

# Ricordi di un geologo del petrolio Agip in Indonesia (1968-1981)

Seconda parte di un racconto in quattro puntate

*di Aristide Franchino*

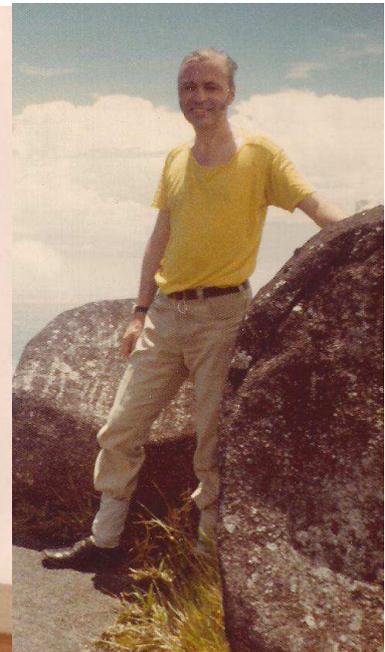


**Mappa satellitare dell'Indonesia**



**1972 nell'ufficio AGIP in Jakarta**

**Aristide Franchino**



**sul M.te Ranai in Natuna 1976**

San Donato Milanese, febbraio 2013

## Aristide Franchino

### Ricordi di un Petroleum geologist: 10 anni in Indonesia [dal 1968 al 1981 e 1982/1998]

1) Il Blocco Natuna Sea A: esplorazione e scoperta. 2) L'isola di Natuna.

3) Salawati in Irian Jaya. 4) Ricordi di lavoro (organizzazione AGIP) e personali (vita in Indonesia)

### Parte seconda : l'isola di Natuna

Nel dicembre del 1968, come descritto nella Parte prima dei Ricordi, l'AGIP acquisisce in Indonesia, per ricerca petrolifera con Production Sharing Contract (PSC) con la Pertamina, un'area offshore, di oltre 100.000 km<sup>2</sup>, denominata "South China Sea Block A". Su questa porzione meridionale del grande Mare della Cina, oltre all'Indonesia, si affacciano gli stati rivieraschi della Malaysia (Penisola Malay), Thailandia, Cambogia, Vietnam, Cina, Filippine, Malaysia (Sarawak), ciascuno con la propria zona di sovranità sulle acque internazionali, delimitate dalle linee di confine dei rispettivi Continental Shelf, Territorial Waters e Exclusive Economic Zones (EEZ). In queste aree marine confluiscono i vari interessi dei vari Stati su elencati, commerciali, militari, per la pesca e soprattutto, per le ricerche petrolifere, creando così, nelle zone dei confini, non sempre ben definiti, casi di tensione, per pretese di possesso per parziali sovrapposizioni di aree e rivendicazioni nazionalistiche. A complicare queste situazioni, l'esistenza di isole, isolotti, scogli, lontani dalle coste degli Stati rivieraschi a cui appartengono (o da cui sono rivendicate) e che creano, con la loro fascia di sovranità territoriale marittima, difficoltà nelle definizioni dei limiti e delle linee mediane delle acque internazionali fra opposti Stati rivieraschi e modifiche delle rispettive EEZ. [Fig. 1].

Una di queste isole, di cui sopra, è quella di **Natuna**, al centro della parte indonesiana del South China Sea, dove nel 1968 la Pertamina aveva messo in gara per ricerca petrolifera e assegnato quattro blocchi: l' A (a Nord dell'isola) all'AGIP, il B al centro, alla Conoco, i C e D a Sud, rispettivamente alla Frontier (poi all' AGIP) e alla Gulf. I confini offshore del nostro Blocco A, ad Ovest ed Est con le acque della Malaysia, erano regolamentati da un *Agreement on EEZ and Continental Shelf*. Nessun Trattato invece con il Vietnam del Sud, per il limite Nord del nostro Blocco A. (Nella prima Parte ho ricordato il contenzioso del 1977, quando il Vietnam mise in gara petrolifera aree offshore, ricoprenti in parte il nostro Blocco A). Per tutti i motivi sopra esposti e soprattutto nazionalistici, l'Indonesia, per confermare la propria sovranità e giurisdizione, a metà degli anni 1970, aveva ufficialmente cambiato la denominazione dei PSC "South China Sea" con quella del Mare indonesiano di Natuna: "**Natuna Sea Block A**". [Fig. 2].

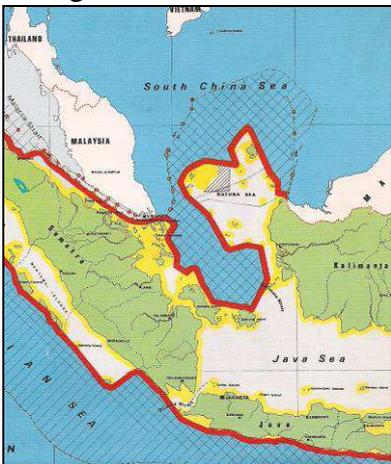


Fig. 1 South China Sea, con i limiti dei Territorial Sea, Continental Shelf ed Exclusive Economic Zones dell'Indonesia

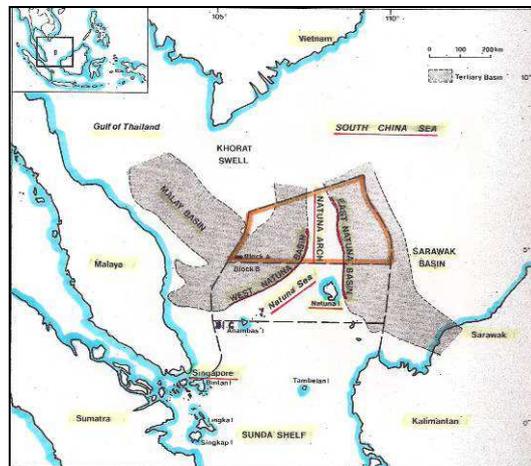


Fig. 2 Il Mar di Natuna e il Natuna Sea Block A del gruppo: AGIP (operatore) / Phillips / Tenneco.

L'isola di Natuna, importante per l'Indonesia per la sua posizione strategica, lo è stata soprattutto per le ricerche petrolifere nel Mare omonimo. Sulla costa Est dell'isola infatti, nei pressi della località **Ranai** [Fig. 4], oltre alla Base dell'Aeronautica Militare indonesiana, era installata una Base logistica, costruita nel 1970 da AGIP e Conoco e gestita congiuntamente dalle stesse, per le attività di perforazione, rispettivamente nei Blocchi A-C e B. La pista aerea di atterraggio era utilizzata dagli aerei (in genere DC3) per il trasporto, da e per Singapore (Base AGIP di Loyang) e Jakarta, del personale AGIP e Contrattisti in transito, per proseguire poi con elicotteri, per gli impianti offshore di perforazione e anche di materiali. Oltre alla base per gli elicotteri con officina per le riparazioni, funzionavano una Stazione Meteo e Radio, le baracche per l'alloggio del personale, con un contrattista per il Catering; i servizi erano gestiti da nostro personale, reperito in loco, alle dipendenze di un nostro Superintendent (Bobby Walewangko)

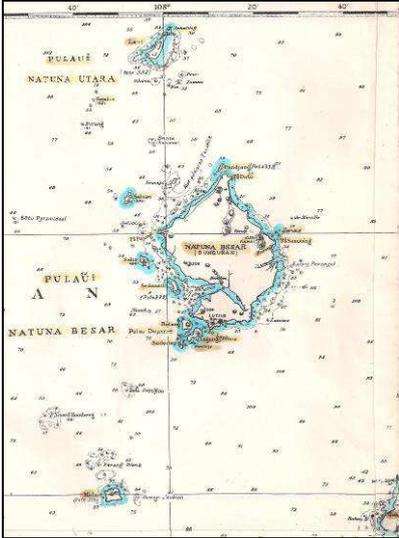


Fig. 3 L'isola di Natuna (Besar)



Fig. 4 Natuna costa Est : la Base di Ranai e il villaggio di Penagi

## Cenni storico-geografici sulle isole di Natuna

Nel Mare della Cina Meridionale, in un'area compresa fra i paralleli 2°N e 5°N e i meridiani 105°E e 110°E, chiamata dagli indonesiani Laut (= mare) Natuna, ci sono, da Ovest verso Est, due Kepalauan (=arcipelaghi), raggruppanti le Pulau (=isole) Anambas e Natuna, appartenenti alla Repubblica dell'Indonesia. A sua volta l'arcipelago di Natuna consiste di due gruppi di isole, allungantesi, dalla punta NW del West Sarawak, in direzione NNW, chiamate Pulau Natuna Selatan (=Sud) e Natuna Utara (=Nord). La più grande del gruppo di Nord, citata sopra, è chiamata Pulau **Natuna Besar** (=grande) o **Bunguran**: ha una superficie di ca. 2230 km<sup>2</sup> a forma quasi di un quadrilatero, con i vertici circa ai quattro punti cardinali [Fig.3].

Il toponimo **Natuna** comincia ad apparire in Portolani olandesi e portoghesi, agli inizi del 1500. La ricerca effettuata, di mappe e testi antichi, riportanti rappresentazioni e descrizioni, anche se frammentarie e approssimative, di questa isola, è stata molto difficile: le fonti storiche sono scarse, la regione non mi risulta mai studiata in dettaglio, data la sua posizione periferica rispetto ai grandi centri di sviluppo economico e culturale. Le carte più antiche trovate, quelle del 1598 e 1654, e alcune degli anni 1700: in alcune di queste il nome dell'isola è deformato in **Matuma**, **Niawa**, **Naima**, **Nattuna**, **Naruna** [Fig.5]. Le mappe del 19° e 20° secolo e prima del 1945, riportano le isole come appartenenti all'Impero delle Indie Olandesi. In una carta cinese del 1876, il nome dell'isola, in caratteri cinesi, è in lingua malese (**Na-tu-na qundao**), segno che a quell'epoca questa prevaleva su quella cinese (**Ma-An Shan** = isola sella di cavallo) [Fig.6]. Cito infine una curiosità storica: nell'Atlante della guerra mondiale, genn. 1918, dell'Istituto Britannico di Milano (ed. DeAgostini), nella tav. XIV, le Ie **Natoena** sono raffigurate come colonia britannica (insieme alla penisola di Malacca, il Borneo del Nord e Hong Kong).

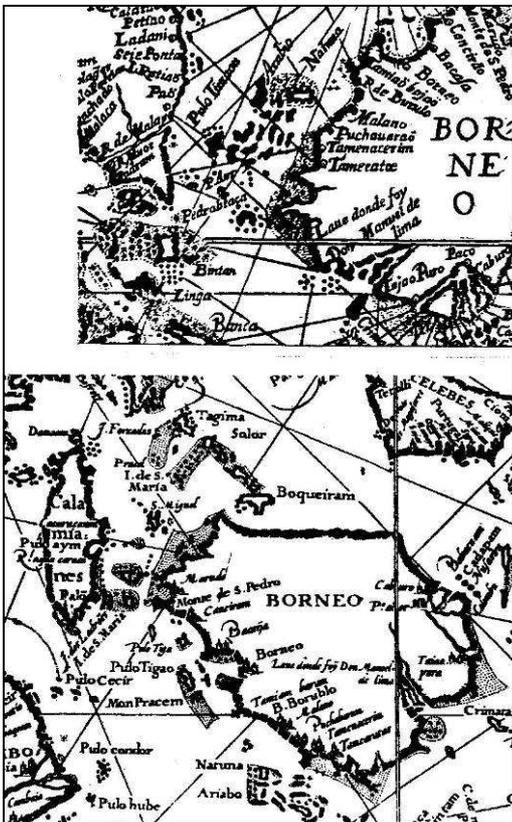


Fig. 5 Dettagli di mappe del 1598 con l'isola di Natuna (Naruma)

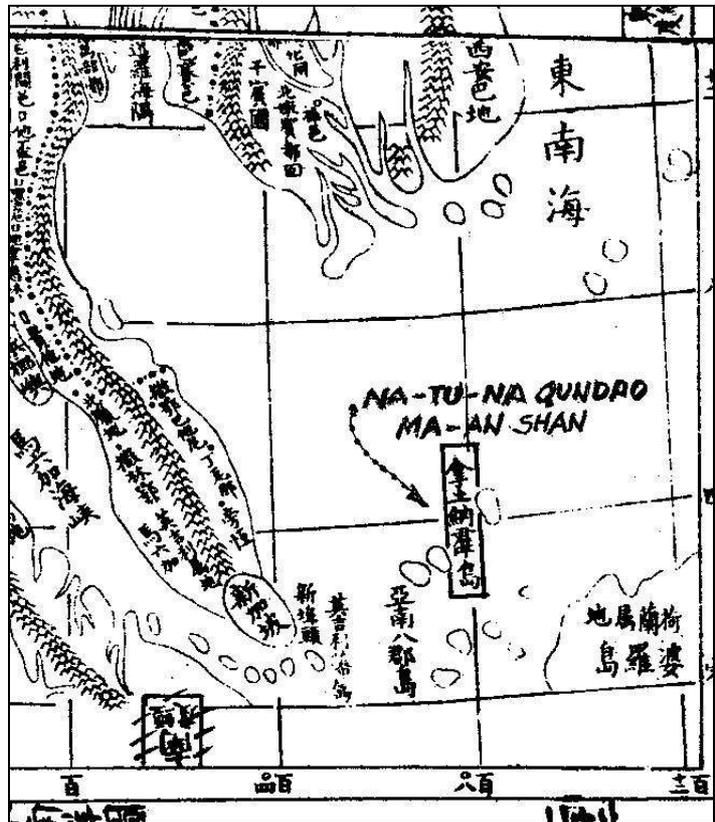
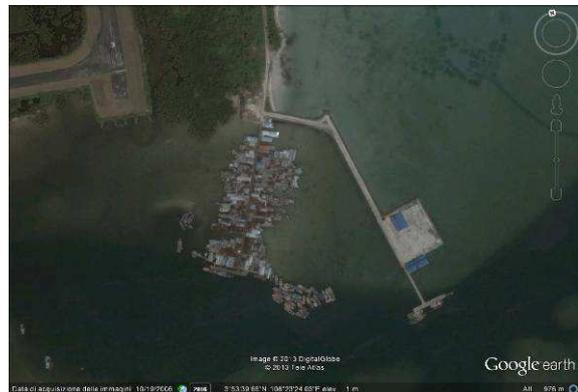


Fig.6 Mappa cinese del 1876: nel riquadro la dicitura di Natuna in lingua malese ( Ma-An Shan, in lingua cinese)

Amministrativamente, l'isola di Natuna è divisa in due distretti : Natuna Barat (=Ovest) con capoluogo Sedanau e Natuna Timur (=Est), con capoluogo Ranai, dove è ubicata la nostra Base Logistica. Pochi chilometri a Sud di Ranai sulla costa, esiste il villaggio su palafitte di **Penagi** [Fig.7], che assieme all'altro di Genteng, sull'isola di Sedanau , costa occidentale, risultano essere gli unici del genere esistenti nell'arcipelago di Natuna. Penagi era un aggregato di casette in legno, disposte ai lati di un pontile, lungo circa 80 metri, che inizia presso la spiaggia e termina a forma di T dove le acque del canale Ulu entrano nel mare aperto : in questa sua parte terminale, possono attraccare barche e pescherecci di modesta pescata. Questo villaggetto pare sia stato fondato intorno al 1930 da pescatori della zona, che vi stabilirono un piccolo centro di attività commerciali : il vecchio nome era Kedai, che in malese significa negozio. Alla fine degli anni 1970 vi viveva una comunità di qualche centinaio di persone. C'erano vari negozietti (principalmente di tessuti e varie merci minute d'importazione), un paio di piccoli posti di ristoro e un tempio buddista, il tutto su palafitte.



Fig. 7 Il villaggio su palafitte di Penagi negli anni 1970



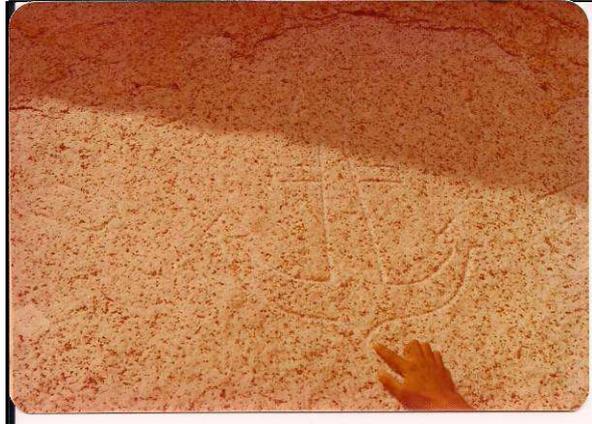
e in foto Google Earth del 2006

Nei dintorni di Ranai, in mezzo a palmeti, varie tombe cinesi: un paio sono costituite da un'unica stele funeraria, con caratteri cinesi scolpiti e pitturati in giallo oro [Fig.8] ; risalirebbero a più di 100 anni fa e le persone sepolte, sarebbero state originarie della provincia del Fujian. Altre tombe cinesi, ma più recenti, hanno lapide centrale e muretti laterali piastrellati. Sempre nei dintorni di Ranai, furono trovate

casualmente monete del 1895 della famosa VOC (la Compagnia delle Indie Olandesi), altre arabe e cinesi. Avanzi di porcellana, ritrovata in varie località presso il monte Ranai, è stata datata a 100-200 anni fa e sarebbe stata lasciata sul posto da pirati provenienti dalla Cina e dalle Filippine e più recentemente dai Bugis, di salgariana memoria, una popolazione di marinai e pescatori del Sud dell'isola di Sulawesi.



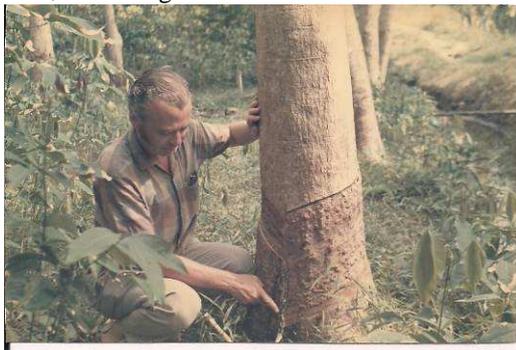
**Fig. 8** Dintorni di Ranai : tombe cinesi (nella foto, da sin. : Franchino, Bobby Walewangko, Epifania)



**Fig. 9** L'ancora scolpita nel granito, a ricordo di una nave russa, naufragata durante la 2° guerra mondiale, nel mare prospiciente Ranai.

I ricordi della 2a guerra mondiale erano ancora presenti in quella zona, con i resti di due navi da guerra, una giapponese ed una russa: di quest'ultima, in seguito al naufragio, l'equipaggio per un certo periodo deve aver vissuto nei pressi di Ranai e, come unico segno a ricordo di quella presenza, ha lasciato scolpito su un masso di granito, un'ancora stilizzata, sovrastata da una stella a 5 punte e lettere CCCP [Fig.9]. Il relitto della nave poteva essere intravisto sul basso fondale, solo in condizioni di acque tranquille e limpide.

La popolazione dei villaggi della zona di Ranai si dedicava principalmente all'agricoltura (noci di cocco, chiodi di garofano, riso, gomma) [Fig.10] e alla pesca. Varie notizie mi sono state fornite dal Capo del Distretto di Natuna Timur [Fig.11] : al dicembre 1978, la popolazione di Natuna Timur ammontava a 10.875 persone, di cui 3.323 nel capoluogo Ranai e quella di Natuna Barat a 13.250. A Ranai nel 1978 si ebbero una decina di nascite ed una mezza dozzina di decessi ; celebrati cinque matrimoni religiosi (mussulmani) ed un paio civili. A fine anni 1970: Assistenza sanitaria : praticamente nulla, a Ranai un *Puskemas* (Centro sanitario popolare governativo: un medico, una levatrice, 4 infermieri e un odontotecnico) che doveva fornire un minimo di assistenza sanitaria a tutta l'isola. Situazione scuole : a Ranai 4 elementari (corso studi. 6 anni) , una media-inferiore (3 anni) ed una islamica (equiparata alla media, ma di 4 anni). Ovviamente la lingua ufficiale è il *bahasa indonesia*, ma la lingua comunemente usata è un dialetto malese, con un particolare accento locale.



**Fig.10** raccolta del lattice da un albero della gomma



**Fig. 11** con il Capo del Distretto di Natuna Timur

## Note geologiche

La ricerca petrolifera nei Blocchi offshore AGIP e Conoco, attorno all' isola di Natuna, ha reso necessario anche lo studio geologico dell'isola , di fatto quasi inesistente prima degli anni 1970. Questo fu commissionato da Conoco e AGIP al Consulente svizzero Paul Liechti, che nell'ottobre 1971 esplorò in dettaglio gli affioramenti delle fasce costiere della parte Nord dell' isola. Nell'ottobre 1976 ho compiuto un breve giro di ricognizione delle stesse località costiere, con l'elicottero e vari atterraggi per raccogliere campioni di rocce. Il giorno dopo, sono salito a piedi, su una sommità del Monte Ranai, per raccogliere campioni di granito. I dati di questi rilievi sono stati pubblicati in : A. *Franchino & P.*



Nell'isola di Natuna Besar, le rocce suddette affiorano parzialmente per uno spessore ricostruito di circa 1000 metri. In particolare le rocce dei Bunguran Beds affiorano nelle parti centrale e meridionale dell'isola ; in certi punti le selci e le argille silicee appaiono variamente e vistosamente colorate, emergendo a volte dalle piane alluvionali costiere come spuntoni isolati. I colori molto intensi, in prevalenza rosso, nero e bianco, ma anche varietà sul grigio, rosa, blu e verde, fanno di queste selci, le più belle rocce di Natuna. In prossimità della zona centro orientale , il monte Ranai costituisce la più grande delle intrusioni granitiche presenti sull'arcipelago, ricoprendo una superficie di circa 50 km<sup>2</sup> ; è costituito da tre picchi, allineati SSE-NNW, rispettivamente di 965, 987 e 1035 metri di altezza [Figg. 13 e 14]. La salita alla sommità Sud, partendo dal villaggio di Ranai, richiede circa 4 ore di marcia nella foresta con modeste difficoltà : indispensabile l'aiuto di guide locali, munite di macete per avanzare nella fitta vegetazione e attenzione alle sanguisughe, di piccole dimensioni ma molto voraci, che infestano tutta la foresta e obbligano all'uso di repellenti. Dalla sommità stupendo panorama che spazia su buona parte della costa orientale, quando la cima non è avvolta da nubi, che passano più volte a intervalli, anche nell'arco della stessa giornata. In prossimità di questa cima, vi erano ancora i resti di due piccole baracche di legno, che nel 1970 ospitavano una stazione ONI Shoran e il suo operatore (per un certo periodo è stato Bobby Walewangko, che poi è diventato il Superintendent della Base AGIP di Natuna e che mi ha accompagnato in questa escursione).



Fig. 13 sullo sfondo il Monte Ranai, con le sue tre cime

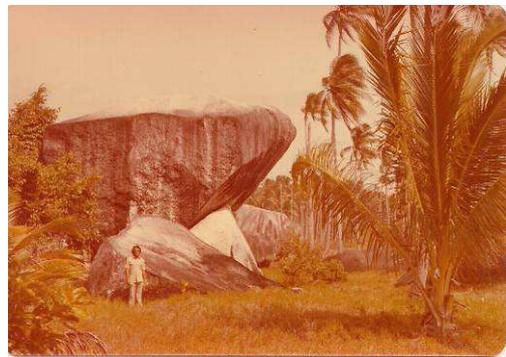


Fig. 14 forme di erosione nel complesso granitico

### **Animismo, Religioni e “Selamatan”**

Come per tutte le popolazioni, anche per gli abitanti di queste isole esistono delle leggende. In particolare nell'isola di Natuna Besar, mi è stato riferito che nel passato, la popolazione che abitava presso la località di Sungei Ulu (a Sud di Ranai) era dotata di poteri magici. L'animismo sarebbe stato praticato dagli Orang Bunian, una popolazione di cui si sa poco o nulla, che viveva ancora isolata presso il monte Bedung , una località , come altre, in cui l'autorità governativa non era presente. Dove invece questa è presente, è necessario per gli abitanti, avere una religione di appartenenza , che viene riportata sulla carta d'identità, come richiesto dal *Pancasila* (=cinque principi). Questa è la base filosofica dello Stato indonesiano, ricordata dal preambolo della Costituzione del 1945 : Dio Supremo / Umanità giusta e civile / Unità nella diversità (dell'Indonesia) / Democrazia guidata dalla saggezza delle deliberazioni fra i rappresentanti del Popolo / Giustizia sociale. Dati 1975 : sull'isola di Natuna il 95% della popolazione è di religione islamica; della rimanente : 1,5% Kristen (Cristiani Protestanti) e 3,5% Buddisti (Cinesi). Nel capoluogo Ranai esisteva una moschea e nel vicino villaggio su palafitte di Penagi, come già detto, un tempio buddista. L'islamismo sarebbe stato importato nell'isola di Natuna, agli inizi del secolo 20°, dagli *Ustads* , i Maestri delle scuole mistiche mussulmane, provenienti dal Kalimantan Sud (il Borneo indonesiano).

Un importante rito giavanese, a carattere religioso, è il “*selamatan*”. Questa cerimonia viene “ufficialmente” celebrata nelle più svariate circostanze e sempre a scopo propiziatorio, come quando si va ad abitare per la prima volta in una casa, si inizia la costruzione di un edificio, incomincia la stagione del raccolto, in occasione di cerimonie di circoncisioni, o per fare guarire un malato. E' cioè un rito che vuole invocare la benedizione divina, affinché tutto proceda per il meglio e che è fortemente sentito da ogni indonesiano, qualunque ne sia la religione di appartenenza. Nel 1975 l' AGIP iniziava il terzo ciclo di perforazioni offshore nel Natuna Sea Block A : la Pertamina ci informò ufficialmente

dell'obbligatorietà di adempiere a questo rito e di organizzare la cerimonia sulla nave-impianto, in mare aperto.

( *La descrizione che segue, dello svolgimento della Cerimonia, è stata riportata nel mio articolo "Paese che vai, usanze che trovi – Cerimonia propiziatoria nel Mar di Natuna / Other countries, other customs – A propitiatory ceremony in Natuna Island", pubblicato sul Notiziario interno AGIP, n° 119, dicembre 1996* ).

L' 8 luglio 1975, al mattino presto, sull'isola di Natuna, era stata effettuata da parte degli officianti religiosi, il cui capo era vestito di bianco, mentre gli altri indossavano tuniche gialla e verde, il taglio della testa di un *kerbau* (bufalo d'acqua). Questa veniva quindi portata sulla drilling barge Margie (stava per iniziare il pozzo AS -1x) con un grosso elicottero, su cui avevano preso posto, oltre a quattro religiosi, il Capo del distretto locale di Natuna, un ufficiale dell'Aeronautica Militare Indonesiana, varie personalità del Governo, della Pertamina ed io, come responsabile AGIP, la compagnia petrolifera straniera operatore. Alle 11 circa, inizio della cerimonia : la testa del bufalo, avvolta in panni bianchi, fra incensi e preghiere degli officianti, e dopo che tre bandiere erano state issate sulla sommità dell'impianto, viene lentamente calata in acqua, vicino alla colonna di perforazione [Fig. 15]. Quindi, con la partecipazione di tutti gli Indonesiani presenti sulla nave, vengono recitate varie preghiere. Dopo qualche minuto di raccoglimento, discorsi di circostanza da parte delle varie Autorità per l'inizio della nuova attività di sondaggi ; anch'io, invitato dal Capo del Cerimoniale, pronuncio, anche a nome dei Partners Phillips e Tenneco, un breve discorso in inglese, tradotto dal Cerimoniere in bahasa (la lingua indonesiana). [Fig. 16]. Seguono augurali strette di mano fra tutti i presenti e il pranzo presso la mensa della nave-impianto. Al ritorno (in circa 1h 15m) con l'elicottero, a Natuna, la tradizionale distribuzione (anche da parte mia) di pezzi di carne di bufalo agli impiegati civili e militari della Base , conclude ufficialmente la cerimonia.



**Fig. 15** Momento culminante della cerimonia del “*Selamatan*”: la testa del bufalo viene calata in mare, al centro del pozzo



**Fig. 16** Preghiere e discorsi per l'inizio del nuovo ciclo dell'attività di perforazione

Oltre ai significati soliti, espressi nelle preghiere che accompagnano la cerimonia religiosa, con questo particolare *selamatan*, l'offerta al mare assumeva lo stesso significato delle offerte fatte nel passato, affinché le forze naturali non infieriscano troppo contro la fragilità umana, sempre esistente. Di frequente nel Mar di Natuna si hanno violente tempeste e terribili tifoni, specie nel semestre invernale (da ottobre a marzo) che agitano il mare, tanto da rendere difficoltose ai grossi impianti offshore le operazioni di perforazione, che a volte (come ci è capitato) dovevano addirittura temporaneamente sospenderle.

### **Rotte di traffico marittimo e di profughi vietnamiti**

Come suaccennato nelle notizie storiche, le prime informazioni sulle rotte percorse da naviganti cinesi, passanti vicino alle isole di **Natuna**, risalgono a tempi molto antichi ( 3° secolo d.C.) Nel 1292 Marco Polo solcò questo mare, provenendo da Campa (l'attuale Da Nang in Vietnam) e passò ad Ovest di Natuna, diretto a Sumatra. Si hanno pure notizie di varie rotte seguite, sempre da naviganti cinesi, nei secoli da 15° a 17° , costeggianti le isole di questo arcipelago.

Queste rotte nel **Mar di Natuna** e attorno alle isole dell'omonimo arcipelago, sono state, purtroppo anche teatro di recenti tragedie : a seguito della guerra del Vietnam, seconda metà degli anni 1970, parecchie navi, piene di profughi in fuga dal Vietnam del Sud, vennero a trovarsi in drammatiche situazioni. Descrivo gli episodi vissuti dall'AGIP nell'agosto 1976 (*riprendo dal mio articolo: "Un*

*'naufragio' provvidenziale / A 'providential' shipwreck" , pubblicato sul Notiziario interno AGIP n°124, sett. 1997) :*

Nel **Natuna Sea Block A**, (nel settore di NE, in area contestata dal Vietnam del Sud) l'impianto Margie, dell'Atwood Oceanics, sta perforando l' AS-1x, in località distante circa 330 km a Nord dall'isola di Natuna e circa 500 km a Sud delle coste vietnamite. Nei pressi del Margie, in quel momento, sosta un supply vessel, di nome Adri Tide, di una Subcontrattista australiana.

**L'arrivo dei profughi.** Alle ore 18 del 23 agosto 1976, il Margie comunica via radio all'AGIP Jakarta, che nei suoi pressi era arrivata una barca, lunga circa 10 metri , di nome "Chou Long" , con bandiera della Croce Rossa, segnalando SOS. Gli occupanti dichiarano di essere in 22, tutti vietnamiti, di cui 7 uomini, 6 donne, 8 ragazzi e una bambina di 2 mesi. Sono fuggiti da Saigon e hanno navigato per tre giorni e tre notti. Chiedono aiuto e la possibilità di contattare la più vicina ambasciata americana. Il Liaison Officer indonesiano, a bordo del Margie, fa spostare la Chou Long, che quindi attracca alla boa dell'ancora n° 5. Il Medico indonesiano sale sulla Chou Long e fornisce una prima assistenza, in particolare ad una donna anziana e a un bambino, ammalati.

Vengono subito informate le Autorità indonesiane e il Capo del Distretto della Provincia di Riau (Sumatra), da cui dipende amministrativamente l'arcipelago di Natuna, ci invia le seguenti disposizioni (riporto la traduzione in inglese che mi è stata fornita) :

- 1. principally republic of Indonesia doesn't accept any south Vietnamese refugee;*
- 2. their arrival in Indonesia (anche se temporaneamente, il Margie è considerato territorio indonesiano) counted to be a transit and during the transit should be given humanity assistance;*
- 3. due to their condition, they should be given medical assistance, foodstuffs and fuel to continue their journey out of Indonesia;*
- 4. to all those 24 vietnamese refugees must be given the sub.3 assistance and let them continue their journey out of Indonesian territory to the east;*
- 5. do not let them sail to any other Indonesian coast nor go to Singapore.*

**Le difficili trattative.** Il 25 agosto si recano sul Margie un medico, due ufficiali dell' Immigration Dpt. dell'ufficio di Tanjung Pinang e il Segretario Capo dello stesso ufficio. Parlano con i profughi e intimano loro di allontanarsi al più presto dalle acque indonesiane. I profughi consegnano una lista con le loro generalità e i nomi e gli indirizzi delle persone che chiedono di contattare. Alle ore 16, con il nostro elicottero, le autorità indonesiane lasciano il Margie. La stessa lista viene consegnata anche all'AGIP ; delle persone che chiedono di contattare, una si trova a New York e sei in Francia.

In Jakarta, contatto le Ambasciate di Francia e USA. Riesco a parlare con il Vice Console americano e gli trasmetto le richieste dei profughi ; mi risponde che non può fare nulla al riguardo e mi informa che a Kuala Lumpur c'è un ufficio delle Nazioni Unite che si interessa del problema regionale dei profughi vietnamiti. Contatto la rappresentanza delle NU in Jakarta, a cui l'Ambasciata USA trasmette l'elenco dei profughi. Informo anche la Pertamina, che però non sa proprio che atteggiamento prendere, l'Ambasciatore Italiano, che non vuole assolutamente essere coinvolto in questa vicenda e ovviamente, la sede AGIP di San Donato Milanese.

Intanto, dall'impianto Margie vengono forniti al Chou Long viveri, acqua e carburante per 6 giorni. Si cerca anche di sistemare il motore in avaria, ma in realtà, c'è ben poco da riparare e la barca non è più in grado di continuare la navigazione. I profughi insistono nelle loro richieste e si rifiutano di andarsene. A bordo comincia la disperazione e il loro portavoce riferisce che tutti preferiscono morire piuttosto che ripartire !

**La "soluzione".** La situazione diventa critica. Da Jakarta sono in contatto con il Rappresentante dell'Atwood e via radio con il nostro Drilling Supervisor a bordo del Margie. Il supply vessel Adri Tide, con bandiera australiana, deve rientrare a Singapore (via Tanjung Pinang, in quel periodo stracolma di profughi vietnamiti). Non può intervenire in aiuto dei profughi della Chou Long e chiede istruzioni ! Le nostre comunicazioni radio sono tutte controllate. Come lingua straniera, in Indonesia si può usare solo l'inglese. Non posso chiaramente comunicare in italiano con il nostro Supervisor sul Margie. Tuttavia, gli ribadisco, in inglese, le disposizioni datemi dalle Autorità Indonesiane, ripetendogli, anzi urlandogli

più volte, che l'unico nostro intervento ammesso è "solo" in caso di naufragio della Chou Long. Continuo per un po' a ripetere le parole *shipwreck, wreck, wreckage, naufragio!*

Il 26 agosto, vengo a sapere che, alle 3 del mattino, la Chou Long si è allontanata di poco dal Margie e ha subito rischiato di affondare. L'Adri Tide ha potuto così far salire a bordo tutti i profughi e quindi si è diretta verso Tanjung Pinang. Dopo aver ricevuto uno scontato rifiuto da parte indonesiana, di far sbarcare i profughi in quel posto. L'Adri Tide proseguiva per Singapore. Qui veniva posta sotto sequestro dalle Autorità con il divieto assoluto di far sbarcare i profughi.

Iniziano le trattative con le Ambasciate di Francia, USA, Canada (su richiesta dei profughi) e Australia (nazione del supply vessel Adri Tide), affinché qualcuno di questi Paesi, si faccia garante per una loro futura accoglienza. Singapore, Thailandia, Malaysia e Indonesia non accolgono più nessuno. La situazione si sblocca dopo circa 10 giorni di estenuanti trattative con una loro sistemazione provvisoria. L'Adri Tide può ritornare a far la spola con il Margie per l'attività di perforazione.

**Epilogo.** Due anni dopo (nel 1978), ricevo dal rappresentante dei profughi vietnamiti sulla Chou Long, Cao Van San, una commovente lettera (che ancora conservo), scritta in francese: "dal profondo del suo cuore", ci ringrazia per tutti gli aiuti che gli abbiamo fornito, per il mio interessamento presso le Autorità indonesiane e per la 'soluzione' suggerita per sbloccare la situazione. Mi fornisce alcuni particolari: "la piccola barca, con 32 persone a bordo (cioè 10 in più di quanto allora comunicatoci), aveva attraversato, per 4 giorni e 4 notti, il South China Sea, con l'idea di raggiungere le coste del Sarawak, nell'isola del Borneo. A metà percorso aveva incontrato il nostro *grand appareil de forage de petrole*! Dopo il ricupero e il trasporto a Singapore, avevano trovato sistemazione sull'isola indonesiana di Tanjung Pinang, nel campo profughi della Missione Cattolica, aspettando il giorno in cui il governo di qualche Paese li vorrà accogliere. Spera quanto prima di comunicarmi la loro futura destinazione *dans le vaste monde libre, afin de chercher une vie plus heureuse et plus humaine...*". L'anno dopo (nel 1979), ricevo una cartolina da Winnipeg, Canada: i sogni di Van Son e del suo gruppo si erano, finalmente, realizzati!

*Analoghe drammatiche vicende sono state vissute da Domenico Anselmo, General Manager dell' AGIP Vietnam Branch, nel 1979, durante la perforazione del 1° pozzo esplorativo nel blocco 8 offshore Vietnam, con l'impianto semisommersibile Dan Queen. Una imbarcazione carica di boat people vietnamiti si era ormeggiata presso il Dan Queen e gli occupanti minacciavano di autoaffondarsi se non venivano issati a bordo. Le discussioni con la PetroVietnam, il piano proposto dall'AGIP per il salvataggio dei profughi (ed evitare una tragedia in mare, come capitata poco tempo prima, in simili circostanze, alla Deminex nel bacino del delta del Mekong) ed infine lo spiraglio decisivo per una procedura per salvare più di un migliaio di boat people, portandoli a Singapore (da dove proseguivano per l'Olanda, che concedeva asilo politico) sono descritti da Domenico Anselmo nel suo articolo: "AGIP in Vietnam. Migliaia di profughi portati in salvo", pubblicato nel volume dell' ENI/APVE 2012 "La memoria raccontata".*

**L'isola di Natuna 2012.** Come detto all'inizio, l'isola di Natuna, per la sua posizione geografica, ha sempre rivestito per l'Indonesia, grande importanza strategica. Nella sua parte Est, nell'area di Ranai, la Base, costruita nel 1970 da AGIP e Conoco, ha operato come supporto logistico per l'intensa attività di perforazione nell'offshore Natuna Sea Block A, svolta dalla joint venture: AGIP, operatore / Phillips / Tenneco, terminata a fine 1978 e che ha portato alla scoperta del gigantesco Gas Field AL (Natuna Est), con riserve recuperabili 76 TCF di gas, con 71 % di CO<sub>2</sub> (come descritto nella prima Parte dei miei ricordi indonesiani). Il Blocco, con la delimitazione dell'area della scoperta, nel 1980 era stato rinominato Natuna D-alpha (Natuna Est) e, in seguito a gara (a cui aveva partecipato anche l'AGIP), assegnato alla Esso.

La Base ha quindi continuato ad essere utilizzata dalle varie Compagnie operanti nei nuovi Blocchi offshore assegnati dalla Pertamina nel Mar di Natuna e, in particolare dalla Esso per i pozzi appraisal sulla struttura AL, confermando l'enorme vastità del giacimento. Questo Blocco ha avuto poi varie vicende contrattuali: nel gennaio 1995, la Pertamina firmava un nuovo Contratto (esteso poi al 2009) con la Exxon-Mobil, con la creazione di un Consorzio per un Progetto di sviluppo del Gas Field Natuna Est; nel dicembre 2010 ancora nuovo Accordo con la Exxon-Mobil e l'entrata nel Consorzio di nuovi Partners: Total e Petronas.

Il "Natuna LNG project", di 40 miliardi di US\$, per lo sviluppo del giacimento, liquefazione ed esportazione del gas, prevede la costruzione di 18 piattaforme offshore per varie tipi di funzioni e

processi , 1226 miglia di pipeline e molto altro : nel 2012 questo grandioso Progetto era ancora nella fase di studio di fattibilità , per valutare se la moderna tecnologia sia in grado di sviluppare commercialmente, a 30 anni dalla scoperta , questo giacimento, risolvendo le grosse difficoltà della rimozione dell'immensa quantità di CO2. ( Questo problema, ai tempi della nostra scoperta , aveva provocato la scherzosa proposta di utilizzo della CO2 con la costruzione sull'isola di Natuna, della più grande fabbrica al mondo di Coca Cola ! ).

In connessione al Progetto 'offshore' LNG, di cui sopra, è stata inoltre presa in considerazione, come soluzione aggiuntiva 'onshore', la costruzione, nella parte costiera Nord dell'isola di Natuna (a 225 km di pipeline dal Gas Field) di un "Natuna Island LNG Plant", per l'ulteriore rimozione di CO2 e H2S, prima della liquefazione del gas metano. Nel contempo, costruzione, nella stessa area, anche di un porto (per il trasporto del LNG con speciali navi frigorifero ai mercati), di un aeroporto e di un complesso di supporto logistico (edifici, depositi, magazzini, uffici e alloggi per una consistente comunità dei lavoratori on- e off-shore e delle loro famiglie). (La Pertamina però non sembra sia favorevole a questa soluzione 'onshore' del Progetto LNG, preferendole la soluzione tutta 'offshore', con la costruzione di pipeline per il trasporto del gas ai mercati). Infine, questa area potrebbe essere anche tappa di passaggio dell' altrettanto grandioso Trans ASEAN Gas Pipeline. Come si vede, i problemi sono enormi ! In ogni caso, l'isola di Natuna continua ad essere, dal punto di vista strategico e geo-politico, per l'Indonesia e il SudEst Asiatico, di vitale importanza.

*Aristide Franchino , febbraio 2013*

*Le note e i dati storico-geografici e ricordi su descritti, sono stati pubblicati nei miei articoli :*

- "Notes sur les Iles Natuna", in: *Archipel 39, Etudes interdisciplinaires sur le monde insulindien, Paris, 1990.*

- « Note storico-geografiche sulle isole di Natuna », in : *L'Universo, Rivista dell'Istituto Geografico Militare , Firenze, n°4, luglio agosto 1992.*

