



LO STATO DEL MONDO

Agli inizi del container.
Il Lloyd Triestino e le linee per l'Australia

Alla memoria di *Giacomo Borruso*

Agli inizi del container.
Il 'Lloyd Triestino'
e le linee per l'Australia

a cura di *Sergio Bologna*

Asterios Editore

Trieste, 2021

Il Comitato Promotore delle ricerche sulla
storia del container in Italia è composto da:

Sergio Bologna

Fabrizio Borgogna (segretario)

Danilo Stevanato

Diego Stinco

Alessandro Tudor

Prima edizione nella collana lo stato del mondo, Novembre 2021.

© Sergio Bologna, 2021

© Asterios Editore, Trieste 2021

I diritti di memorizzazione elettronica,
di riproduzione totale o parziale con qualsiasi mezzo sono riservati.

ISBN: 9788893132381

Indice

La storia si ripete?, 11
di *Zeno D'Agostino*

Storia e formazione, 15
di *Stefano Beduschi e Bruno Zvech*

Ricorrenze, 17

50 anni dopo:
il contributo del 'Lloyd Triestino' alla containerizzazione, 21
di *Sergio Bologna*

Martin Orchard, Intervista, 67
di *Sergio Bologna*

Cosa sono il C.I.S.Co. e il BIC?, 87
di *Giordano Bruno Guerrini*

Appendice 1, 90
Appendice 2, 91

La storia si ripete? di Zeno D'Agostino

Questo libro è realmente un libro di storia? O questo è un libro che presentando i fasti, ed anche qualche guaio, del passato cerca di insegnarci come agire per costruire il nostro futuro?

Partiamo dalla storia raccontata in questo libro: è una storia di fenomeni globali e di come alcuni uomini, uomini che noi conosciamo e che abbiamo frequentato o frequentiamo, li hanno affrontati nel modo migliore applicando le giuste strategie costruendo il futuro nazionale e di Trieste.

La nave (la Lloydiana) e l'alleanza armatoriale (AECS/ANZECS) sono fondamentalmente l'occasione per raccontare una vicenda importante del nostro passato, ma anche per riflettere sul futuro dei prossimi decenni.

Tralasciando gli uomini, entriamo nel merito dei fenomeni globali di cui sopra.

L'avvento del container

Questo è chiaramente il fenomeno principale descritto dal libro, fenomeno che era già in atto in altre parti del mondo e che finalmente arriva negli anni '60 in Europa ed in Italia e vede lo sforzo del Lloyd Triestino nell'entrare a farne parte in maniera competitiva anche attraverso l'alleanza AECS poi divenuta ANZECS. Nel libro si capisce come già allora

dei grandi uomini avevano capito quali e quanti sconvolgimenti avrebbe portato l'avvento del container nello shipping e nei trasporti globali. Il libro cita ad esempio le innovazioni assicurative che derivavano dall'altro grande fenomeno conseguente alla containerizzazione e cioè l'integrazione modale. Ed in questi passaggi sull'intermodalità Sergio Bologna cita un giovane Giacomo Borruso come profeta illuminato dello sviluppo del container nel settore a Trieste, un prof. Borruso che ancora per lungo tempo piangeremo e rimpiangeremo e che mi sento di ricordare con affetto ed ammirazione in queste righe.

Il container è da considerarsi protagonista assoluto della globalizzazione degli ultimi decenni grazie alla sua opera di democratizzazione dei territori che ha permesso di realizzare insediamenti industriali in ogni parte del globo grazie al quasi annullamento del costo del trasporto marittimo intercontinentale. Il globo è diventato tale solo dopo l'avvento del container, prima il globo dal punto di vista logistico industriale era ristretto ad un quarto del mondo: con il container tutte le nazioni sono state coinvolte dalla globalizzazione. Un bene? Un male? Dipende dai punti di vista, ma la realtà oggettiva è che la globalizzazione è stata permessa dal container prima che dal WTO.

Lo shipping globale e le alleanze

Sembra incredibile ma allora come oggi il tema fondamentale di cui parlare è quello delle alleanze tra compagnie armatoriali. E non era allora come non lo è oggi solo un problema trasportistico. Era ed è un grande tema economico e geopolitico globale. Le alleanze che hanno permesso l'annullamento del costo del trasporto globale portando il mondo alla sua completa integrazione industriale e trasportistica, oggi possono riportare il mondo, falciato da Cambiamento Climatico e da Guerre Commerciali ad una situazione politica ed economica da primi anni '70. Leggere oggi di Guerra Fredda, della Chiusura del Canale di Suez e della

Crisi Petrolifera ci ricorda come questi pericoli possano sempre ritornare alla ribalta.

Anche la progressiva discesa a terra degli armatori con lo sconvolgimento degli equilibri storici commerciali nelle supply-chain globali diventa elemento storico del passato analizzato nel libro su cui vale la pena riflettere anche oggi.

Quindi studiare e leggere in questo libro cosa successe allora è di straordinaria importanza ed ammonimento e ci può aiutare ad affrontare momenti che già oggi viviamo e su cui dovremo fare scelte politiche importantissime nel nostro prossimo futuro, sia a livello nazionale che internazionale.

Il ruolo del 'pubblico'

Leggere questo libro ci riporta anche a riflettere su uno dei temi che ritengo più importanti per il momento storico che stiamo vivendo. Non sfuggirà ai più che l'epoca storica di riferimento del libro somiglia (purtroppo) sempre più alla caotica sequenza di avvenimenti che caratterizzano l'ultimo decennio e soprattutto gli ultimi cinque anni.

Come ho già scritto: guerra dei dazi, scontro geopolitico tra nuovi blocchi dominanti, cambiamento climatico, rivoluzione localizzativa delle catene logistiche globali, pandemia, crisi dei costi di fattori importanti dell'economia come materie prime e trasporto marittimo internazionale... non si riesce a distinguere quale elemento tra questi sia attuale o passato.

È una nuova era del caos che non può che prevedere un diverso atteggiamento dal punto di vista politico del ruolo dello Stato o del "Pubblico" in economia.

La storia insegna, ed il libro anche, quali siano i vantaggi di una azione diretta dello Stato nella gestione di dinamiche economiche ed anche imprenditoriali nel settore del trasporto internazionale. Ed insegna

pure che quando nella storia vige l'equazione Trasporti=Geopolitica tale azione diretta è quasi obbligatoria. La storia insegna però, ed il libro lo conferma, quali siano gli elementi negativi di tale iniziativa, ma di fronte ad un crescente caos globale (ed oggi il caos globale è in continua crescita) gli stati o i territori caratterizzati da un forte dinamismo del "Pubblico" sono protagonisti positivi del proprio futuro, a chi invece non lo è tocca leccarsi le ferite, se non qualcosa di peggio

I temi che caratterizzano le pagine del libro sono lontani nel tempo, ma se analizzati nella giusta maniera ci portano a constatare che i due periodi storici, seppur lontani 50 anni, sono in molti casi analoghi e coincidenti in termini di scenari globali, problematiche locali, analisi tecniche e soluzioni.

Non resta che il mio augurio ad una buona lettura ed al recepimento della grande lezione storica, politica ed economica contenuta in queste pagine.

Storia e formazione

In occasione del 65mo anno dall'invenzione del container marittimo, destinato a rivoluzionare il sistema del trasporto, determinando il cambiamento del mondo, così come fino ad allora lo avevamo conosciuto non solo circa gli aspetti commerciali (si sa che assieme alle merci si trasportano anche conoscenze e competenze), siamo davvero grati al Comitato Promotore e a coloro che hanno lavorato a diverso titolo, per aver ideato e prodotto questo prezioso "racconto".

Si tratta di una accurata ricostruzione che, attraverso fatti e testimonianze, ci riporta ad una parte importante della nostra storia e solo attraverso questa possiamo capire il presente.

Questo è un aspetto che la Fondazione Accademia Nautica dell'Adriatico mette in gran rilievo, infatti alle nostre Allieve ed ai nostri Allievi affidiamo la consapevolezza dell'importanza delle nostre radici, non per esserne prigionieri ma per progettare il futuro, si conserva e tramanda ciò che si conosce per implementare le nostre competenze.

La nostra Fondazione rappresenta l'Infrastruttura Formativa di Alta Gamma al servizio dello sviluppo del cluster marittimo portuale ed è un riferimento regionale e nazionale, a tutte e tutti quelli che a noi si affidano, nelle diverse specializzazioni formative che proponiamo, offriamo la possibilità di trovare le traiettorie per realizzarsi professionalmente e socialmente in una realtà complessa come quella che stiamo vivendo.

Sappiamo anche che in tutte le epoche soggette a forti trasformazioni istituzionali, politiche, economiche e sociali, la " formazione " è l'elemento chiave per l'integrazione e l'interazione con quei fenomeni che magari sembravano non appartenerci (pensiamo solo ai profondi rivol-

gimenti sociali ed economici prodotti dalla pandemia che stiamo attraversando, con ricadute che dureranno molto tempo ancora e la liquefazione di quella che tutti eravamo convinti fosse la “normalità”...).

Da qui il forte senso identitario della nostra Accademia, le proprie radici e l'identità che ne consegue sono essenziali per affrontare qualsiasi sfida quando, come nel nostro caso, si tratta di un'identità inclusiva e accogliente, peraltro tipica della gente di mare.

Stefano Beduschi, Presidente

Bruno Zvech, Direttore

Ricorrenze

Come dice giustamente un libro diventato famoso, il container marittimo ha cambiato il mondo. Qualcuno lo aveva capito abbastanza presto, un paio d'anni dopo che il primo "box" aveva toccato il suolo del continente europeo, una banchina del porto di Rotterdam. Quest'anno, 2021, ricorre il 65mo anniversario della sua invenzione. Non ce lo ha ricordato qualche istituto di ricerche storiche ma la prima compagnia di navigazione al mondo del traffico container, la danese Maersk, che in un certo senso impersona il successo mondiale di questo sistema d'imballaggio, il quale in realtà è molto di più: un nuovo processo del ciclo di trasporto delle merci.

Se queste cose erano ben note ai professionisti dello shipping, forse non lo erano alla grande opinione pubblica mondiale che può guardare la televisione. Ma lo sono diventate nell'aprile del 2021, quando una nave gigante dell'ultima generazione si è arenata nel Canale di Suez, paralizzando in un colpo solo la principale arteria del commercio marittimo mondiale, quella che collega l'Asia all'Europa. L'immagine della "Ever Given", messa di traverso, è diventata un simbolo del nostro tempo.

A capire tra i primi che il container avrebbe cambiato la storia sono stati i redattori di "Primo Maggio" una rivista pubblicata in Italia nei turbolenti Anni Settanta. Nel numero 12, del giugno 1978, era apparso un articolo intitolato "Storia del container", autore un giovane veneziano, Franco Bortolini. Forse era il primo tentativo al mondo di tentare una precoce "storicizzazione". Il fondatore di quella rivista è l'autore di

queste righe, allora docente alla Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Padova, oggi Presidente dell'Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi di Trieste (AIOM). È comprensibile quindi che, in vista della ricorrenza dell'invenzione del container, gli sia venuto in mente quel numero della vecchia rivista e si sia chiesto se non fosse opportuno festeggiare quell'anniversario. Tanto più che, da quando ha ripreso a frequentare l'ambiente marittimo-portuale triestino, ha spesso sentito parlare da amici e colleghi del ruolo svolto da una compagnia di navigazione italiana, nata a Trieste alla prima metà dell'Ottocento, nella "industrializzazione" di quel sistema d'imballaggio. Si tratta ovviamente del Lloyd Triestino.

Chi gli ha trasmesso per primo queste informazioni è stato un suo vecchio compagno di scuola al liceo "Petrarca" di Trieste, Claudio Boniciolli, che è stato amministratore delegato dell'Adriatica di Navigazione e Presidente dei porti di Venezia e di Trieste. Boniciolli, entrato al Lloyd in giovane età e diventatone uno dei dirigenti, ebbe l'occasione di seguire direttamente a Londra alcuni aspetti della politica internazionale della compagnia. A queste prime informazioni se ne aggiunsero altre, fornite da ex dirigenti dell'Ente Porto come Danilo Stevanato o da ex capitani di bordo come Diego Stinco, ambedue colleghi all'AIOM. Ha preso corpo in tal modo il progetto di commemorare i 50 anni della partecipazione del Lloyd a uno dei primi consorzi di servizi transoceanici full container, tra Europa e Australia. Un progetto che ha incontrato subito il favore del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Orientale, Zeno d'Agostino.

Ma con la pura memoria delle persone non si scrive la storia, occorrono documenti scritti e questi non si trovavano o non erano facilmente accessibili. La situazione si è sbloccata solo dopo che si è riusciti a sapere che una delle compagnie superstiti di quel consorzio, la tedesca Hapag Lloyd, dispone di un archivio perfettamente organizzato e ben presidiato, la cui curatrice, la signora Martina Fähnemann, si è messa

subito a disposizione affidando al sig. Fabian Kneule, della società incaricata d'inventariare e digitalizzare l'archivio, il compito di seguire la pratica. Qui intendo esprimere loro la nostra sincera gratitudine per questo decisivo supporto.

Un altro passo importante è stato l'incontro con Vittorio Piccoli, già dirigente marketing del Lloyd che, oltre a fornirci preziose informazioni ed a leggere e commentare le prime stesure della nostra ricerca, avendo conservato parecchio materiale a stampa, lo ha messo a nostra disposizione.

Più avventuroso è stato il reperimento di contatti con esperti e storici in Australia, dove nel 2019 erano state organizzate delle manifestazioni importanti per ricordare il primo arrivo di una full container in un porto australiano. Era stato realizzato anche un film disponibile su Internet. Fallito il tentativo di passare dagli Istituti Italiani di Cultura, si è preso contatto direttamente con la casa di produzione del film e così abbiamo guadagnato la preziosissima collaborazione di Martin Orchard, al quale abbiamo fatto l'intervista pubblicata in queste pagine.

Tramite Francesco Parisi, titolare di un'antica casa di spedizioni, ed alcuni funzionari della HHLA, azionista della piattaforma logistica del porto di Trieste, siamo entrati in possesso del volume di saggi con cui il Porto di Amburgo aveva ricordato nel 2018 il cinquantesimo dell'arrivo del container sugli scali anseatici. È un'opera che, accanto a una breve ricostruzione storica, pubblica numerosi contributi sulle problematiche attuali della containerizzazione.

La storia che qui abbiamo tentato di ricostruire, nata "triestina", diventò sempre più "genovese" nel corso del tempo. Abbiamo coinvolto quindi colleghi dell'ambiente portuale e del mondo della ricerca di Genova e da qui è nata la vera e propria "scoperta", l'incontro ricco di sorprese di questa avventura: l'archivio del Centro Italiano Studi Container (C.I.S.Co.), una vera miniera di informazioni sulle diverse fasi della containerizzazione sia in Italia che a livello internazionale. Il suo segretario,

Giordano Bruno Guerrini, è anche l'attuale Presidente del BIC (Bureau International des Conteneurs) di Parigi, l'ente che assegna a livello mondiale i codici identificativi ai singoli box. A Genova infine non è stato difficile trovare persone del mondo accademico che avevano avuto un ruolo diretto nell'introduzione delle nuove tecnologie sulle navi full container, come Pier Paolo Puliafito.

Ma non avevamo ancora avuto accesso alla fonte più importante, l'Archivio del Lloyd Triestino, se non per una parte limitatissima della sua biblioteca, da cui comunque abbiamo tratto due importanti e quasi introvabili pubblicazioni.

Finalmente, all'inizio di luglio 2021, grazie a Maurizio Eliseo, supportato da Fabrizio Borgogna, abbiamo potuto mettere le mani sui verbali dei CdA del Lloyd degli anni che c'interessavano. Il quadro cominciava ad essere abbastanza chiaro. A Maurizio Eliseo quindi va il merito se questa ricerca ha potuto raggiungere un sufficiente livello di attendibilità. Ai dirigenti e funzionari di Italia Marittima, la società che ha raccolto l'eredità del Lloyd, va il nostro ringraziamento. Altre persone e istituzioni che, con il loro contributo, ci hanno permesso di illuminare questo o quel passaggio della vicenda, vengono nominate nel corso dello scritto, che qui pubblichiamo.

Tutti ci hanno fatto capire quanto ci sarebbe ancora da fare per sciogliere tutti i nodi che la ricerca ha messo in evidenza. Ci auguriamo di avere le forze e le risorse per proseguirla. (s.b.)

50 anni dopo: il contributo del ‘Lloyd Triestino’ alla containerizzazione

di *Sergio Bologna*

“si sono movimentati i primi contenitori trasportati
dal ‘Lloyd Triestino’ quale ‘principal carrier’
(vettore responsabile del combinato terra mare)”.
dal verbale della seduta del CdA del Lloyd del 30 luglio 1971.

Quest’anno, 2021, ricorre il 65mo anniversario dell’invenzione del container marittimo, ce lo ha ricordato la Maersk, la maggiore compagnia di navigazione per il traffico di merci containerizzate, che ha prodotto uno spot e lo ha messo in rete sul canale LinkedIn¹.

Tutte le invenzioni che riguardano il progresso tecnico debbono affrontare un periodo di sperimentazione, prima di raggiungere lo stadio della “industrializzazione”, cioè della messa in opera di un processo standardizzato, replicabile nel maggior numero di situazioni possibile.

Occorre sperimentare per rendersi conto dell’efficacia e delle eventuali criticità dell’innovazione. E questo periodo può durare a lungo, anche anni.

È stato il caso anche del container. Dalle prime volte che venne usato negli Stati Uniti nella navigazione di cabotaggio a quando è en-

1. https://www.linkedin.com/posts/maersk-group_maersk-the-birth-of-containerisation-anniversary-ugcPost-6792399663791181825-nM96

trato nello stadio dell'industrializzazione, ci sono voluti almeno una quindicina di anni.

Trieste, la sua compagnia di navigazione, il Lloyd Triestino, il suo porto entrano in scena in questa storia negli anni tra il 1967 e il 1971. Noi commemoriamo quest'anno il 50mo anniversario della costruzione della prima nave full container di bandiera italiana (impostata sullo scalo dei Cantieri del Muggiano di La Spezia nell'aprile 1971) e delle prime movimentazioni di container da parte del Lloyd Triestino in qualità di 'principal carrier', partner del consorzio A.E.C.S. (Australia Europe Container Services), divenuto in seguito A.N.Z.E.C.S. (Australia New Zealand Europe Container Services).

Un consorzio si basa sul principio: "l'unione fa la forza". Per lanciare il container su base industriale, per trovare dei clienti disposti a credere nella containerizzazione, non bastava una sola compagnia di navigazione, ci voleva almeno una compagnia per ciascun mercato, per ciascun bacino di domanda che interessava la rotta prescelta. Il problema era quello di avere carico sufficiente nei due sensi.

I primi consorzi nascono negli anni Sessanta su due rotte: Giappone-Stati Uniti sul Pacifico e Stati Uniti-Gran Bretagna/Nordeuropa sull'Atlantico².

Il consorzio di cui stiamo parlando – costituito formalmente nell'ottobre 1969 – comprendeva compagnie tedesche, britanniche, olandesi, francesi, australiane e il Lloyd Triestino per l'Italia.

Serviva la rotta Australia-Europa, un tragitto di più di diecimila miglia nautiche, per l'esattezza Tilbury-Sydney via Suez sono 11.724 miglia, via Capo di Buona Speranza 12.470.

Il lancio del servizio viene fatto il 27 agosto 1970 con un comunicato stampa che dice:

2. Marc Levinson, *The Box. La scatola che ha cambiato il mondo*, tr. it., Egea Editore, Milano 2021. Prima edizione 2007.

Il 1 settembre s'inaugura l' Australian (sic!) Europe Container Service (AECS). Nei primi sei mesi il servizio in pool offrirà ai caricatori partenze con 12 navi container.

Segue l'elenco dei partecipanti al consorzio con il rispettivo numero delle unità che avrebbero messo a disposizione. Si trattava di: Hapag Lloyd, Messageries Maritimes, Nedlloyd, Overseas Containers Limited (OCL), Associated Container Transportation, Australian National Line e Lloyd Triestino. I porti toccati inizialmente erano: cinque in Europa (Amburgo, Anversa, Bremerhaven, Rotterdam, Tilbury) e tre in Australia, (Sydney, Melbourne e Fremantle)³.

La prima nave – dice il comunicato – sarà di Hapag Lloyd e partirà da Tilbury, negli stessi giorni in Australia ne partirà una per l'Europa da Sydney. Nedlloyd inizierà il servizio nel 1971 e per quanto riguarda gli italiani il comunicato dice testualmente:

Nel 1971 entrerà in servizio la nave dell'armamento italiano Lloyd Triestino, la quattordicesima del consorzio.

3. *Pressemitteilung*, Archivio Hapag Lloyd, Amburgo. È l'unico archivio conservato e gestito con criteri moderni di una compagnia aderente al consorzio A.E.C.S.; questa esemplare vicenda è descritta in Martina Fähnemann, Ingo Stader, "Mein Feld ist die Welt" – *Modernisierung und Outsourcing. Das Archiv der Hapag Lloyd AG in Hamburg*, in "Archiv und Wirtschaft. Zeitschrift für das Archivwesen der Wirtschaft", Jhg. 53, 2020, Heft 1. Una parte dell'archivio è depositata presso lo Staatsarchiv di Amburgo, con servizio di consultazione e riproduzione a distanza, che ha risposto subito alle nostre richieste. Alcune compagnie aderenti al consorzio sono nel frattempo scomparse, altre, come C.G.M., con le quali abbiamo preso contatto, esistono ancora, hanno un archivio ma non inventariato. Purtroppo abbiamo dovuto constatare che un po' dappertutto nel mondo, non solo in Italia, sono sempre meno le imprese che dimostrano sensibilità verso la conservazione e la valorizzazione dei documenti storici che le riguardano, pur avendo i mezzi per farlo.

Il Lloyd Triestino aderisce al consorzio ma la sua nave, la “Lloydiana”, entrerà in servizio solo nel 1973, la sua presenza nel consorzio comporta però un importante cambiamento rispetto all’itinerario previsto inizialmente. Perché?

Nel 1970 il Canale di Suez era ancora chiuso, da tre anni. La guerra tra stati arabi (in particolare Egitto) e Israele aveva portato a questa drammatica situazione che sarebbe durata altri cinque anni, fino al 1975. Chi conosce la storia di Trieste dai tempi dell’impero asburgico sa che importanza ha avuto il Canale di Suez per lo sviluppo dei suoi traffici. Entrare allora in un consorzio le cui navi, per raggiungere l’Australia, dovevano fare la rotta del Capo, significava tagliar fuori i porti italiani, anzi tutti i porti mediterranei. Il Lloyd Triestino propone ai partner di aggiungere delle toccate nel Mediterraneo, in pratica una deviazione.

Ricorderà un paio d’anni dopo Mario Devegilia, AD del Lloyd, in una conferenza al Propeller Club di Milano, maggio 1973:

È stata una dura conquista quella di inserire, attraverso Genova e complementariamente Marsiglia (Fos), il Mediterraneo nel servizio con l’Australia, specie a Canale di Suez chiuso, quando le navi provenienti o dirette al Nord Europa e Regno Unito debbono entrare in Mediterraneo da Gibilterra per riuscirne. Si trattava di convincere i partners che l’istadamento terrestre sul Nord Europa non solo non era opportuno ma neppure conveniente⁴.

Per capire la situazione, dobbiamo fare un passo indietro. Quand’è che la marineria italiana comincia a pensare di entrare nel mercato dei traffici containerizzati transoceanici? E, ancor prima, quando il sistema delle imprese italiane ha cominciato ad interessarsi della “filosofia del container”? È interessante notare che la spinta iniziale non venne soltanto dai porti o dalle compagnie di navigazione o dal mondo dei tra-

4. Opuscolo con il testo della conferenza conservato da Vittorio Piccoli.

sporti (le prime sperimentazioni in Italia furono fatte da un armatore genovese sulla rotta per la Sardegna) ma anche dalle grandi industrie, o soprattutto dalle grandi industrie, a cominciare dalla Fiat, dalla Finsider, dalla Shell, dalla Breda, quindi dai vertici dell'industria pubblica e privata. Ed è altrettanto interessante notare che il porto di Trieste venne sin dall'inizio considerato un possibile baricentro di traffici containerizzati.

I primi passi del container in Europa

È consuetudine ritenere – nel senso che non sono stati condotti studi approfonditi in proposito – che la data e il luogo che videro il primo container sbarcato in un porto del continente europeo fosse maggio 1966 a Rotterdam. Fu deposto dalla gru di bordo direttamente sul pianale di un camion. C'è anche la foto⁵.

Dall'esplorazione degli archivi del C.I.S.Co. (Centro Italiano Studi Container) – condotta per la prima volta sistematicamente da Riccardo Degl'Innocenti per la nostra ricerca – risulta che l'ambiente marittimo-portuale italiano e, come già detto, alcune grandi imprese, si siano mossi tempestivamente per andare a vedere cosa stava succedendo al Nord, dove, dopo Rotterdam, i container avevano fatto la loro comparsa a Amburgo e Brema.

La costituzione del C.I.S.Co. stesso avviene formalmente l'anno successivo e vede nel suo primo Comitato Direttivo, presieduto da Jack Clerici, storico armatore genovese specializzato nel trade del carbone, la presenza di Fiat, S.A.I., Industrie Aeronautiche, Gondrand, Costa, Cetena, Camera di Commercio di Genova e Consorzio del Porto di Genova.

5. Si legge sul sito www.container50.org.uk: *Forty years ago, on 3 May 1966, Sea-Land's container ship 'Fairland' arrived in Rotterdam for the first time. The ship loaded and unloaded 35ft containers with its own on-board cranes.*

Nella seduta del 10 giugno 1967 il Comitato Direttivo accetta la domanda d'iscrizione del Lloyd Triestino e

conviene sulla necessità di divulgare le attività del Centro nel modo più produttivo al fine di interessare all'idea del container il maggiore numero di aziende.

Ma non è per iniziativa del Lloyd che il porto di Trieste viene preso in considerazione dai primi progetti riguardanti catene di trasporto intermodali da origine a destino, bensì da imprese come la Shell Italiana e in particolare da un suo dirigente, l'ing. Diego Guicciardi, profondamente legato a Trieste, o come la Fiat.

Il 5 luglio 1968 si tiene a Trieste un interessante convegno, i cui atti sono riportati in una pubblicazione curata dal Centro Italiano di Studi Marittimi di Roma. Di cosa si discuteva in quel convegno? Di un progetto per organizzare un traffico di prodotti deperibili in container a temperatura controllata tra l'Italia del Sud, in particolare dalle zone di produzione della Puglia e della Sicilia, e i paesi dell'Europa centro-orientale, passando dal porto di Trieste⁶.

Per studiare la fattibilità di questo progetto era stata costituita una società, la STIMAT (Società per lo Sviluppo dei Trasporti Internazionali Marittimo-Terrestri), con la partecipazione di grandi imprese. La relazione principale è affidata appunto all'ing. Diego Guicciardi della Shell Italiana, il quale ovviamente si dice convinto che il futuro è del container, quindi, pur consapevole delle enormi difficoltà di realizzazione, spinge in quella direzione:

la nuova organizzazione sarà molto complessa perché legherà tra loro,

6. Centro Italiano di Studi Marittimi, *La manipolazione nei porti delle merci deperibili*, Roma, 1968. Esemplare conservato nell'Archivio di Italia Marittima e depositato ora presso AIOM (Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi di Trieste).

come gli anelli di una lunga catena, la raccolta di prodotti all'origine, la movimentazione dei containers in senso ascendente e discendente e tutta la serie di complessi servizi cui sopra ho accennato.

Il progetto quindi l'organizzazione di una supply chain da origine a destino, è un progetto pilota, destinato a fare da apripista per introdurre in Italia la filosofia del container. È un progetto sul quale pesano delle incognite, tant'è vero che, aggiunge il relatore:

sin d'ora va detto che gli operatori specializzati, il cui compito e scopo è quello di lavorare nel campo della produzione e della commercializzazione dei prodotti ortofrutticoli, dovranno, quando sarà il momento, farsi vivi, dirci se credono nel nuovo sistema e se intendono valersene; se, in altre parole, si propongono di venire a far parte integrale ed essenziale della nuova organizzazione.

Sembra dunque che il mondo dei produttori e del trade, ma anche una parte del mondo del trasporto, non fossero per niente convinti che il container era la soluzione del futuro. Stavano alla finestra a guardare, e lo vedremo poi perché.

Il rappresentante del porto di Trieste, l'ing. Colautti – sloveno di origine, laureatosi a Lubiana e poi specializzatosi a Vienna – non solo non condivide le argomentazioni del dirigente della Shell Italiana ma, anzi, ironizza sulla nuova mania del container, la chiama “containerite”. Secondo lui se si deve parlare di una standardizzazione dei carichi e di un servizio door-to-door è sufficiente parlare di pallettizzazione.

Ora, poiché si era deciso proprio in quel periodo di costruire il Molo VII, Colautti sostiene che invece di dedicarlo al container si doveva dedicarlo ai traghetti, al RoRo, costruendo non molto distante dal ciglio banchina dei capannoni, se si voleva proprio specializzarsi su certi traffici. Dei capannoni dove stoccare la merce in transito.

Com'è noto, parlare di capannoni in un terminal container moderno

equivale a una bestemmia, il terminal deve avere un piazzale libero dove impilare i container.

In questo convegno la cosa singolare è che nessun rappresentante del Lloyd è tra i relatori, uno dei suoi massimi dirigenti, l'ing. Salvatore Cirrincione, è presente, ascolta e interviene nel dibattito ponendo una serie di interrogativi: quanti carichi convenzionali si trasferiranno nel container? E i vettori terrestri e i costruttori di imballaggi come la pensano? E aggiunge una frase per noi importante:

Come abbiamo affrontato noi questo problema? Attraverso le indagini di un gruppo di esperti che stanno studiando da gennaio le possibilità di applicare le nuove tecnologie ai vari porti, molti dei quali vengono sottoposti a studi specifici.

E conclude dicendo:

occorre l'unione di molteplici forze e non l'iniziativa di un solo armatore.... nel Nord Europa i grandi consorzi armatoriali abbandonano in solitudine tutti coloro che non hanno sposato determinate cause

Dunque il Lloyd Triestino si era posto il problema del container tra la fine del 1967 e il 1968 avendo come osservatorio il centro dello shipping mondiale, Londra, dove ormai era chiaro che qualunque compagnia di navigazione intenzionata ad entrare nel mercato dei trasporti containerizzati avrebbe dovuto aderire a un consorzio, da sola non ce l'avrebbe mai fatta.

La spinta ad occuparsi di container, però, poteva essere venuta direttamente dalla Finmare. Dai verbali della seduta del CdA del Lloyd del 30 luglio 1971 risulta che dalla holding di stato era stato affidato a una società genovese lo studio dell'informatizzazione delle società del gruppo e che nella commessa erano stati compresi anche gli studi riguardanti l'introduzione del container⁷.

A Londra il Lloyd Triestino aveva un osservatore di eccezione, Michele Lacalamita, un uomo che aveva entrate importanti nei circoli dello shipping mondiale, tanto che arriverà ai vertici dell'organizzazione mondiale dell'armamento navale.

Così lo ha ricordato Sergio Cecovini al Rotary Club di Trieste il 21 giugno 2016

da giovane fu, a Londra, Direttore della General Shipping Ltd, e capo del Comitato Esecutivo per la difesa del Mediterraneo della NATO (...) è stato il maggior vanto di Trieste marinara, cui si deve l'introduzione della containerizzazione in Italia. A Michele per questo venne allora conferita, dalla Confindustria, la medaglia d'oro. Ha ricoperto poi cariche analoghe nella Società Italia di Genova e nella Società Adriatica di Venezia, e tale è stato l'apprezzamento per la sua eccezionale competenza nei traffici marittimi da fargli conferire la Presidenza europea e mondiale delle Associazioni fra armatori (...) Addentro anche nel mondo della finanza, Michele Lacalamita è stato Amministratore Delegato e Direttore Generale della Finanziaria Marittima dell'IRI, e Consulente dell'Organizzazione Cooperazione e Sviluppo Economico - OCSE. Per i meriti indiscussi lo Stato italiano lo ha insignito dell'onorificenza di Grand'Ufficiale, la Gran Bretagna gli ha conferito l'Ordine dell'Impero Britannico ("The most excellent order of the British Empire") e l'Austria la medaglia d'oro ad honorem.

Quindi se il Lloyd Triestino è riuscito a convincere i partner del consorzio A.E.C.S. di cambiare itinerari e di entrare nel Mediterraneo, lo si deve forse anche al prestigio di Lacalamita negli ambienti londinesi. Successivamente, Lacalamita affiderà a Claudio Boniciolli l'incarico di seguire a Londra alcune fasi della costituzione dei consorzi per le linee

7. I Verbali delle sedute del CdA del Lloyd Triestino di quel periodo sono conservati presso l'Ufficio Legale di Italia Marittima a Trieste. Sono stati consultati e riprodotti per questo lavoro da Maurizio Eliseo e Fabrizio Borgogna.

con il Giappone. Per la sua posizione all'interno del Lloyd e per i suoi successivi incarichi in ambito Finmare Boniciolli sarà in grado di fornirci utili indicazioni – più che sul modo in cui si è arrivati alla decisione di entrare in A.E.C.S. – sulla complessità delle problematiche connesse alla struttura “pubblica” della flotta commerciale italiana⁸. Sia sul piano interno, perché erano gli anni in cui le partecipazioni statali erano messe in discussione dai sostenitori dell'iniziativa privata (in particolare da personaggi come Ugo La Malfa o come Guido Carli, allora Governatore della Banca d'Italia, spesso in polemica con il Tesoro), sia sul piano internazionale, perché la natura “pubblica” di una compagnia italiana come il Lloyd Triestino era vista con molta diffidenza da parte degli armatori privati e questo rendeva problematico l'ingresso di una compagnia come il Lloyd in un consorzio. Ciò che i sostenitori dell'iniziativa privata criticavano nel meccanismo della Finmare – la holding cui era affidata la gestione della flotta di stato – erano non solo i sussidi dati alle “linee di preminente interesse nazionale” (p.i.n.) ma anche la politica delle nuove costruzioni, che sembrava fatta apposta per sussidiare Italcantieri, dato che i costi della cantieristica pubblica erano largamente superiori a quelli praticati da cantieri esteri. Le entrate di Lacalamita nell'ambiente dello shipping mondiale gli permettevano però di avere informazioni con le quali poteva controbattere coloro che criticavano il sistema italiano come sistema che stava in piedi artificialmente perché sussidiato. In realtà i sussidi, magari in maniera indiretta, li ricevevano tutte le marinerie dei grandi paesi – per esempio nei nuovi ordini ai cantieri certe compagnie non dovevano pagare la progettazione, che era affidata a istituti universitari e da questi finanziata.

Ma a questo punto, prima di proseguire, occorre ricordare altre circostanze, che rendevano ancora più complessa la situazione.

8. Sono state utilizzate varie testimonianze, in parte registrate, rilasciate nel tempo da Claudio Boniciolli all'autore di questo saggio, suo compagno di scuola al Liceo “Petrarca” di Trieste.