

## Scagni e vapori



LA FAMIGLIA DI ORIGINI PIEMONTESE PROTAGONISTA DELLO SHIPPING ITALIANO

# Clerici, l'impero fondato sul carbone

Dall'incontro con lo scozzese Coe agli affari con Mosca: storia di una dinastia

ALBERTO QUARATI

«C'è a Genova uno strano tipo, uno scozzese elegantissimo, che frequenta ambienti dell'alta società e ha forti collegamenti con Londra, ma poca voglia di lavorare. Vedilo, sentilo, e se vuoi, mettiti d'accordo con lui». Emilio Menada aveva visto il mare per la prima volta a Voltri, nel 1867, a 16 anni. Se ne era innamorato al tal punto che di lì a poco sarebbe partito come mozzo, salutato dallo scetticismo della sua famiglia di Pecetto di Valenza. Navigò tanto che diventò il direttore generale della flotta di Edilio Raggio.

Menada è l'unico che può capire il nipote Alfonso Clerici, sposatosi in Galles senza dire nulla ai genitori piemontesi, ora alla ricerca di un lavoro in nella Genova a un passo dal boom industriale. L'occasione è appunto lo strano tipo che gli presenta zio Emilio, e da cui nasce nel 1909 il sodalizio Henry Coe-Alfonso Clerici.

Coe ama la bella vita e le belle donne, deve avere qualche scheletro nell'armadio in Scozia, e per questo ha trovato riparo facile a Genova, il porto del carbone, materia quasi integralmente importata dalla Gran Bretagna che alimenta acciaierie, navi, molini e zuc-

cherifici della Superba, portando in città una vivace comunità *british*, e che fa conoscere alla città lo sport, con almeno un inglese dietro la nascita di Rowing e Tennis Club, del Club Alpino, della pallanuoto e del Genoa, *of course*. Coe però esce di scena alle soglie della grande guerra per seguire una ballerina in America, Alfonso rimane in città e costruisce la più internazionale delle grandi società genovesi.

La storia di questa compagnia, rimasta a Genova fino al

2004, oggi milanese e legata alla Lanterna sostanzialmente dall'affetto di Paolo Clerici nipote di Alfonso, è fatta di carbone, avventure, conflitti tra

generazioni, deludenti carriere studentesche riscattate da successi brillanti nell'impresa.

Jack perde il papà Alfonso a quattro anni, nel 1918, vittima della febbre gialla. Cresce in Svizzera e progressivamente si appassiona all'azienda - che era stata la prima a importare il carbone dall'America, ma versa in cattivo Stato a causa della crisi economica - fino a impegnare nel 1935 la sua casa per salvarla dalla liquidazione.

Jack ha sangue inglese, la Henry Coe & Clerici importa carbone Usa e dai Sessanta è l'agente in Italia della *major* delle banane Chiquita, ma è anche il primo imprenditore italiano che penetra la cortina

di ferro, disposto a comprare carbone russo in dollari che serviranno a Mosca per pagare i tubi Italsider attraverso cui l'Eni trasporterà petrolio e gas sovietici. Se Alfonso è stato tra i fondatori della Confitarma, il figlio ha promosso nell'immediato dopoguerra Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi, e cinque anni più tardi la Federagenti. Negli anni Cinquanta con l'Aeroclub promuove la nascita dell'Aeroporto di Genova, poi nel 1967 è la volta del Cisco per lo studio del nuovo mercato dei container a Genova, e infine fonda la Camera di commercio italo-sovietica a Milano.

Prima di tutto trader, i Clerici

tornano e ritornano all'attività armatoriale, negli anni Ottanta con l'operazione Finsider - in prima battuta a braccetto con Raul Gardini - e la nascita di Bulkitalia, ma soprattutto con l'innovazione tecnologica, capitolo nato a

metà anni Ottanta con i "cavalotti" per allibare le navi in mare aperto e raggiungere anche i piccoli porti su cui si affacciano le centrali volute dai piani energetici dell'Enel.

Tecnologia e pionierismo che sono alla base del gruppo guidato e organizzato in holding dal figlio Paolo (il secondogenito Alfonso lascia presto l'azienda per mettersi in proprio) operativo nel trading, nelle miniere (dal 2002), nella gestione di terminal galleggianti in Venezuela, Mozambico, Indonesia e poi ancora pochi anni fa con il ritorno all'attività armatoriale insieme al gruppo d'Amico con la compagnia Dacc, unita fra 75 mila e 85 mila tonnellate per trasportare rinfuse secche. Quattro navi giramondo di una compagnia internazionale, che però si chiamano come i mari d'Italia. Proprio come le prime unità armate da Alfonso all'inizio della sua avventura per mare.

(6 - Continua)





**La DaccTirreno, la prima nave Supramax della flotta Dacc Maritime Limited**