

REPORT RAI 3 - Risposte Gruppo MSC

19/01/2023

Si prega di dare lettura integrale delle risposte.

1 Qual è stato l'investimento da parte di Msc per l'apertura al pubblico di Ocean Cay? Quale l'origine dell'iniziativa.

Ocean Cay Marine Reserve è un progetto iniziato nel 2015 quando MSC chiesto alle autorità locali di poter realizzare un progetto ad alta valenza ambientale ottenendo pertanto una concessione per 99 anni. Nata negli anni '70 come sito per lo sfruttamento dell'estrazione industriale di sabbia, Ocean Cay è stata oggetto di una riqualificazione senza eguali che tra l'altro ha triplicato i posti di lavoro in loco. Un'isola che ha ripreso vita con un'iniziativa orientata alla sostenibilità e al ripristino di un ecosistema naturale, nonché un luogo pensato per la ricerca scientifica dove condurre ricerche sulla salute e sul restauro ecologico dei coralli in collaborazione con l'Università delle Bahamas e il supporto dei migliori esperti mondiali. Per questo oggi le autorità locali hanno riconosciuto attorno all'isola una Riserva Marina di 64 miglia quadrate, come testimonianza del grande lavoro svolto per la ricostruzione dell'habitat naturale.

Ocean Cay è frutto di un investimento iniziale di Msc Crociere di oltre 300 milioni di dollari.

L'area è stata oggetto di una minuziosa opera di bonifica durata tre anni che ha rivoluzionato l'isola e liberato il fondale inquinato da numerosi detriti, ricostruendo al contempo la barriera corallina con una specie di corallo super resistente. Oltre a questo, sono state intraprese azioni per favorire un ambiente a elevata biodiversità, tra cui la piantumazione di 75 mila piante di 5.000 alberi e palme e 22 differenti specie autoctone. Oggi Ocean Cay sta già assistendo ad un aumento della fauna marina nella zona, e sono state identificate 88 diverse specie di pesci autoctoni intorno all'isola così come aragoste, tartarughe marine e razze nonché conchiglie che stanno tornando a popolare la riserva naturale.

Anche le strutture edificate sull'isola per ospitare i clienti di MSC, sono state progettate e realizzate con particolare attenzione all'eco-compatibilità. Tutte scelte che testimoniano l'impegno della compagnia per la sostenibilità e la ferrea volontà di non creare una semplice area di divertimento come avviene per altre isole gestite da altre compagnie, ma un vero paradiso naturale dove poter vivere le Bahamas come sono sempre state.

2 Qual è la tipologia della concessione contrattata con le autorità locali?

Una normale concessione accordata dal Governo delle Bahamas, della durata di 99 anni.

3 Quante sono le navi da crociera attualmente in funzione e quante in costruzione/ordine?

La flotta di MSC Crociere si compone di 21 navi. Attualmente, MSC ha 4 navi in costruzione di cui due in Francia (Chantier de l'Atlantique) e altre due in Italia (Fincantieri) e altre 4 navi in ordine sempre con Fincantieri.

4 Quale è stato il costo complessivo della MSC Meraviglia?

Il costo complessivo è poco meno di 1 miliardo di euro.

5 Quale commento la società ha in merito alle classifiche stilate dalla ONG statunitense Friends of the Earth

Vengono pubblicate molte classifiche a cura di ONG, oggi quello che osserviamo è che Friends of the Earth risulta essere imprecisa perché cambia metodologia ogni anno ed entra solo superficialmente nel dettaglio delle tecnologie ambientali installate a bordo delle navi e dei loro effetti positivi sulla riduzione dell'impatto ambientale. MSC Crociere dal 2018 ad oggi ha investito 5 miliardi per costruire alcune tra le navi più

avanzate dal punto di vista ambientale dotandole delle migliori tecnologie disponibili sul mercato. MSC punta alla riduzione del 40% dell'intensità delle emissioni di carbonio entro il 2030 rispetto al 2008 e l'azzeramento delle emissioni di gas serra nelle nostre attività entro il 2050. Già oggi, grazie alle misure introdotte, abbiamo raggiunto una riduzione delle emissioni del 35% rispetto al 2008 e tra queste: la possibilità di ricevere l'energia elettrica da terra ove disponibile, le migliori tecnologie per rimuovere l'ossido di zolfo (SOX) e l'ossido di azoto (NOX) dai gas di scarico, scafi studiati per rendere le navi più efficienti e diverse tecnologie per il trattamento dei rifiuti e il risparmio energetico di bordo.

6 Quanti sono i dipendenti e i collaboratori italiani tra imbarcati e amministrativi a terra e quanti invece quelli stranieri sull'intero ammontare delle navi Msc, da crociera, passeggeri e cargo?

Il Gruppo MSC ha 150.000 dipendenti in tutto il mondo (tra uffici, personale imbarcato e di terra e altri servizi), di questi circa 25.000 sono italiani che spesso ricorrono posizioni di leadership o sono parte del management del gruppo e sono, se non la prima, una delle più numerose nazionalità rappresentate nel Gruppo.

7 Quali sono le tratte gestite dal gruppo che insistono sul Golfo di Napoli

La stragrande maggioranza delle tratte gestite dalle società partecipate del Gruppo MSC sono tratte di libero mercato che non godono di alcuna sovvenzione pubblica.

8 – 9 – 10 Dall'indagine della Dda di Napoli Gianluigi Aponte risulta indagato per corruzione, falso e traffico d'influenze. L'ipotesi, per i magistrati, è la formazione di un cartello di imprese per azzerare la concorrenza e cruciale per Aponte sarebbe un'intercettazione nella quale il comandante dà consigli all'amministratore dell'Alilauro Gruson, teoricamente sua concorrente, sulla strategia da attuare nei porti di Sorrento e Massa Lubrense.

Che tipo di rapporti aveva il comandante Aponte con Salvatore Di Leva? E perché si offre nel dispensare consigli su come battere la concorrenza?

Perché vogliono portare delle motonavi nel piccolo porto di Massa Lubrense dove lavora la piccola cooperativa "Marina della Lobra"?

Non possiamo rilasciare commenti. Tuttavia, il Sig. Aponte fiducioso sull'operato della magistratura, si ritiene completamente estraneo ai fatti, e lo stesso giudice per le indagini preliminari ha ritenuto che non ci siano indizi su un suo contributo.

(Cfr. estratto dell'Ordinanza del GIP: *"forti sono le perplessità circa un loro effettivo e soprattutto consapevole contributo"*).

11 A quanto ammonta l'investimento di Msc nel Gnl in termini economici e in termini di unità (per quanto riguarda il settore croceristico e quello cargo) e quanti o quali tipi di contributi pubblici sta utilizzando in Italia e Francia per la costruzione di nuove navi nei cantieri di Fincantieri e St. Nazaire.

Il Gruppo MSC ritiene che il gas naturale liquefatto sia un combustibile "di transizione" che contribuirà nel breve periodo a ridurre le emissioni di CO2, nel mentre si continuano a esplorare e sperimentare attivamente combustibili e tecnologie alternative a zero emissioni. Le navi alimentate a GNL sono infatti immediatamente pronte a ricevere carburanti a zero emissioni quando questi saranno disponibili. Ad oggi, la divisione crociere che ha già scelto di utilizzare il gas naturale liquefatto (GNL) nella sua flotta così come la divisione Cargo che, inoltre, ha 124 nuove navi in ordine e tutte prevedono la doppia alimentazione anche a GNL.

Il Gruppo MSC non riceve alcun contributo pubblico in nessun paese. La costruzione delle navi viene garantita in Italia da Sace, e in altri paesi dalle rispettive ECA (Export Credit Agency), attraverso export credit

ovvero finanziamenti garantiti alle imprese costruttrici (ad esempio Fincantieri) che vengono regolarmente ripagati e sono ideati per supportare l'export delle imprese.

12 In questo momento quale tipo di combustibile viene utilizzato sulle nuove navi con motori dual-fuel, Gnl o quello tradizionale?

GNL, salvo casi in cui non sia possibile per qualche specifico motivo.

13 Quali altri combustibili il gruppo sta opzionando con l'obiettivo di affrontare la transizione energetica

Stiamo continuando a studiare assieme ai centri di ricerca e aziende specializzate le diverse opzioni sul mercato che includono carburanti alternativi sintetici nel medio periodo e idrogeno verde nel lungo periodo. Tra le tecnologie alternative stiamo studiando anche la carbon capture. A bordo di MSC World America oggi in costruzione in Francia introdurremmo una nuova tecnologia "methane slip" che annulla completamente le emissioni in ormeggio in quanto consente di poter spegnere i motori a prescindere dalla disponibilità di ricevere l'elettrificazione da terra, grazie ad accumulatori di energia che si ricaricano in navigazione. La compagnia è anche una delle poche ad aver dichiarato di non voler utilizzare la rotta artica.

14 Presso l'Imo alcune nazioni del Pacifico hanno chiesto di votare una risoluzione per azzerare le emissioni di gas serra entro il 2050. Tre quarti dell'assemblea ha votato contro, compresa la Svizzera. Avremmo necessità di conoscere il punto di vista di Msc sulla questione posta dalle isole del Pacifico.

Sia la divisione cargo che la divisione crociere ha espresso da tempo il proprio impegno al raggiungimento della completa decarbonizzazione (net-zero) entro il 2050.

15 In quanto osservatore del governo svizzero presso la sede dell'Imo qual è il grado di influenza che Msc può esercitare nelle decisioni prese dal paese che rappresenta e quanto ha inciso nel votare contro la richiesta avanzata?

Nessuna compagnia di navigazione, MSC inclusa, ha un osservatore all'IMO. Come la maggior parte delle principali delegazioni nazionali, anche il governo svizzero a volte invita nella propria delegazione esperti del settore provenienti dall'associazione nazionale degli armatori, che in questo caso è la "Swiss Shipowners Association" di cui anche MSC fa parte. In ogni caso il processo decisionale su qualsiasi questione politica spetta in ultima analisi ai funzionari governativi svizzeri competenti.

16 Come il gruppo commenta le evidenze pubblicate dalla ONG Transport and Environment rispetto alle performance ambientali: <https://www.transportenvironment.org/discover/shipping-company-climbs-ranking-of-europes-top-climate-polluters/>

La valutazione comparativa fatta dalla ONG Transport & Environment di settori industriali completamente diversi tra loro non può produrre una classifica pertinente. È infatti fuorviante confrontare le emissioni delle industrie senza valutare anche l'impatto economico e sociale positivo che esse generano attraverso i loro prodotti e servizi. Nel confrontare le società di shipping, è chiaro che la presenza capillare di MSC e i volumi trasportati essendo leader di mercato generino una quantità maggiore di emissioni dichiarate rispetto ai suoi competitor, come dimostrano anche i dati di settore di terze parti. Come già detto, più o meno tutte le compagnie di navigazione producono emissioni di CO2 in relazione alle dimensioni della loro flotta. La variazione di CO2 emessa da una specifica compagnia può dipendere dall'area di interesse e dalle dimensioni della flotta impiegata per servire una determinata area. MSC è la più grande compagnia di navigazione che opera in acque europee, serve molti porti europei e trasporta volumi di merci notevolmente superiori a quelli dei suoi competitor. Inoltre, MSC gestisce una propria rete di navi "feeder" - navi più piccole impiegate su rotte locali - mentre altre compagnie di navigazione utilizzano per lo più compagnie di feederaggio terze e, di conseguenza, non riportano le emissioni di queste ultime nel sistema MRV.

17 Il 1 e il 2 gennaio 2019 la nave container Msc Zoe, 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza, ha riversato 340 container in mare. I residui del carico sono arrivati sulle coste olandesi e tedesche in una riserva protetta dall'Unesco. Ci risulta che Msc abbia pagato danni per 3,4 milioni di euro. A tal proposito avremmo necessità di sapere se la cifra è corretta e capire di chi sia la Msc Zoe, perché a noi risulta che il proprietario è la XIANGXING international ship, una società di Hong Kong, che ha l'indirizzo presso la sede di MSC a Ginevra, ma poi la nave ha bandiera panamense.

Le circostanze in cui si è trovata la MSC ZOE sulla TSS Terschelling nel gennaio 2019 sono state uniche e senza precedenti, nel mezzo di una tempesta la nave è infatti stata colpita da un'onda anomala. L'incidente della MSC ZOE ha richiesto un'importante operazione di recupero, supervisionata e finanziata da MSC, in pieno coordinamento con le autorità olandesi e tedesche.

I governi olandese e tedesco non hanno imposto a MSC multe o misure punitive. L'operazione di recupero avviata da MSC ha visto un contributo di 3,4 milioni di euro ed è stato reciprocamente concordato con i due governi durante le fasi di coordinamento.

Abbiamo infatti avviato rapidamente un'importante operazione di recupero, ingaggiando squadre di intervento e salvataggio di fama mondiale e una serie di fornitori locali. L'operazione di MSC ha garantito la pulizia delle spiagge, in alcuni casi effettuate a più riprese, e un intervento a mare che ha riguardato tutte le aree in cui eravamo autorizzati ad operare, seguendo ogni singolo rilevamento sonar dei materiali affondati o a pelo d'acqua.

Subito dopo l'evento, MSC ha intrapreso un'ulteriore iniziativa scegliendo di percorrere una rotta ufficiale e alternativa più lontana dalle coste belghe e olandesi.

La Compagnia continua ad implementare direttive sulle rotte designate per la navigazione dei container nel Mare del Nord e abbiamo continuato a investire in tecnologia, software e attrezzature per aiutare a gestire e prevenire il rischio di incidenti in mare durante condizioni meteomarine avverse. La sicurezza e la protezione dell'ambiente marino sono priorità assolute per MSC.

È pratica comune nel settore marittimo o acquistare direttamente la nave o tramite leasing, la società "XIANGXING international ship" è quella che ha concesso il leasing di MSC Zoe.

18 Quali bandiere batte la flotta MSC. Perché Msc utilizza anche bandiere di comodo per le sue navi?

La flotta di MSC naviga sotto una serie di bandiere riconosciute a livello internazionale di Stati con una lunga tradizione di registri navali commerciali. Questo include un numero rilevante di navi registrate negli Stati membri dell'UE, tra cui Malta e Portogallo attraverso i loro registri aperti. Ad esempio, 9 delle 21 navi della flotta di MSC Crociere sono registrate nello Stato di Malta, membro dell'UE. Il gruppo peraltro controlla o partecipa molte compagnie di navigazione che battono bandiera italiana. Inoltre, la bandiera battuta dalle navi in genere non influisce sul quadro giuridico sostanziale in base al quale la navigazione è regolamentata, poiché tali norme sono il più delle volte stabilite attraverso trattati internazionali che vengono applicati e fatti rispettare in tutto il mondo indipendentemente dalla bandiera battuta da una determinata nave, ed è in definitiva l'armatore ad essere responsabile della conformità alle norme ovunque la nave stia navigando.

19 Quante navi di proprietà di Msc battono bandiera svizzera?

Nessuna, in quanto la Svizzera ha solo poche decine di bandiere disponibili da poter concedere e sono perlopiù state già assegnate.

20 A partire dal 2002, quante navi da crociera sono state costruite nei cantieri di St. Nazaire e quante in quelli italiani di Fincantieri?

Quanto MSC Crociere ha iniziato a costruire le proprie navi all'inizio degli anni 2000 solamente i cantieri francesi (Chantier de l'Atlantique) avevano slot disponibili. Quando, dal 2014, c'è stata disponibilità anche nei cantieri italiani di Fincantieri, MSC ha spostato subito il suo baricentro in Italia. Gli ordini di Fincantieri rappresentano un investimento totale di 3,5 miliardi nel cantiere con un impatto complessivo sull'economia italiana di circa 16 miliardi. L'investimento complessivo di MSC Crociere per la costruzione di 10 navi con Fincantieri, a partire dal 2014, ha un valore di circa 7 miliardi di euro (4 navi di classe Seaside: 3,5 miliardi + 6 navi Explora Journeys per 3,5 miliardi). L'impatto economico complessivo di questi investimenti sull'economia italiana è stimato in circa 31,5 miliardi di euro, secondo i multipli (4,5) forniti da Fincantieri.

21 Msc ha ottenuto dal governo francese prestiti agevolati e finanziamenti pubblici per costruire le proprie navi da crociera in Francia? E dal governo Italiano?

Il Gruppo MSC non riceve alcun contributo pubblico in nessun paese. La costruzione delle navi viene garantita in Italia da Sace, e in altri paesi dalle rispettive ECA (Export Credit Agency), attraverso export credit ovvero finanziamenti garantiti alle imprese costruttrici (ad esempio Fincantieri) che vengono regolarmente ripagati e sono ideati per supportare l'export delle imprese.

22 Per quanto riguarda la vicenda di Alexis Kohler (cugino della moglie di Gianluigi Aponte) a noi risulta che è stato capo dello staff di Macron quando era ministro dell'Economia. Poi è andato a lavorare a Ginevra per Msc, come direttore finanziario e al tempo stesso tempo era il responsabile della campagna elettorale di Macron per le presidenziali del 2017. Inoltre come riportato dalla giornalista francese di Mediapart Martine Orange Kohler in passato avrebbe seguito anche le vicende dei cantieri di St.Nazaire, dove sono state prese decisioni importanti a favore di Msc. A tal proposito avremmo necessità di sapere il suo ruolo nella nazionalizzazione dei cantieri di St. Nazaire del 2017.

Non abbiamo evidenze ma è chiaro che la domanda andrebbe posta a Alexis Kohler. MSC non ha giocato nessun ruolo, diretto o indiretto, nella privatizzazione dei cantieri di St. Nazaire.

23 Ci risulta che nel 2017, Aldo Spinelli, il presidente del porto di Genova Signorini, il sindaco Bucci e il Presidente Giovanni Toti abbiamo raggiunto a Ginevra il comandante Gianluigi Aponte per un incontro. Durante l'incontro si è parlato anche della necessità di realizzare una nuova diga foranea per permettere l'ingresso in porto delle grandi navi?

Si è trattato di un incontro nel quale sono state presentate le prospettive di sviluppo del porto di Genova e in tale contesto si sarà sicuramente fatto cenno anche alla diga.

La diga di Genova è in prima istanza un'opera di protezione a mare della città rispetto ai cambiamenti climatici e di sicurezza della navigazione del porto di Genova, che per il suo posizionamento geografico è destinato a incrementare ulteriormente i propri traffici a beneficio dell'intera catena logistica nazionale ed europea, contribuendo ad aumentare la competitività della portualità italiana rispetto agli scali del Nord Europa. A Genova il Gruppo MSC ha oggi un terminal di ridotte dimensioni – Calata Bettolo – che rispetto agli altri terminalisti presenti a Genova ha una minore rilevanza per il porto, quando verrà realizzata la diga questo consentirà al Gruppo così come agli altri terminalisti e ai loro clienti di favorire l'operatività del porto nel suo complesso consentendo l'attracco di navi di maggiori dimensioni. In questo contesto il progetto della diga foranea di Genova è un progetto di valenza strategica per la città e l'intera portualità genovese.

24 Riguardo i rapporti con il Presidente Toti ci risulta anche che il gruppo Aponte, tramite una società controllata, abbia finanziato il comitato Giovanni Toti con 10mila euro. Il dato è corretto?

Si è trattato di un contributo trasparente di 10 mila euro versato dalla società Le Navi di Genova nel rispetto delle norme e ampiamente reso di pubblico dominio come previsto dalla normativa vigente.

25 Negli ultimi anni c'è stato un processo di progressiva concentrazione degli armatori autorizzato dall'Unione europea nel 2009 che ha dato vita a tre grandi alleanze. Quando nasce l'alleanza 2M e con quale spirito

Le alleanze globali per la condivisione delle navi portacontainer sono state sviluppate e autorizzate in accordo con i governi e sono state essenziali in momenti molto difficili per il settore come, ad esempio, la crisi del 2008 quando molte compagnie armatoriali sono collassate e alcune fallite. Le alleanze hanno avuto un impatto positivo negli ultimi 8 anni in termini di flessibilità operativa e di contenimento dei costi, consentendo alle compagnie di offrire un servizio più ampio e competitivo ai loro clienti, pur mantenendo le proprie specifiche strategie commerciali e consentendo di trasferire un vantaggio anche ai caricatori. Le alleanze hanno anche permesso di creare importanti economie di scala che hanno consentito al trasporto marittimo di sopravvivere in tempi di eccesso di offerta e di tariffe molto basse.

26 Questa concentrazione quanto ha inciso sull'aumento dei noli, arrivati fino al 500% in più, anche dopo la fine della pandemia?

No, non c'è nessuna correlazione. Da tempo peraltro assistiamo al crollo dei noli con il ritorno dei prezzi ai livelli pre-pandemia. Le restrizioni in continua evoluzione imposte dalla pandemia COVID-19 hanno portato a una congestione portuale senza precedenti, alla carenza di container e a una capacità limitata, che ha lasciato centinaia di navi in attesa di ormeggio nel 2020-22. La carenza di container è stata anche dettata dalla generalizzata mancanza di manodopera, fermata dalla pandemia, tra cui lo stop alle squadre operative nei terminali, la mancanza di autisti per i camion e di personale di magazzino. Per mantenere i flussi commerciali e garantire le esigenze del mondo durante la pandemia, abbiamo rafforzato la nostra rete, immesso capacità di carico aggiuntivo per fornire tutta la capacità disponibile e abbiamo fatto navigare le nostre navi al meglio per cercare di consegnare le merci in tempo e mitigare l'impatto della congestione, il tutto nel contesto di una domanda estremamente elevata di servizi di trasporto.

L'elevata domanda di beni da parte dei consumatori, soprattutto negli Stati Uniti, unita ai vincoli di congestione, ha fatto sì che le compagnie si contendessero lo spazio sulle navi portacontainer anche quando quasi tutta la capacità globale era dislocata in mare. Con la riduzione della domanda e l'allentamento delle restrizioni COVID dall'estate del 2022, il mercato del trasporto marittimo si è normalizzato tornando oggi ai livelli pre-pandemia dopo un periodo di tariffe relativamente elevate. Il mercato del trasporto merci rimane soggetto alla sfida dell'aumento e della diminuzione delle tariffe e dei ricavi. Il COVID ha, infatti, sollevato dubbi sulla capacità di resistenza delle catene di approvvigionamento globali ma ha anche sottolineato a tutto il mondo il ruolo essenziale del trasporto marittimo e della logistica e delle persone che lavorano con tenacia per gestire navi, camion, treni, depositi e terminali portuali mantenendo attivo il commercio globale.

26 e 27 Qual è l'ammontare dei profitti del gruppo Msc degli ultimi due anni? Perché non sono disponibili i bilanci della Holding del gruppo?

Essendo una società privata, MSC non è tenuta né a divulgare né a commentare i propri risultati finanziari o altre questioni commerciali o finanziarie correlate.

28 Perché Msc è uscita dalla trattativa per l'acquisto di Airways?

Come annunciato lo scorso novembre, il Gruppo MSC ha informato le autorità competenti di non essere più interessata a partecipare alla privatizzazione di ITA Airways, non ravvisando più le condizioni nella procedura in essere.

29 Quali sono le intenzioni del gruppo rispetto all'acquisizione della compagnia Italo

Non c'è nessuna trattativa di acquisizione in atto per Italo ma, come abbiamo dichiarato in varie occasioni, l'Italia per noi è un paese importante e guardiamo sempre con attenzione ai dossier che possano essere interessanti per lo sviluppo del nostro Gruppo.

30 Quale è la posizione del gruppo rispetto al disegno di legge di tonnage tax attualmente in discussione in Svizzera?

La tonnage tax è una direttiva europea, riconosciuta dall'OCSE e utilizzata anche in altre aree. Adottando un'imposta sul tonnello, un Paese può sostenere il proprio settore marittimo fornendo un regime fiscale simile a quello degli altri Paesi limitrofi. MSC è quindi favorevole alla recente proposta della Svizzera di armonizzarsi con gli altri regimi di tassazione dei trasporti marittimi applicati nei Paesi dell'UE e non.

31 Come il gruppo commenta le critiche di alcune associazioni rispetto all'assenza di un limite per quanto riguarda il ricorso alle bandiere di comodo

La flotta di MSC e delle sue controllate naviga sotto una serie di bandiere riconosciute a livello internazionale di Stati con una lunga tradizione di registri navali commerciali compresa. Questo include un numero rilevante di navi registrate negli Stati membri dell'UE, tra cui Malta e Portogallo attraverso i loro registri aperti e anche l'Italia.

32 Che rapporti i vertici del gruppo hanno avuto, negli anni, con il primo promotore del disegno, Guillaume Barazzone

MSC è uno dei principali datori di lavoro a Ginevra. Così come fanno anche altre aziende locali di simili dimensioni, su Ginevra o ovunque siano basate, MSC interagisce talvolta con il governo locale. Il Signor Barazzone era a suo tempo il Sindaco di Ginevra, allo stesso modo MSC ha interagito sia con i suoi predecessori che con coloro che lo hanno succeduto.