetto del lavoro e delle persone che vengono richiamati con straordinaria efficacia dalla nostra Costituzione.

MARCO DORIA

L'autore è sindaco di Genova

L'appello Tursi: «Renzi si muova entro tre giorni»

*** IL CONSIGLIO comunale di Genova ha approvato all'unanimità un ordine del giorno che impegna il sindaco Marco Doria e la sua giunta ad «operare affinché entro tre giorni il governo Renzi attui tutte le azioni necessarie nei confronti del gruppo Carnival e Costa Crociere coinvolgendo comunque gli enti locali» per bloccare l'annunciato trasferimento da Genova ad Amburgo di 4 dipartimenti della sede genovese della compagnia crocieristica. Una decina di lavoratori ha manifestato durante il consiglio comunale srotolando due striscioni con le scritte «lavoro uguale dignità» e «Costa non si sposta».



Calzature Donna
SVENDITA TOTALE
FINO AL 28 FEBBRAIO PER CESSAZIONE ATTIVITÀ
 Genova - Via Albaro, 27 r. - Tel. 010.570.58.78

PEC PROTOCOLLO N. 389231

COSÌ IL PAESE E LA LIGURIA HANNO SOSTENUTO LA SOCIETÀ

Tasse, costo del lavoro e terminal tutti gli incentivi alla compagnia

Trasferimento più difficile se l'Italia adottasse il modello inglese

LA TASSAZIONE di favore per gli equipaggi, quella sugli utili grazie alla tonnage tax, i tappeti rossi per il terminal di Savona (anzi, due terminal) e infine lo "spotzone" sulla demolizione di Concordia, con tanto di cerimonia con il premier Matteo Renzi a benedire lo "storico legame" tra la compagnia e il Paese. In Italia e a Genova è quasi un riflesso condizionato lamentarsi della scarsa attenzione delle istituzioni e della politica nei confronti delle multinazionali che decidono di andare via dal Paese e dalla città. Ma il discorso non sempre regge. L'Italia e la Liguria hanno davvero fatto troppo poco per tenersi Costa Crociere?

Bisogna riavvolgere il nastro fino al 1997. In quegli anni, la flotta battente bandiera italiana è praticamente inesistente: non conviene agli armatori, che emigrano su bandiere di comodo, o di altri Paesi europei più convenienti. L'allora ministro dei Trasporti - non a caso un genovese, Claudio Burlando - propone un cambio di rotta introducendo la legge del doppio registro. La legge sul doppio registro, approvata a febbraio del 1998, consente, prima di tutto, l'impiego a bordo di marittimi extracomunitari pagati in base al contratto del Paese di origine a fronte di una quota maggioritaria di italiani nei posti di comando. Questa è la prima rivoluzione: da quel giorno in poi, una nave può battere bandiera italiana anche imbarcando un gran numero di stranieri a prezzi convenienti. Di più: all'equipaggio italiano è consentita una fiscalità di favore che consente uno sgravio sui contributi che riduce il costo del lavoro di circa la metà.

Gli armatori, in quell'anno, applaudono. La flotta italiana torna a crescere. Ma Costa Crociere, che in quel periodo storico parla di spostare la sede a Montecarlo e che ancora non è tornata a battere bandiera italiana, propone una nuova norma



L'inaugurazione del secondo terminal di Savona. Al centro, l'amministratore delegato di Costa Crociere Michael Thamm

che allarghi i benefici ai lavoratori a bordo che fanno capo a società terze, come chi organizza le escursioni, gli impiegati nei negozi, nei casinò e molto altro ancora. Se ne discute a un tavolo permanente con il ministro Vincenzo Visco. La norma viene approvata con la Finanziaria dell'anno dopo e Costa Crociere torna così nel nostro Paese, adottando la bandiera italiana per le proprie navi. Non è - sia chiaro - un favore ad hoc. Altre compagnie crocieristiche - è il caso di Msc -

mantengono la bandiera panamense, ritenendola ovviamente più conveniente, mentre potrebbero passare a quella italiana. È però evidente che, per agganciare Costa e altre compagnie marittime, l'Italia ha fatto un grandissimo sforzo sulla fiscalità. Sforzo che continua nel 2001 quando il governo Berlusconi, appena insediato e riprendendo il lavoro già portato avanti dal precedente esecutivo, introduce la tonnage tax. Cosa è la tonnage tax? È la tassazione forfettaria sugli

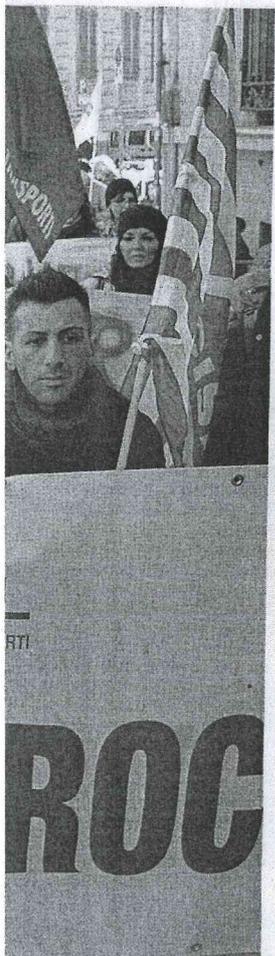
utili che vengono calcolati sulla base del tonnellaggio delle navi impiegate. Il meccanismo è chiaro: la tassazione rimane fissa (a un livello molto basso) indipendentemente dall'aumento degli utili. Un meccanismo utilizzato in altri Paesi e che rende l'Italia molto competitiva. La dimostrazione? La stessa Carnival, negli anni scorsi, ha portato la controllata Aida sotto l'ombrello Costa, adottando anche per le navi della società tedesca la bandiera italiana, considerata più conveniente di quella tedesca. La domanda, evidentemente, non è allora se l'Italia ha fatto abbastanza per aiutare le multinazionali del mare. Piuttosto il problema è capire se le leggi non vadano aggiornate per mantenere qui anche i quartier generali delle compagnie che sulle loro navi battono bandiera italiana. E allora, ad esempio, in Gran Bretagna una società ha accesso alla tonnage tax solo se mantiene sul territorio la gestione delle navi sotto il profilo tecnico, commerciale ed equipaggio. Se la regola fosse applicata anche in Italia, lo spostamento ad Amburgo degli uffici tecnici potrebbe avere qualche antipatica conseguenza sulle tasse da pagare. Certo, è un'arma molto pericolosa: se Costa rompesse completamente, portando anche le navi sotto un'altra bandiera e magari la sede a Montecarlo, l'Italia perderebbe tutto: equipaggi, sede centrale, introiti fiscali. Si tratta di una partita a scacchi, dove vanno dosate aperture e chiusure. Se, tanto per fare un altro esempio, il regime fiscale di favore applicato agli equipaggi fosse esteso anche al personale di terra, Amburgo sarebbe sempre così irresistibile? Non si tratta evidentemente di una questione di affetto o non affetto per una città, o un Paese. Contano i soldi e, nei fatti, sono le multinazionali ad avere spesso il coltello dalla parte del manico.

SA. C.

Voto all'unanimità

Il Consiglio regionale: «Burlando si attivi per mantenere la compagnia a Genova»

... ANCHE dal consiglio regionale arriva un appello a bloccare i trasferimenti dei lavoratori di Costa Crociere e ad aprire un tavolo con il ministro. All'unanimità è stato approvato un ordine del giorno presentato da Matteo Rosso (Forza Italia) e Edoardo Rixi (Lega Nord Liguria - Padania) ma sottoscritto da consiglieri di tutti i gruppi, che «impegna il presidente della giunta ad intervenire, attraverso un dialogo con l'amministrazione di Costa Crociere, in modo da garantire la difesa dei posti di lavoro e il mantenimento in Liguria e a Genova di un'azienda così importante». E «attivare un tavolo di concertazione con Governo, Regione, vertici dell'azienda e rappresentanze sindacali».



Quali saranno gli argomenti e i ragionamenti che si faranno intorno a quel tavolo, è ancora presto per dirlo. Ma una traccia si può individuare nelle parole di Claudio Burlando che ieri si mostrava molto infastidito dalle dichiarazioni di chi, da giorni, lamenta la scarsa attenzione da parte della città e delle istituzioni. «Mai come in questo caso, le critiche sono totalmente immotivate - dice al Secolo XIX - io come ministro mi sono fatto promotore del doppio registro navale nel 1998 e dopo, nel 2001, è arrivata la tonnage tax. Tutte misure giuste, ma che hanno molto favorito Costa Crociere. Poi Costa voleva un terminal proprietario e, nell'impossibilità di averlo a Genova, questo è stato costruito e poi raddoppiato a Savona. Infine, abbiamo portato a Genova Matteo Renzi per celebrare il riscatto dopo il caso Concordia, con l'avvio dei lavori di demolizione. Di più cosa potevamo fare? La verità è che Carnival ha rilevato Costa nel 1997. Quattordici anni dopo, nel 2012, con il caso Concordia si sono resi conto che v'erano problemi nell'ufficio tecnico? Non credo sia colpa nostra». Pulito dalla polemica politica, il messaggio è chiaro: Costa all'Italia deve molto, in termini di trattamenti fiscali e non solo. È stato un rapporto che ha favorito l'azienda e arricchito il Paese, allo stesso tempo. Ma tale rapporto ha bisogno di una reciprocità per andare avanti.

cafasso@lasecoloxix.it



3 Norme che aiutano Costa

■ Doppio registro navale

Il decreto legge approvato dal governo a fine 1997 e convertito in legge a febbraio del 1998 introduce una fiscalità di favore per l'equipaggio italiano. Inoltre consente l'imbarco di personale extracomunitario su navi battente bandiera italiana, consentendo così l'abbattimento dei costi sulla fascia meno qualificata del personale di bordo

■ Risoluzione 47 del 1999

La risoluzione del ministero delle Finanze, dipartimento delle entrate, allarga i benefici del doppio registro navale anche al personale imbarcato dipendente da società terze. Ovvero, per le navi da crociera, il personale che organizza le escursioni, parrucchieri, animatori etc.... Dopo l'approvazione di questa norma Costa Crociere è tornata a battere bandiera italiana

■ Tonnage tax Approvata nel 2001, introduce una tassazione forfettaria per le compagnie marittime battenti bandiera italiana basata sul tonnellaggio delle navi impiegate. La tassazione rimane così costante nel tempo, permettendo maggiori entrate quando gli utili sono

CineClub NICKELODEON
 Via della Consolazione 1 16121 Genova
 tel e fax 010.589640
 e-mail: info@cineclubnickelodeon.it
 www.cineclubnickelodeon.it

PROSSIMAMENTE

Giovedì 5 - Sabato 7
 Mercoledì 11 febbraio
 ore 21.15
 Venerdì 6 (d'argento)
 e Domenica 8 febbraio
 ore 16
VIVIANE

(Gett le Procès de Viviane Arnsalem)
 di Ronit Elkabetz, Shlomi Elkabetz, 2014