

LA STAMPA

DALL'ESTERO

Colossale impresa italiana per lo sfruttamento di petrolio nel Mare del Nord

Da una palafitta per il futuro

Trecento uomini, in prevalenza provenienti dal Mezzogiorno, lavorano in turni di 12 ore, a bordo della «Castoro sei» - La nave-piattaforma sta posando, per conto della Danimarca, un oleodotto di 500 km - Una commessa da 2500 miliardi - Grandi difficoltà superate con alte tecnologie e con l'esperienza degli operai

DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE

ESBJERG — Nell'alba livida della costa danese l'elicottero piega verso ovest ed affronta il Mare del Nord grigio e deserto. Quest'anno la stagione della pesca ritarda e l'acqua gelida non s'interrompe. Quaranta minuti di volo, senza colori, in una luce che non splende, per ritrovare al cinquantaseiesimo parallelo, un lavoro italiano. «Eccolo, è laggiù», grida Stefano Cao, 31 anni, ingegnere. Il Castoro sei naviga lento. Lascia sul fondo del mare un tubo rigido d'acciaio rivestito di cemento. Nel ventre della piattaforma gigantesca si lavora alla catena di montaggio: con segmenti di dodici metri si costruisce un oleodotto di cinquecento chilometri. Una commessa da duemila e cinquecento miliardi, il più importante ordine affidato in un unico contratto nella storia del petrolio. «Ecco il cantiere — spiega Cao — quarantamila tonnellate avanzano attorno a un tubo, senza fermarsi, con movimenti ritmici scanditi dalle saldature».

Per portare a terra il gas dei giacimenti di Tyra e il petrolio di Gorm e attraversare l'intero Paese sino a Copenaghen, l'ente petrolifero danese s'è affidato alla Sapiem del gruppo Eni. Stefano Cao, a soli trentuno anni, si trova a dirigere un lavoro enorme. Lo fa con molta umiltà, ma con la decisione di un manager consumato.

Il suo vice, Aldo Gebbia, 28 anni, è un ingegnere di Caserta. Anche lui è a bordo dell'elicottero e ammette con un sorriso: «Vengo dall'Alfasud. Poi, quattro anni fa, mi sono ritrovato con la Sapiem nel Golfo Persico. Anche lì costruivamo un oleodotto».

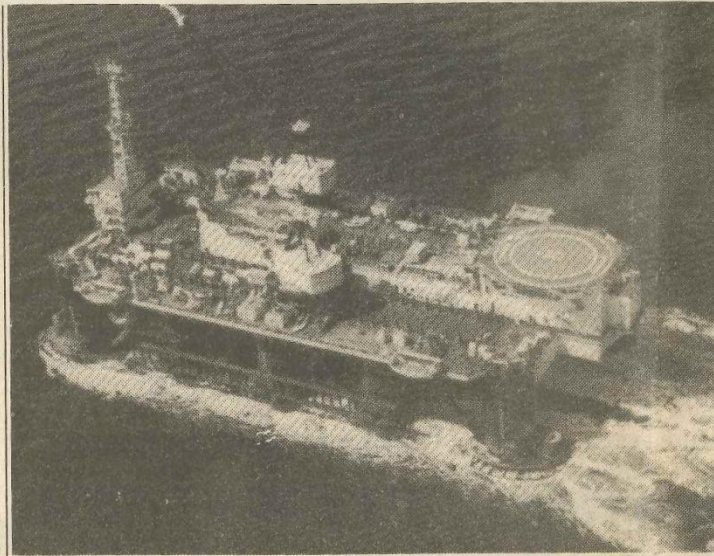
«In fabbrica il lavoro era ripetitivo e parcellizzato, senza una sfera d'azione personale. Per me che venivo da Pomigliano d'Arco, l'esperienza del Golfo Persico è stata un trauma: ora non tornerei indietro».

L'elicotterista s'abbassa sul Castoro sei che adesso offre tutta la mole di centocin-

quanta metri per settanta alle dimensioni di una nave insolita, metà sommersa e metà sul mare, sostenuta e spinta da quattro propulsori elettrici alimentati da otto motori da quattromila cavalli. A bordo trecento uomini, metà marinai metà operai, in turni ininterrotti di dodici ore di lavoro in una stiva-officina che fa dimenticare la luce del sole, la famiglia, gli affetti. «Per ventotto giorni si lavora e basta», dice il caposaldatore Giovanni Sciarretta, 45 anni, tre figli a Termoli, in provincia di Campobasso. «Si lavora e basta. Poi, per due settimane, si ritorna a casa: ventotto giorni di lavoro per quattordici di vita».

Il diario della radio di bordo è lo specchio del cantiere. Il primo ufficiale marconista Michele De Nicola, 43 anni, una moglie e quattro ragazzi a Venezia, mostra il registro. Le chiamate si susseguono: Molfetta, Torre del Greco, Pozzallo, Venezia, Salerno: «Telefonano a casa sempre con il timore di una novità». L'altro giorno il saldatore Mastrangelo è stato chiamato dall'Italia: suo fratello era morto. Il capocantiere Giorgio Baroncini l'ha imbarcato su un elicottero. «Speriamo che arrivi prima che lo mettano sottoterra», gli ha detto con la voce strozzata, mentre due compagni lo aiutavano ad infilarsi la tuta di sicurezza arancione che i danesi richiedono a chi sorvola in elicottero il Mare del Nord.

S'avvicina sottobordo il Tender champion. La grande nave arancione deve rifornire di tubi il Castoro sei. La manovra avviene in movimento. Quando le onde sono basse



Il Castoro sei: un concentrato di alta tecnologia, un po' nave un po' cantiere

l'operazione non presenta grosse difficoltà. Quando il mare si rafforza, l'assenza di un attracco fisso complica lo scarico. In plancia, accanto ai cervelli elettronici del Castoro c'è il comandante Pietro Costanzo, 44 anni, di Porto Santo Stefano. Dodici ancora distoposte a raggiere assicurano la stabilità del cantiere con navi da tre pollici. Quattro eliche ad orientamento variabile su trecentosessanta gradi, consentono ogni manovra ma molte, insieme, sono le operazioni da compiere quando va eliminata ogni resistenza dal tubo d'acciaio che scen-

de in acqua sui ritmi delle saldature. Si devono conciliare le esigenze di una nave con quelle di un cantiere che produce ventiquattro ore su ventiquattro. «Certo — dice il comandante Costanzo — il segreto per far funzionare il Castoro sei è tutto nell'accordo tra il capocantiere e il comandante: se non ci intendiamo noi si spezza il tubo e addio commessa». Costanzo comanda il Castoro dal '78, dal periodo dell'assemblaggio, nell'arsenale triestino San Marco. La sua nave è anomala, anomalo l'equipaggio, anomalo il

lavoro che gli è richiesto. Il Castoro, nella sua struttura sensommersa, riprende due modelli costruttivi dell'antichità e riesce ad accoppiare la costruzione su palafitta alla doppia carena del catamarano. Adesso è finito il turno che ha impegnato cento uomini della mezzanotte a mezzogiorno. Cento uomini danno il cambio, lavoreranno sino alla prossima mezzanotte. Altre cento persone sono a casa, in vacanza, per le due settimane di riposo che competono ogni quattro di imbarco. Il turno massacrante svuota saldato-

ri, gruisti, carpentieri, manovali e mozzì. Il Castoro sei costa trecento milioni al giorno di funzionamento e l'umore dell'equipaggio è affidato, in gran parte, all'ottimo cameriere di La Spezia, un cuoco d'eccezione che, lasciata la Michelangelo in disarmo, pur di continuare la vita del mare, ha accettato l'ingaggio Snam.

In occasione della visita a bordo del managing director dell'ente di Stato danese, le cucine del Castoro hanno offerto una colazione molto raffinata. Mister Boldsen della Dong è rimasto davvero sorpreso. In un ambiente ad altissima tecnologia i supporti psicologici sono di tipo tradizionale. «Qui — dice il comandante Costanzo — c'è tutto il fascino della nave ma manca un aspetto insostituibile, il porto, che per gli uomini di mare è una concezione di vita». Sul Castoro non c'è assenteismo, sono rarissime le richieste di visite mediche, gli scioperi, nel corso degli anni, non più di un paio. C'è da domandarsi quali siano le spinte che trattengono trecento persone su una nave che si muove a ritmi impercettibili. Dal comandante all'operaio non specializzato la risposta è la stessa: «Qui costruiamo qualcosa; un giorno le carte nautiche riporteranno il nostro oleodotto e potremo dire: "Questo l'ho fatto anch'io"».

Il danese Boldsen nel suo giro di ricognizione a bordo s'è mostrato soddisfatto. Sino ad oggi sono stati stesi cinquanta chilometri di tubo sul fondo del mare. «Ci siamo rivolti agli italiani — ha detto il manager danese — per le tecnologie avanzate e per il prezzo: entrambi ci sono apparsi convenienti: sino ad oggi è an-

data bene, speriamo continui così». Dal Mare del Nord gas e petrolio saranno a Copenaghen per l'84. La linea proseguirà, in seguito, per la Svezia. Il lavoro italiano, scelto per tecnologia e per prezzo, sul Castoro dove le tecnologie dei cervelli elettronici americani sono state reimpostate e superate, spesso si salva, per la fantasia dei suoi tecnici, dei suoi marinai, degli ex pescatori. Il generatore per raggi X che, ad ogni saldatura controlla l'integrità del tubo una volta scivolò per trecento metri all'interno della linea. Un vertice di tecnici non riusciva a risolvere il problema: la tecnologia si scontrava con un imprevisto. Il Castoro operava allora nel Mare di Tunisi. C'era addirittura chi voleva risolvere il problema telefonando in Tunisia per far pompare aria nel tubo e respingere l'apparecchio dalla profondità dell'Oceano in superficie. Si stava discutendo quando dall'equipaggio si fece avanti un ex pescatore. «Ripesciamolo — suggerì — con un amo». L'uomo fu condotto in officina. Si fece preparare un grosso amo, lo zavorrò, e dopo qualche minuto riuscì a risollevare l'apparecchio dalla profondità del tubo. «Il buon senso supera le tecnologie» dice il comandante Costanzo e il capocantiere Baroncini è d'accordo.

Francesco Santini

Prostituite svedesi «lavoratrici autonome» a tutti gli effetti

STOCCOLMA — Le prostitute svedesi sono state riconosciute lavoratrici autonome a tutti gli effetti di legge. Dovranno pertanto fare regolare denuncia dei redditi (dall'imponibile potranno detrarre le spese di produzione) e tenere una rigorosa contabilità: fra l'altro è previsto l'obbligo di rilasciare regolare ricevuta ai clienti. In cambio lo Stato garantirà loro l'assistenza sanitaria e la pensione di vecchiaia.