

PRIMO LEVI
LA CHIAVE A STELLA



 **Saipem**

Andare per il mondo armati della propria professionalità e della propria umanità; costruire con la propria intelligenza e la propria fatica opere destinate ad incidere positivamente e per lungo tempo sulla vita di molte comunità; lavorare in Paesi spesso all'inizio del loro cammino di progresso sociale ed economico cui si rimane poi legati con affetto e rimpianto per un'intera vita; avere la coscienza del valore del proprio lavoro, anche di quello manuale, come testimonianza e sopravvivenza di sé nel futuro.

Questa è stata ed è tuttora l'essenza della Saipem, nata, come tutto l'Eni, dalla passione di costruire di Enrico Mattei.

Per ricordare il trentesimo anniversario della sua morte abbiamo voluto riproporre un'edizione speciale di La chiave a stella.

Levi conosceva la Saipem, aveva visitato i suoi cantieri e conosceva i suoi uomini, aveva un rapporto di corrispondenza con Enrico Gandolfi e, nel suo romanzo, ritroviamo molto di noi e della nostra cultura aziendale.

Sono passati trent'anni da quando il libro fu scritto e molto è mutato nel nostro modo di essere.

La chiave a stella è oggi integrata dal computer, la nuova cultura si deve integrare con quella di tanti altri lavoratori di tutto il mondo che insieme collaborano a realizzare grandi progetti da cui continua a dipendere il futuro e lo sviluppo di molte aree.

Ciò che non è cambiato è lo spirito degli uomini della Saipem e dell'Eni, che resta quello che ci insegnò e ci lasciò Enrico Mattei: coscienti della nostra forza e capacità, andare a testa alta nel mondo a fare bene il proprio lavoro, sicuri con questo di dare un senso alla nostra vita e di contribuire a rendere migliore il nostro Paese.

Gianni Dell'Orto
Presidente Saipem

«Eh no: tutto non le posso dire. O che le dico il paese, o che le racconto il fatto: io però, se fossi in lei, sceglierei il fatto, perché è un bel fatto. Lei poi, se proprio lo vuole raccontare, ci lavora sopra, lo rettifica, lo smeriglia, toglie le bavature, gli dà un po' di bombé e tira fuori una storia; e di storie, ben che sono più giovane di lei, me ne sono capitate diverse. Il paese magari lo indovina, così non ci rimette niente; ma se glielo dico io, il paese, finisce che vado nelle grane, perché quelli sono brava gente ma un po' permalosa».

Conoscevo Faussone da due o tre sere soltanto. Ci eravamo trovati per caso a mensa, alla mensa per gli stranieri di una fabbrica molto lontana a cui ero stato condotto dal mio mestiere di chimico delle vernici. Eravamo noi due i soli italiani; lui era lì da tre mesi, ma in quelle terre era già stato altre volte, e se la cavava benino con la lingua, in aggiunta alle quattro o cinque che già parlava, scorrettamente ma correntemente. È sui trentacinque anni, alto, secco, quasi calvo, abbronzato, sempre ben rasato. Ha una faccia seria, poco mobile e poco espressiva. Non è un gran raccontatore: è anzi piuttosto monotono, e tende alla diminuzione e all'ellissi come se temesse di apparire esagerato, ma spesso si lascia trascinare, ed allora esagera senza rendersene conto. Ha un vocabolario ridotto, e si esprime spesso attraverso luoghi comuni che forse gli sembrano arguti e nuovi; se chi ascolta non sorride, lui li ripete, come se avesse da fare con un tonto.

«... perché sa, se io faccio questo mestiere di girare per tutti i cantieri, le fabbriche e i porti del mondo, non è mica per caso, è perché ho voluto. Tutti i ragazzi si sognano di andare nella giungla o nei deserti o in Malesia, e me lo sono sognato anch'io; solo che a me i sogni mi piace farli venire veri, se no rimangono come una malattia che uno se la porta appresso per tutta la vita, o come la farlecca di un'operazione, che tutte le volte che viene umido torna a fare male. C'erano due maniere: aspettare di diventare ricco e poi fare il turista, oppure fare il montatore. Io ho fatto il montatore. Si capisce che ce ne sono anche delle altre, di maniere, come chi dicesse fare il contrabbando eccetera, ma non fanno per me, perché a me piace vedere i paesi però sono un tipo regolare. Adesso poi ci ho fatto talmente l'abitudine che se dovessi mettermi tranquillo verrei malato: per conto mio, il mondo è bello perché è vario».

Mi ha guardato per un momento, con occhi singolarmente inespressivi, e poi ha ripetuto con pazienza:

«Se uno sta a casa sua magari è tranquillo, ma è come succhiare un chiodo. Il mondo è bello perché è vario. Dunque le stavo dicendo che ne ho viste tante e di tutti i colori, ma la storia piú gotica mi è successa quest'anno passato, in quel paese che non le posso dire, però le posso dire che è molto lontano da qui e anche da casa nostra, e mentre che qui si patisce il freddo, laggiú invece nove mesi su dodici fa un caldo della forca, e gli altri tre tira vento. Io ero là per lavorare nel porto, ma laggiú non è come da noi: il porto non è dello Stato, è di una famiglia, e la famiglia è del capofamiglia. Io prima di cominciare il mio montaggio ho dovuto andare da lui tutto vestito con la giacca e la cravatta, mangiare, fare conversazione, fumare, senza fretta, pensi un po', noi che abbiamo sempre le ore contate. Mica per niente, è che costiamo cari, è il nostro vanto. Questo capofamiglia era un tipo mezzo e mezzo, mezzo moderno e mezzo all'antica; aveva una camicia bella bianca, di quelle che non si stirano, però quando entrava in casa si toglieva le scarpe, e me le ha fatte togliere anche a me. Parlava inglese meglio degli inglesi (che del resto ci va poco), ma le donne di casa sua non me le ha fatte vedere. Anche come padrone doveva essere mezzo e mezzo, una specie di schiavista progressista: pensi che aveva fatto appendere la sua foto incorniciata in tutti gli uffici e perfino nei magazzini, neanche fosse stato Gesù Cristo. Ma tutto il paese è un po' cosí, ci sono gli asini e le telescriventi, ci sono degli aeroporti che Caselle fa fino ridere, ma sovente per arrivare in un posto si fa piú presto a cavallo. Ci sono piú nàit che panetterie, ma si vede la gente in strada col tracoma.

Lei deve sapere che montare una gru è un bel lavoro, e un carro-ponte ancora di piú, però non sono mestieri da fare da soli: ci vuole uno che sappia le malizie e che diriga, che saremmo poi noi, e gli aiutanti si trovano sul posto. È qui che cominciano le sorprese. In quel porto che le stavo dicendo, anche la faccenda sindacale è un bel trigo; sa, è un paese dove se uno ruba gli tagliano la mano in piazza: la destra o la sinistra, secondo quanto ha rubato, o magari anche un orecchio, ma con l'anestesia, e con dei chirurghi in gamba che fermano l'emorragia in un momento. Sí, non sono storie, e se uno mette in giro delle calunnie sulle famiglie che contano gli tagliano la lingua e ciau.

Bene, con tutto questo hanno delle leghe abbastanza decise, e bisogna fargli i conti insieme: lí tutti gli operai si portano sempre dietro la radiolina, come se fosse un portafortuna, e se la radio dice che c'è sciopero si ferma tutto, non c'è uno che si osi di alzare un dito: del resto, se provasse, c'è caso che si prenda una coltellata, magari non subito ma di lí a due o tre giorni; oppure gli cade una putrella sulla testa, o beve un caffè e resta lí secco. Non mi piacerebbe viverci; però sono contento di esserci stato, perché certe cose uno se non le vede non le crede.

Allora, le stavo dicendo che ero laggiú per montare una gru da molo,

uno di quei bestioni a braccio retrattile, e un carro-ponte fantastico, 40 metri di luce e un motore di sollevamento da 140 cavalli; cristo che macchina, domani sera bisogna che mi ricordi di farle vedere le foto. Quando ho finito di metterla su, e abbiamo fatto il collaudo, e sembrava che camminasse in cielo, liscia come l'olio, mi sentivo come se mi avessero fatto commendatore, e ho pagato da bere a tutti. No, non vino, quella loro porcheria che chiamano cumfàn, sa di muffa, però rinfresca e fa bene; ma andiamo con ordine. Quel montaggio non è stato una cosa semplice; non per la faccenda tecnica, che è andata dritta fin dal primo bullone, no, era una specie di atmosfera che si sentiva, come un'aria pesante, quando sta per venire la tempesta. Gente che parlottava negli angoli, si facevano dei segni e delle smorfie che io non capivo, ogni tanto saltava fuori un giornale murale e tutti si ammicchiavano intorno a leggerlo o a farselo leggere, e io rimanevo solo in cima all'impalcatura come un merlo.

Poi la tempesta è venuta. Un giorno ho visto che si chiamavano uno col l'altro, a gesti, a fischi: se ne sono andati via tutti, e allora, dato che da solo non potevo combinare niente, sono sceso anch'io giù per il traliccio, e sono andato a vedere la loro assemblea. Era in un capannone in costruzione: in fondo avevano fatto una specie di palco, con delle travi e delle tavole; sul palco venivano su a parlare, uno dopo l'altro. Io la loro lingua la capisco poco, ma si vedeva che erano arrabbiati, come gli avessero fatto un torto. A un certo punto è venuto su uno piú vecchio, che sembrava un caporione; questo qui sembrava molto sicuro di quello che diceva, parlava calmo, pieno d'autorità, senza gridare come gli altri, e non ne aveva neanche bisogno, perché davanti a lui tutti hanno fatto silenzio. Ha fatto un discorso tranquillo, e tutti sono rimasti persuasi; alla fine ha fatto una domanda, e tutti hanno alzato la mano gridando non so che cosa; quando ha fatto la controprova, di mani non se n'è alzata neanche una. Allora il vecchio ha chiamato un ragazzo che stava in prima fila, e gli ha dato un ordine. Il ragazzo è partito di corsa, è andato al magazzino attrezzi, e è tornato in un momento tenendo in mano una delle foto del padrone e un libro.

Vicino a me c'era un collaudatore che era del posto ma sapeva l'inglese; eravamo anche un po' in confidenza, perché i collaudatori conviene sempre tenersi buoni: ogni santo vuole la sua candela».

Faussone aveva appena finito una porzione abbondante d'arrosto, ma ha chiamato la cameriera e se n'è fatta portare una seconda. A me interessava piú la sua storia che i suoi proverbi, ma lui ha ripetuto con metodo:

«In tutti i paesi del mondo, poco da fare, i santi vogliono le sue candele: io a quel collaudatore gli avevo regalato una canna da pesca, perché i collaudatori bisogna tenersi buoni. Così lui mi ha spiegato che si trattava di una questione balorda: gli operai, da un pezzo, chiedevano che la cucina del cantiere facesse da mangiare secondo la loro religione; il padrone invece si dava delle arie da modernista, benché poi alla finitiva fosse bigotto di un'altra religione, ma quello è un paese con tante di quelle religioni che c'è

da perdersi. Insomma, gli ha fatto sapere dal capo del personale che o si tenevano cara quella mensa così com'era, o niente mensa. C'erano stati due o tre scioperi, e il padrone non aveva fatto neanche una piega perché tanto le commesse erano magre. Allora era venuta fuori la proposta di fargli la fisica, così per rappresaglia».

«Come, fargli la fisica?»

Faussone mi ha spiegato pazientemente che fare la fisica è come dire fare un malefizio, mandare il malocchio addosso a qualcuno, fargli una fattura:

«... magari neanche per farlo morire: anzi, quella volta lí non volevano sicuro che morisse, perché il suo fratello piú piccolo era peggio di lui. Volevano solo fargli prendere una paura, non so, una malattia, un incidente, tanto per fargli cambiare idea, e per fargli vedere che anche loro sapevano farsi le sue ragioni.

Allora il vecchio ha preso un coltello, e ha schiodato e staccato la cornice dal ritratto. Sembrava che di quei lavori lí ci avesse una gran pratica; ha aperto il libro, ha messo il dito a occhi chiusi su una pagina, poi gli occhi li ha di nuovo aperti e ha letto nel libro qualche cosa che io non ho capito e il collaudatore neanche. Ha preso la foto, ha fatto un rotolo e l'ha schiacciato bene con le dita. Si è fatto portare un cacciavite, l'ha fatto arroventare su un fornello a spirito, e lo ha infilato nel rotolo schiacciato. Ha spianato la foto e l'ha fatta vedere, e tutti battevano le mani: la foto aveva sei pertugi bruciacchiati, uno sulla fronte, uno vicino all'occhio destro, uno all'angolo della bocca. Gli altri tre erano cascati sullo sfondo, fuori della faccia.

Allora il vecchio ha rimesso la foto nella cornice, così com'era, spiegazzata e bucata, e il ragazzino è partito per rimetterla a posto, e tutti sono tornati a lavorare.

Bene, a fine aprile il padrone si è ammalato. Non l'hanno detto chiaro, ma la voce è corsa subito, sa come succede. È sembrato grave fin dal principio: no, alla faccia non aveva niente, la storia è strana abbastanza anche solo così. La famiglia voleva metterlo sull'aereo e portarlo in Svizzera, ma non hanno fatto a tempo: aveva qualche cosa nel sangue, in dieci giorni è morto. E pensi che era un tipo robusto, che non era mai stato malato: sempre in giro per il mondo in aereo, e fra un aereo e l'altro sempre dietro alle donne, o a giocare la notte finché spuntava il sole.

La famiglia ha denunciato gli operai per omicidio, anzi, per "assassinio meditato con malizia": mi hanno detto che laggiú si dice così. Hanno dei tribunali, può capire, che è meglio non cascargli nelle unghie. Non hanno un codice solo, ne hanno tre, e scelgono uno o l'altro secondo che fa comodo al piú forte, o a chi paga di piú. La famiglia, dicevo, sosteneva che l'assassinio c'era stato: c'era la volontà di ammazzare, c'erano le azioni per far morire, e c'era stata la morte. L'avvocato della difesa ha risposto che le azioni non erano state quelle giuste, o caso mai erano buone solo a fargli venire qualche guaio alla pelle, non so, un'espulsione o i foruncoli: ha det-

to che se quella foto l'avessero tagliata in due o l'avessero bruciata con la benzina, allora sí che sarebbe stato grave. Perché pare che vada cosí, la storia della fattura, da un buco nasce un buco, da un taglio un taglio, e cosí via: a noi ci fa un po' ridere, ma loro ci credono tutti, anche i giudici, e anche gli avvocati difensori».

«Come è finito il processo?»

«Lei ha voglia di scherzare: continua ancora, e continuerà chissà fino a quando. In quel paese i processi non finiscono mai. Ma quel collaudatore che dicevo mi ha promesso di tenermi informato, e se crede io terrò informato lei, dal momento che questa storia le interessa».

È venuta la cameriera a servire la portentosa razione di formaggio che Faussone aveva ordinata: era sulla quarantina, magrolina e curva, coi capelli lisci unti di chissà cosa, e con una povera faccia da capra spaurita. Ha guardato Faussone con insistenza, e lui ha reso lo sguardo con indifferenza ostentata. Quando se n'è andata, mi ha detto:

«Sembra un po' il fante di bastoni, poveretta. Ma cosa vuole: bisogna contentarsi di quello che passa il convento».

Ha accennato al formaggio col mento, e mi ha chiesto con scarso entusiasmo se volevo favorire. Lo ha attaccato con avidità, e fra un colpo di ganaschia e il successivo ha ripreso:

«Sa bene, qui, articolo ragazze, si tirano un po' verdi. Bisogna stare contenti di quello che passa il convento. Voglio dire il cantiere».



L'articolo che riportiamo qui di seguito fu redatto da Primo Levi in seguito a una visita a bordo della nave Castoro Sei della Saipem, che nella primavera del 1980 effettuava i lavori per la posa del Transmed.

Il reportage dello scrittore venne pubblicato nel 1989 sulla rivista dell'Eni «Ecos», nello Speciale dedicato al gasdotto Algeria-Tunisia-Italia.

Trenta ore trascorse sul Castoro Sei sono state un dono raro per un uomo di terra quale sono, un uomo per cui il mare è quello delle ferie in Liguria e quello trasfigurato che emerge dalle pagine di Coleridge, di Conrad, di Verne e di Melville. Proprio a questi ultimi due riandavo continuamente con la memoria durante quel primo troppo breve soggiorno, più precisamente, a «Ventimila leghe sotto i mari», ed in specie alla «visita guidata» che il capitano Nemo offre a Monsieur Aronnax attraverso i visceri meccanici del Nautilus, e ad una frase (che da più di trent'anni mi era rimasta impressa) di Cesare Pavese, traduttore, nella prefazione di «Moby Dick»: «...Melville... conosce ben altro nella vita oltre le (librerie) vaticane e i bancherottoli e sa che i migliori poemi sono quelli raccontati da marinai illetterati sul castello di prora».

Le due citazioni, o voglio dire i due agganci letterari, valgono quanto valgono tutte le citazioni. I marinai del Castoro sono tutt'altro che letterati: sono anzi dei marinai-ingegneri, una specie umana che ai tempi invece Verne aveva previsto ed anticipato con quel suo misterioso fiuto di veggente tecnologico che gli aveva consentito di antivedere, cinquanta o cento anni prima, l'uso bellico degli elicotteri, la televisione, il missile scaraventato sulla Luna (proprio da Cape Canaveral!) col suo equipaggio umano, ed un sottomarino tutto sommato abbastanza plausibile. Il capitano Pietro Costanzo mi vorrà perdonare se l'ho avvicinato qui al capitano Nemo, misantropo, vendicativo e luciferino, né d'altronde il Castoro è un sommergibile: ma, come il «Nautilus», il suo ventre è gremito di meraviglie. Come i sommergibili (e d'altra parte viene appunto tecnicamente definito un «semisommergibile»), e come le baleniere di un tempo e di oggi, è una nave-non nave, una nave per cui il navigare è un compito sottinteso e laterale, ma che in sostanza è destinata ad altri scopi più definiti. I congegni che contiene destano meraviglia appunto per l'estrema raffinatezza con cui essi tendono ad uno scopo preciso ed insolito: deporre in fondo al mare, a profondità finora mai raggiunte, un tubo rigido d'acciaio rivestito di cemento, manipolandolo come se fosse leggero e flessibile al pari di un tubo di gomma.

La storia della tecnologia dimostra come, davanti ai problemi nuovi, la

cultura scientifica e la precisione siano necessarie ma insufficienti. Occorrono ancora due altre virtù, che sono l'esperienza e la fantasia inventiva, ma nel mestiere dello sfruttamento del gas naturale, che è molto recente, l'esperienza non si dilata attraverso i secoli o i millenni, è compressa nei decenni, o anche in periodi più brevi. È assai più corta di una vita umana ed i padri non hanno nulla da insegnare ai figli; non può far conto su quella lenta evoluzione quasi darwiniana che ha modellato le armi da fuoco nel corso di cinque secoli e l'automobile nel corso di uno. All'esperienza sono necessari le prove e gli errori, ma qui non c'è tempo di sbagliare e correggersi, e deve prevalere la fantasia, che opera per salti, nei tempi brevi, attraverso mutazioni radicali e rapide. Ma nulla va perduto delle esperienze valide, anche delle più remote, come il nostro corpo ha ereditato il meccanismo genetico e le architetture proteiche degli organismi monocellulari, e come l'automobile incorpora il disegno del carro a cavalli, così nel Castoro Sei si ravvisano curiose ed illustri idee innovative che risalgono agli albori della nostra civiltà: la casa pensile sulle palafitte, la doppia carena del catamarano. Anche questo è da meditare, come le grandi idee ed i grandi problemi della filosofia (se la materia sia infinitamente divisibile, se l'universo sia finito od infinito, eterno o perituro; se la nostra volontà sia libera o serva), così anche le grandi invenzioni della tecnica si trasformano ma non muoiono. Sopravvivono ai millenni la leva, la ruota, il tetto, nessun metallo è caduto in disuso e, anzi, innumerevoli nuovi usi sono stati trovati per i metalli più antichi; sarebbe difficile nominare una materia plastica obsoleta, mentre le più antiche fra queste, le resine fenoliche ed il polistirolo, non hanno perduto nulla della loro importanza.

Un discorso analogo si può fare per quanto riguarda gli uomini a bordo del Castoro. Come è singolare, unico al mondo, il mezzo, così è di suo genere l'equipaggio; o meglio gli equipaggi, poiché si tratta di tre squadre di 150 uomini ciascuna, che si avvicendano a rotazione, due a bordo (per ventotto giorni, domeniche e feste comprese, con dodici ore giornaliere di lavoro e dodici di riposo) ed una a terra in vacanza per 14 giorni. È un equipaggio composito, comprende saldatori, meccanici, elettricisti, elettronici, gruisti, macchinisti, aggiustatori, manovali, oltre agli addetti ai servizi ed alla navigazione. Tuttavia, la separazione (l'«interfaccia») fra i marinai e gli operai, ed a più alto livello fra ufficiali e ingegneri, non è netta, perché la navigazione del Castoro è una strana navigazione. Da una nave propriamente detta si richiede che navighi rapidamente, in direzione longitudinale e solo per eccezione a macchina indietro. Il Castoro, invece, naviga in avanti solo quando è in trasferta, ma per la verità parlare di avanti e indietro, per il Castoro, non ha molto senso; non ha prua vera e propria: si chiama prua, per convenzione, l'estremità da cui scende il tubo in acqua, e che quindi arretra durante il lavoro di deposizione. Può spostarsi in tutte le direzioni, perché ha quattro eliche orientabili sistemate ai quattro angoli degli scafi inferiori. Non supera di norma la velocità di 6-7 nodi; per questa

nave, che di fatto è una sofisticatissima officina galleggiante, assai più che la velocità sono importanti la stabilità ed il posizionamento. In altre parole: deve poter rimanere ferma rispetto al fondo marino, cioè al tubo, entro limiti di pochi decimetri, non deve oscillare col moto ondoso, non deve risentire del vento e delle correnti, e quando si sposta per deporre il tubo, deve farlo con velocità esattamente controllata. Per ottenere che tutto questo avvenga con la dovuta affidabilità, si è fatto ricorso ad un raffinato sistema di automazione che, ad ogni «varò» del tubo, prescrive ai dodici argani delle dodici ancore (formidabili ancore, da 20 o 25 tonnellate ciascuna), ed ai quattro gruppi motori movimenti richiesti affinché il tubo scenda in acqua senza ricevere sollecitazioni superiori a quelle consentite dalle specifiche e dalla resistenza dei materiali.

Il momento del «varò», cioè dell'avanzamento del tubo, che si ripete (se tutto marcia regolarmente) ogni dieci minuti circa, è uno spettacolo che non si dimentica: al comando del cervello elettronico che sovrintende all'operazione, i colossali argani si mettono simultaneamente in movimento ritirando il cavo quelli di poppa, rilasciando quello di prua, e le quarantamila tonnellate del Castoro Sei si spostano ponderosamente verso la costa siciliana di dodici metri esatti, cioè della lunghezza di uno spezzone di tubo, ma il movimento è così dolce e privo di strappi che chi sta a bordo non lo percepisce.

Vede soltanto scorrere in avanti il tubo e gli pare che si muova quello e che la nave sia ferma. È un'illustrazione concreta della relatività galileiana, e ritorna a mente la Garisenda di Dante, che sembra chinarsi verso terra quando sul suo sfondo si spostano le nuvole trascinate dal vento.

L'automazione è un'arte giovane, ed è naturale che vi siano addetti uomini giovani; ma anche i più anziani si sono spesso rivelati preziosi. Non soltanto per i mestieri tradizionali, per la navigazione e per i servizi: la loro esperienza, accumulata nel corso degli anni in lavori anche molto diversi, si è dimostrata di grande valore nel far fronte agli imprevisti; infatti, sarebbe ingenuo pensare che in un sistema così complesso e destinato ad operare in condizioni così inusitate, tutto possa essere previsto e non si verificino mai incidenti.

Mi sono stati raccontati due episodi, due imprevisti, appunto, che dimostrano quanto ancora valgono l'esperienza e la fantasia inventiva quando si tratta di risolvere rapidamente, e «coi mezzi di bordo», un problema nuovo.

Come è noto, il fondamento del lavoro del Castoro è la saldatura. Esso è, in sostanza, un'officina di saldatura lunga quasi 150 metri; lungo il tubo, che avanza via via, si succedono otto stazioni di saldatura e la giunzione degli spezzoni del tubo viene eseguita in parte automaticamente, in parte a mano, secondo tecniche di saldatura altamente sofisticate.

Prima del varò, ed in coda alle operazioni di saldatura, deve essere eseguito un controllo radiografico: se la saldatura è perfetta il tubo continua

ad avanzare; se presenta difetti, questi vengono rapidamente eliminati.

Il generatore di raggi X è contenuto in un'apparecchiatura carrellata che scorre entro il tubo o, meglio, che è in posizione fissa rispetto alla nave, ed attorno a cui scorre il tubo, quest'apparecchiatura è trattenuta da un cavo, e per la sua forma allungata è stata denominata «il porcellino».

Nel corso del lavoro, per qualche causa che è rimasta misteriosa, il porcellino è improvvisamente sparito: il cavo si era strappato, il carrello aveva seguito la pendenza del tubo e la costosissima apparecchiatura era discesa per una lunghezza di trecento metri.

Il danno era grave: a parte l'interruzione forzata delle operazioni di varo (mi è stato precisato che un minuto di lavoro del Castoro Sei costa 280 mila lire!), il porcellino ostruiva il tubo quasi completamente e doveva a tutti i costi essere rapidamente rimosso.

Si è riunito un vertice di tecnici e sono state fatte varie proposte, fra le quali la più pittoresca era la seguente: telefonare in Tunisia, fare introdurre nel tubo una palla di gomma o di qualche altro materiale cedevole, e pomparvi dietro aria compressa, come si fa nella posta pneumatica.

La palla avrebbe dovuto raggiungere il porcellino sul fondo del Mediterraneo e spararlo fuori.

Si stava ancora discutendo, quando si è fatto avanti uno dell'equipaggio: era un ex pescatore, e gli sembrava evidente che il porcellino dovesse essere pescato.

La sua proposta non pareva così facile da mettere in atto, ma era semplice, rapida e non costava che qualche migliaio di lire; l'uomo è stato condotto in officina, dove si è fatto preparare un grosso amo e lo ha zavorrato con un peso.

Ha introdotto amo e peso nella bocca del tubo e dopo qualche minuto di tentativi pazienti ed esperti ha agganciato il porcellino e lo ha tirato fuori.

Il secondo episodio è in scala ciclopica.

Come accennato, il posizionamento e l'avanzamento del Castoro riposano su un complesso sistema di ancoraggio.

Le dodici ancore gigantesche sono disposte a raggiera intorno alla nave, e di norma la nave «cammina» sulle dodici ancore: quando, spostandosi trascinata dai cavi, essa si trova troppo vicina alle ancore dalla parte siciliana, queste vengono ritirate e affondate più oltre, e quelle della parte tunisina vengono avvicinate alla nave.

Tempi, angoli e distanze del riposizionamento delle ancore vengono dettati dal computer di bordo e l'operazione viene eseguita da rimorchiatori che seguono e circondano il Castoro come servitori solerti.

I cavi di ormeggio (d'acciaio, con diametro di 3 pollici) sono lunghi 2700 metri: in definitiva, il Castoro, le sue ancore segnalate dalle relative boe, i rimorchiatori e i "supply boats" che fanno la spola con la terraferma e riforniscono il Castoro di tubi, carburante, ecc., interessano parecchi chilometri quadrati di mare.

In una notte di fiero maltempo, una delle boe ora accennate è scomparsa: diventava impossibile localizzare con precisione l'ancora che le stava sotto, e quindi spostarla quando fosse venuto il suo turno.

A quanto pare, la boa era stata in qualche modo lesionata: era del tipo inaffondabile, ma la sua spinta di galleggiamento si era ridotta e il peso del cavo che la legava all'ancora la tratteneva a mezz'acqua, in un punto imprecisato sia come collocazione, sia come quota.

Era anche questo un problema di pesca, ma di pesca alla cieca; e l'ancora giacente sul fondo pesava 25 tonnellate, più altre dieci almeno di catena.

È stato risolto come appunto l'avrebbe risolto un cieco, cioè a tentoni.

Da uno dei rimorchiatori è stato impegnato un grosso gancio sotto il cavo, visibile per pochi metri, che dal Castoro andava all'ancora; poi il rimorchiatore si è messo in movimento, in un mare pauroso, lasciando scorrere il gancio lungo il cavo, ma mantenendo sempre in tensione la fune a cui il gancio è calato obliquamente, seguendo la catenaria del cavo per quasi due chilometri, fino alle enormi maglie della catena che collega il cavo all'ancora: si è impegnato nella prima maglia e la gru poderosa del rimorchiatore ha sollevato ancora e catena di quanto bastava perché la boa danneggiata riaffiorasse.

Ecco, sono questi i «poemi» a cui alludeva Pavese parlando di Melville.

Non mi sono stati raccontati sul castello di prora (che sul Castoro Sei non credo esista), bensì al tavolo della mensa, davanti a bicchieri di vino buono, e non da marinai illetterati, bensì dal capitano Costanzo e dagli altri uomini dell'equipaggio, giovani e meno giovani, ingegneri cibernetici al loro primo incontro col mondo del lavoro, macchinisti orgogliosi di ogni singolo bullone delle loro macchine, marinai-operai che in quest'opera insolita e colossale hanno ritrovato le antiche virtù della competenza messa alla prova e del lavoro ben fatto.

Spero che non si stupiranno né scandalizzeranno se i loro racconti mi sono sembrati poetici.

Infatti, nelle loro parole, frenate, educate, precise e prive di enfasi, ho riconosciuto l'eco della voce di un altro navigatore e raccontatore le cui avventure remote sono oggi poesia eterna, quello che aveva navigato per dieci anni per mari strani e le cui virtù prime, più assai del coraggio che pure non gli mancava, furono la pazienza e l'ingegno molteplice.