



apve

associazione pionieri e veterani eni



La memoria raccontata “2”

Storie e ricordi di uomini e donne eni

La memoria raccontata “2”

Storie e ricordi di uomini e donne eni

apve

Realizzato in collaborazione con l'Associazione Pionieri e Veterani Eni

INDICE

PREFAZIONE

RIPRENDE IL CAMMINO DELLA MEMORIA

Innocenzo Titone pag. 7

INTRODUZIONE

L'ENTUSIASMO DEI PIONIERI E VETERANI DELL'ENI

Bruno Longanesi pag. 9

SEZIONE 1: RACCONTI DI VITA ENI DA SOCI PIONIERI E VETERANI

RICORDI DI UN "GEOLOGO" IN IRAN 1958-1959: AVVENTURA NEGLI ZAGROS

Aristide Franchino pag. 15

RICORDI DI UN "GEOLOGO" IN LIBIA 1960-1961:

"GIARABUB E IL MARE DI SABBIA"

Aristide Franchino pag. 20

RICORDI DI UN "GEOLOGO" AGIP: TEHERAN 1959

Lauro Messori pag. 29

MARIO SPADOLINI: UNA VITA DI LAVORO AL SERVIZIO DELL'AGIP

Antonio Miserocchi pag. 32

50 ANNI DELLA CENTRALE GAS DI RAVENNA MARE

Antonio Miserocchi pag. 37

"IL VASTO - ROMA"

Franco Francescato pag. 43

DJIBOUTI: UN PAESE ORIGINALE

Arturo Gandino pag. 46

50 ANNI DI GOMMA SINTETICA SBR (1957 - 2007)

Giuseppe Alari, Fabrizio D'Amico, Mario Franzini pag. 52

RAVENNA, SALA MATTEI, 23 NOVEMBRE 2007

Testimonianze raccolte e presentate da Giuseppe Alari pag. 59

"IL GRANDE MARE DI SABBIA"

Bruno Longanesi pag. 62

L'ENI IN BRASILE

Francesco Venanzi pag. 71

TRENT'ANNI DI STORIA DELLA CENTRALE DI COGENERAZIONE DI BOLGIANO

Antonio Barbalinando pag. 76

IO E LA RICERCA OPERATIVA

Vito Ozzola pag. 87

LA MIA PRIMA SETTIMANA IN ENI: SICILIA: ANDATA E RITORNO

Augusto Biancoli pag. 93

UN RICORDO PERSONALE: LA MORTE DI ENRICO MATTEI	
<i>Bruno Velani</i>	pag. 97
UN VIAGGIO VISSUTO PERICOLOSAMENTE	
<i>Giuseppe Conti</i>	pag. 101
GITA SOCIALE IN SICILIA	
<i>Franco Francescato</i>	pag. 105
PARABOLA DI UN GEOLOGO	
<i>Claudio Sommaruga</i>	pag. 108
RICORDI DI UNO SPORT CHIAMATO CALCIO	
<i>Pier Federico Barnaba</i>	pag. 114
RICORDO PERSONALE DI ENRICO MATTEI	
<i>Hans Hunterhuber</i>	pag. 118
I LUOGHI, LE PAROLE, IL MITO, RICORDI DI ANTERSELVA	
Il pescatore e il fiocinatore	pag. 121
<i>Danilo Predi</i>	
I LUOGHI, LE PAROLE, IL MITO, RICORDI DI ANTERSELVA	
L'uomo che distrusse un mondo e lo ricostruì.....	pag. 124
<i>Danilo Predi</i>	
MATRIOSCHE...di ricordi	
<i>Remo Marchetti</i>	pag. 127
28 SETTEMBRE 1965: io c'ero	
<i>Bruno Mazzotti</i>	pag. 132
RICORDI DELLA MIA PERMANENZA IN IRAN	
<i>Antonio Delle Canne</i>	pag. 137
LA STORIA DI ODISSEO - FERRUCCIO 1928	
<i>Ferruccio Knittitz</i>	pag. 139
LA COSTRUZIONE DEL PONTILE DEL BHARGAN OIL CENTER (BOC), IRAN 1968	
<i>Antonio Delle Canne</i>	pag. 144
COME SI FANNO I FIGLI MASCHI (Una storia di una volta)	
<i>Salvatore Polizzi</i>	pag. 146
IL MAGLIONE DAL GIROCOLLO ALTO	
<i>Gianfranco Bonacci</i>	pag. 151
JEP E IL PUNTO DI PARTENZA	
<i>Alessandro Gambaro</i>	pag. 153
RICORDI.....	
<i>Antonio Canonaco</i>	pag. 157

SEZIONE 2: NOTE MENO NOTE DI VITA SNAM

INTRODUZIONE	
<i>Franco Francescato</i>	pag. 165
IL PIONERE RACCONTA	
<i>Paolo Chiappa</i>	pag. 166
UN UOMO SOLO	
<i>Fiorenea Giacobbe</i>	pag. 167

LA TELEFONATA	
<i>Silvio Fontanelli</i>	pag. 168
LA BARCA	
<i>Giuseppe Razzini</i>	pag. 170
LE ROSE ROSSE	
<i>Oriano Monari</i>	pag. 172
IL FACCHINO	
<i>Carlo Lori</i>	pag. 173
IL REGOLO CALCOLATORE	
<i>Pasquale Rignanese</i>	pag. 175
NASCEVA METANOPOLI	
<i>Mario Rossi</i>	pag. 176
CINQUANTA ANNI FA	
<i>Anna Maria Bertani</i>	pag. 178
ATTRAVERSO L'OCEANO	
<i>Gianfranco Duse</i>	pag. 180
LA GIACCA	
<i>Giovanni Fiorani</i>	pag. 182
IL PASSATO	
<i>Cesare Costa</i>	pag. 184
IL RIMPROVERO	
<i>Giovanni Agape</i>	pag. 185
VESTIVAMO ALLA MARINARA	
<i>Gianfranco Bonacini</i>	pag. 187
IL PICCHI	
<i>Carmelo Ventura</i>	pag. 189
LA SOSPENSIONE	
<i>Bruno Gandolfi</i>	pag. 191
UN UOMO CHE CONTA	
<i>Pasqualino Botti</i>	pag. 193
LE CESTE	
<i>Gianfranco Bonacini</i>	pag. 195
LA COLOMBINA	
<i>Cesare Costa</i>	pag. 197
UN PICCOLISSIMO EPISODIO	
<i>Giovanni Osvaldo</i>	pag. 200

APPENDICE

LA SNAM DI MATTEI	
<i>Giovanni Osvaldo</i>	pag. 203

Prefazione

Riprende il cammino della memoria

di Innocenzo Titone

Il consiglio Direttivo dell'associazione pionieri e veterani eni decise nel 2009 di bandire un concorso letterario tra tutti gli associati per raccogliere le memorie dei loro trascorsi aziendali. Il risultato di questa iniziativa fu la pubblicazione del libro "La Memoria Raccontata", la cui uscita in coincidenza con la commemorazione del cinquantenario della morte di Enrico Mattei fu l'occasione per ricordare, insieme alla figura del fondatore dell'eni, anche il contributo di coloro che hanno percorso un tragitto al suo fianco e hanno poi continuato il cammino sulla strada da lui tracciata.

La pubblicazione di questo secondo volume de "La Memoria Raccontata" vuole quindi continuare questo viaggio nel passato, nel ricordo di chi eravamo. Raccogliere i racconti degli episodi e delle esperienze della vita lavorativa dei nostri associati, episodi avvenuti in un periodo risalente parecchio indietro nel tempo, in un'epoca caratterizzata da situazioni molto lontane da quelle che

oggi viviamo, costituisce un modo di tramandare i valori umani, morali e sociali di un tempo, valori che hanno permeato lo spirito di coloro che in passato si sono adoperati per contribuire alla crescita e al successo del Gruppo.

Sono ricordi che richiamano un periodo della propria esistenza, flash autobiografici, esperienze di lavoro che, nella loro essenza, testimoniano lo spirito di sacrificio, la capacità di affrontare situazioni difficili con pochi mezzi e talora in completa solitudine, la solidarietà tra colleghi ma anche quei simpatici momenti di aggregazione e di allegria vissuti in paesi lontani, o in località remote, la curiosità di indagare e comprendere culture e tradizioni profondamente diverse dalle nostre e la capacità di condividerle.

Nella realtà di oggi, pervasa dai sistemi informatici, caratterizzata dall'ansia di ascoltare le breaking news per essere informati in real time con quanto accade nel mondo, connessa in una rete globale

via twitter, facebook, linkedin, whatsapp ecc.. può sembrare anacronistico abbandonarsi a questi sguardi in retrospettiva, fatti con gli occhi della memoria attraverso i ricordi, le emozioni e, perché no, la commozione di chi ha vissuto questi momenti. Un'epoca in cui le informazioni viaggiavano con i tempi della velocità postale e le notizie arrivavano col passaparola, quando i tecnici rientravano dai luoghi remoti in cui operavano, vuoi nei deserti aridi o su piattaforme sperdute in mezzo al mare, per poi passare alle difficili comunicazioni in SSB, spesso troppo disturbate da condizioni meteo sfavorevoli, ma ben lontana dai telefoni cellulari che si tengono in tasca e dalle comunicazioni satellitari.

Riportare alla realtà di oggi racconti di quanto avvenuto nel passato è un modo per dare un fondamento alla realtà odierna e creare un momento di riflessione che sia proiettato al futuro. Ecco perché il Consiglio Direttivo dell'associazione pionieri e veterani eni ha deciso di far nascere nuovamente

questa raccolta che idealmente si lega al primo volume ma con una importante parte dedicata alla Snam che ripropone una raccolta di testimonianze dal titolo "Note meno note di vita Snam" insieme a un saggio su "La Snam di Mattei".

E' doveroso ringraziare chi si è cimentato nel non facile lavoro di raccogliere pensieri e ricordi su fatti vissuti lontano nel tempo e di metterli su carta, pur non essendo scrittori professionisti, vincendo quindi il timore della pagina bianca, della difficoltà di tradurre in parole scritte le proprie sensazioni, i sentimenti intimi e le emozioni vissute.

Queste testimonianze resteranno nella storia dell'eni, saranno la memoria dei contenuti umani, degli ideali e delle esperienze di tanti colleghi che in località diverse hanno contribuito con il loro lavoro e il loro entusiasmo alla crescita del gruppo e rappresentano un lascito a quanti operano e opereranno nel gruppo con il compito di proseguire nello spirito e nei valori tracciati dal suo fondatore.

INNOCENZO TITONE

Laureato in ingegneria meccanica al Politecnico di Milano nel 1970. Ha lavorato in Agip e quindi in Eni E&P dal 1973 al 2010 nei Settori Operativi italiani, nella Direzione di San Donato Milanese e per 16 anni all'estero in Nigeria, Libia e Algeria. Presidente del Consiglio Direttivo dell'Associazione Pionieri e Veterani Eni dal 2012 al 2015.

Introduzione

L'entusiasmo dei pionieri e veterani dell'Eni

di Bruno Longanesi

Il comportamento entusiasta e fiero degli *Alpini* e dei *Bersaglieri* colpisce chiunque.

Nelle adunate, nelle sfilate si notano per il loro tradizionale atteggiamento orgoglioso, per il loro modo di fare che rasenta l'ebbrezza: è l'esaltazione, l'eccitazione, provocata da un piacere molto intenso. Hanno compiuto il *dovere* richiesto dalla Patria!

Hanno appagato la coscienza.

Questo *richiamo* non è a caso.

Quell'entusiasmo, quel fervore, quell'incontenibile ardore ad agire ed operare, dando trasporto, dedizione totale e convinta ad una *causa*, la si ritrova negli iscritti dell'*Associazione Pionieri e Veterani ENI* che, come soldati combattenti, sono orgogliosi della loro bandiera e del dovere compiuto.

Non sono stati dei *combattenti* nel vero senso della parola, ma sono ugualmente consapevoli della forza morale, della dignità, della personalità di chi ha compiuto, civilmente, il compito richiesto, anche in questo caso, dalla Patria.

Chi dà loro quest'orgoglio?

Senza dubbio l'entusiasmo!

“Senza l'entusiasmo non si è mai compiuto niente di grande – scriveva R.W. Emerson.

Ma chi ha trasmesso a loro quest'entusiasmo?

Senz'altro **un Uomo che sapeva**

comunicare con gli altri uomini, lavorava con loro, per loro e per il benessere del nostro Paese.

Un **UOMO** che aveva *carisma* e cioè quel complesso delle facoltà e dei poteri straordinari che una persona possiede e che le vengono riconosciute all'interno di un gruppo, che ha un fascino particolare, un ascendente sugli altri e che assume la funzione di guida, di **capo**.

Un **Uomo** che aveva un **ideale!**

E' inutile fare nomi!

Tantissimi lo hanno seguito, ubbidito alle sue disposizioni, anzi ai suoi *imperativi*, tanti hanno fatto anche sacrifici per quell'Uomo, ma ora si fregiano del “titolo” di “**PIONIERI E VETERANI ENI**” e sono fieri di quella *qualifica*.

Ormai molti *non ci sono più*, altri hanno i “capelli bianchi”, ma sono sempre in **servizio**.

Forse non avranno più l'audacia di un tempo, quando operavano ai Suoi ordini noncuranti dei pericoli o dei rischi a cui andavano incontro; non saranno, nell'animo, più intrepidi, più spavaldi, *dei bei tempi passati*, ma sicuramente hanno mantenuto l'altero contegno di un tempo: l'orgoglio e la dignità di aver compiuto un qualcosa che non si cancellerà facilmente nell'oblio.

All'inizio, era un *cucciolo* quel **cane a sei zampe**, ma ora è un **mastino**, tenace ed aggressivo, che sa farsi rispettare in

tutto il mondo.

E questo si deve ad **UOMINI** che possono guardare al *passato* con orgoglio e fierezza.

Il sentimento che sbalordisce è che, nonostante l'età e, perché no, anche gli *acciacchi*, questi Uomini conservano intatto l'*onnipotenza* dell'entusiasmo di **allora!**

Quell'entusiasmo che consentiva nel passato di non sentire la fatica e che consente, oggi, di mantenere viva la "tradizione" da tramandare all'attuale e alle future generazioni.

Ora sono insigniti del titolo di **Pionieri** che, come significa la parola, hanno "*aperto la via al progresso*" o sono **Veterani**, titolo prestigioso questo che, nelle Legioni Romane, era concesso a chi veniva onorevolmente congedato e *trattenuto in servizio* in un reparto speciale, chiamato *vexillum veteranorum*.

Ecco, noi *Soci* dell'"Associazione Pionieri e Veterani" siamo i **Vexillum Veteranorum** dell'ENI!

Questo titolo onorifico può essere stampato nei *biglietti da visita* di ognuno di noi.

"*Braccia o Teste*, fuse in un'unica volontà, a quel timido e impacciato "**cane a sei zampe**" iniziale, abbiamo dato un **pedigree!**

Un passato così glorioso non può e non deve essere *dimenticato!*

Un passato che ha inanellato migliaia e migliaia d'episodi epici, oserei dire leggendari, non possono cadere nell'oblio.

Ed ecco che i *Pionieri* e i *Veterani* hanno deciso di *tramandare ai posteri*, con carta, penna le loro *imprese* per

documentare la loro *epopea*

Racconti spontanei, scaturiti dall'esaltante entusiasmo di persone che hanno voluto riportare i ricordi, quasi *strappandoli* dalla memoria, per riproporseli e riproporli: ai colleghi, ai figli, ai nipoti, a tutti quelli che in ogni località, italiana o straniera, si fermano per rifornirsi di carburante in un distributore con l'insegna dell'Eni: il **cane a sei zampe!**

"Noi che abbiamo contribuito a questo risultato ne siamo fieri!" -

Questo vogliamo ricordare a tutti.

Il "nostro **risultato finale** è stato anche frutto degli episodi raccontati qui.

In passato è uscito il primo libro della **Memoria raccontata**, con episodi personali, simpatici, commoventi e tutti interessanti.

Questo è il numero 2 della **Memoria raccontata**, altrettanto ricco d'umana partecipazione.

Non andate a ricercare il *linguaggio* e lo *stile* di un Dante o di un Manzoni: probabilmente restereste delusi, ma se leggete fra le righe scoprirete quanta spontaneità, quanta naturalezza racchiudono quei pensieri espressi con semplicità e senza retorica.

Questo "volume" può considerarsi diviso in tre parti:

Nella prima parte del libro, saranno riportati i *racconti* dei protagonisti di questa *grande famiglia* che ha nome ENI, e cioè i *Soci* dell'APVE – la *nostra* Associazione.

Nella seconda parte saranno riportati racconti degli anni '90, pubblicati sul notiziario SNAM – Associazione Pionieri

SNAM - sotto il suggestivo *titolo* di NOTE MENO NOTE DI VITA SNAM

- in particolare il racconto “*Un Uomo solo*” dai ricordi di Fiorenea Giacobbe e la “*La telefonata*” dell’Ing. Silvio Fontanelli.

- Chiuderà la terza parte di questo volume, l’interessante *saggio* “ **La SNAM DI MATTEI**” dell’Ing. Giovanni Osvaldo.

E’ un invito alla lettura: saranno riproposti avvenimenti che interessano

direttamente noi; verranno richiamati alla memoria nostri colleghi; nostri *superiori*; nostri collaboratori; verranno rievocate situazioni e avvenimenti che hanno segnato il nostro passato di lavoro.

Saranno ripercorse le *tappe* della nostra vita, verranno rievocate quelle *gesta* che ci hanno insignito del titolo nobiliare di PIONIERI E VETERANI, naturalmente ENI!

Che posso dirvi d’altro?
BUONA LETTURA!

BRUNO LONGANESI

Assunto in Saip nel 1951, società assorbita da Eni Saipem. Dirigente responsabile del Personale all’estero. Pensionato dal 1985.

SEZIONE 1



Ricordi di un “geologo” in Iran 1958-1959: avventura negli Zagros di Aristide Franchino

Sono stato assunto come “geologo” nell’AGIP Mineraria nel giugno 1957, al Servizio IX (denominato poi Servizio Estero, quindi Servizio Esplorazione Preliminare) allora diretto dal dr. Dante Jaboli, con sede in v. Fratelli Gabba, nel centro di Milano. Un breve tirocinio di un mese a Gela per familiarizzare con l’attività di perforazione (dei primi pozzi di scoperta) e un tirocinio, pure di un mese circa, all’Institut Francais du Pétrole a Rueil Malmaison (Parigi), per apprendere le tecniche dell’aerofotogrammetria. Il 3 febbraio 1958, battesimo dell’aria con il mio primo volo, da Roma a Tehran. Mi recavo come “geologo” (assieme a Claudio Villa, pure geologo, e Ugo Bini, topografo) in Iran. Il 12 settembre 1957, l’AGIP Mineraria aveva concluso un accordo con la NIOC (National Iranian Oil Co., l’ENI iraniano) con la costituzione della SIRIP (Société Irano-Italienne des Pétroles, 50% AGIP- 50% NIOC) per ricerche petrolifere in tre aree : Monti Zagros, Mekran costiero, offshore Golfo Persico). Negli anni 1958 e 1959 ho lavorato come “geologo” rilevatore, per 22 mesi consecutivi (nei contratti di allora non erano contemplate ferie intermedie), partecipando a quattro Campagne Geologiche : due nel permesso Monti Zagros, una nella Provincia del Fars e una nel permesso Mekran, per un periodo complessivo sul terreno di 11 mesi.

L’Iran, fra i paesi grandi produttori di petrolio, è stato sempre in cima all’interesse dell’esplorazione petrolifera mondiale. L’Iran inoltre è stato sempre considerato il paradiso dei geologi, perchè le sue grandi catene di montagne hanno richiesto all’esplorazione estesi rilievi di superficie, spesso non ritenuti necessari in altri paesi. Questa considerazione è vera in particolare proprio per gli Zagros, dove la ricerca fu affidata completamente ai geologi rilevatori, dato che le strutture potevano essere individuate solo con i rilievi di superficie.e la logistica di alta montagna impediva l’impiego della sismica. Le campagne geologiche di rilevamento negli Zagros portarono alla scoperta di tre giacimenti petroliferi (Doudrou, 1965; Rig, 1967; Shurou, 1970), che per l’elevata quota (sui 3000 metri) rappresentano un record nella storia petrolifera mondiale.

ZAGROS (IRAN SUD-OCCIDENTALE)

La superficie del permesso AGIP del 1957, di 11.180 kmq è attraversata dalla catena dei Monti Zagros, allungantesi da NO a SE per circa 1700 km, dalla frontiera irachena al meridiano di Bandar Abbas (stretto di Hormuz); area di difficile accessibilità perchè questi monti, che raggiungono talora quota di oltre 4000 metri (Kuh-i-.Dinar: m 4276),

costituiscono una barriera anche per le comunicazioni interne. Le valli interposte, generalmente strette e allungate parallelamente ai rilievi (trattasi di successioni di anticlinali e sinclinali) vengono coltivate e sono abbastanza agevolmente percorribili, quando non si devono attraversare i fiumi. Ho incontrato varie popolazioni appartenenti alle tribù Baktiari, Boyrakma, Taiabi, Bahamai, Dosmanziari, Zilui e i nomadi Qashqai. Le principali vie di accesso al permesso sono dalle città con aeroporto, Isfahan e Schiraz.. Gli spostamenti, dal campo base o da altre località raggiungibili con automezzi, venivano effettuati a cavallo e il materiale caricato su asini accompagnati da portatori. In varie occasioni si è fatto uso anche dell'elicottero.

UN'AVVENTURA DURANTE IL RILIEVO GEOLOGICO

Fra i vari episodi avvenuti durante i rilievi geologici negli Zagros, ne racconto qui di seguito uno, per sottolineare le difficoltà del lavoro, e aggiungo, anche il suo fascino.

Siamo a metà luglio 1959; la squadra geologica denominata G5, è composta, oltre che da me, da Messori, geologo e dagli iraniani-assiriani David George, geologo e Sliva, topografo; sono inoltre con noi, il cuoco (si fa per dire) Ali Ascar (un fidato Boyrakma, vecchia conoscenza della campagna di rilevamento 1958) e un paio di portatori locali. Il campetto (tre tendine "Morettina" e una "Zingarella", più due tende grandi per il cuoco e i locali, e i materiali) è ora sistemato presso il fianco di NE dell'Haft-Chasmeh; la località, in lingua farsi, significa "sette sorgenti"; in realtà nella zona ve ne saranno una quarantina. Gli abitanti di questa zona si chiamano Theiebì. Al campetto è una continua processione di uomini, di donne con bambini, tutti nei loro tipici costumi locali, per ottenere medicinali e farsi curare: in genere agli occhi per tracoma o allo stomaco. Questa gente, in genere molto sporca, ha sempre denti bianchissimi. Quanto segue è tratto integralmente dal mio diario.

16 luglio 1959: mattina: arriva l'elicottero (un Agusta Bell J47, targa I-AGIS, battezzato "Gelsomina"), con un carico di viveri; quindi il pilota Crivellini porta, uno alla volta (per questioni di peso e difficoltà di atterraggi nella zona) George e Messori nella Tang(valle)-i-Khama, nel fianco SO dell'Haft-Chesmeh (a circa 5 minuti di volo dal campetto), dove eseguiranno una serie.

Alle 8:25 carica me, e mi faccio portare, a circa 35 minuti di volo, a NO di Dismuk, poco fuori a SO dell'area AGIP Zagros, in una "scucchiata" calcareao-marnosa, circondata da una corona calcarea (sulle carte, geologica e topografica, non è riportato il nome della valle; per raggiungere i dintorni di questa località a cavallo, sarebbero occorsi almeno tre giorni di saliscendi di attraversamento di varie catene montuose). Il pilota cerca nell'aspra valle, piena di colline e alberi, un lenzuolo di terra per atterrare, e in posizione tale anche per poter ripartire; ma non c'è molta scelta e finisce per posarsi vicino a un torrente. A fatica riesce ad alzarsi; però prima di andare al G5 per prendere e portare dove mi trovo io il topografo Sliva, l'elicottero, mi dice il pilota, andrà a rifornirsi

di benzina non al nostro campetto (dove avevamo un po' di taniche di benzina) ma al Campo Base, perché il motore fa fatica ad accendersi (al Campo Base c'è il motorista e apparecchiature). Bene, sono d'accordo che lo aspetterò con Sliva, fra un'ora circa.

Intanto mi corrono incontro alcuni uomini, che, da come mi guardano, devono credermi un marziano; mi domandano una infinità di cose, ho un bel da fare a spiegare loro che fra un po' ritornerà il "taiorè cucik" (l'aereo piccolo, cioè l'elicottero) con un "iruni" (un iraniano) che li capirà. Sono all'aspetto poverissimi, gli uomini con barbe incolte, le donne con ciador nero; non vedo villaggi, solo misere capanne fatte con arbusti e sassi.

Mi portano una lurida coperta su cui devo sedermi (è il loro omaggio di accoglienza); quando faccio per fotografarli uno urla e le donne si allontanano. Distribuisco tutte le aspirine che ho con me, tutte le pillole, e sulfamidici sulle piaghe di poveri bambini che mi portano perché li curi. Intanto arriva mezzogiorno e perdo ogni speranza che arrivi l'elicottero; non voglio pensare ad una disgrazia, penso che il motore non si sia più riacceso. Mangio e nel pomeriggio eseguo una serie stratigrafica (dai calcari del Cretacico medio a quelli della formazione Asmari oligo-miocenica), (fra la meraviglia dei locali che non capiscono perché mai martelli e raccolga dei sassi, faccia delle misure col metro, e fotografie. Almeno una mezza dozzina fra uomini e ragazzi mi hanno sempre seguito, guardandomi sempre, anche quando mi sedevo, anche quando mi riposavo e dormicchiavo, erano lì attorno a guardare e a domandare chissà cosa: avrò urlato almeno cento volte "nah fahmidan", non capisco.

Mi hanno offerto il tè ed io ho dato loro dei crackers. Mi hanno portato una vecchia dolorante al sedere, alle gambe e alle mani; naturalmente non potevo far niente per guarirla, ma loro pensano che noi possiamo fare i miracoli; un altro esempio: avrei dovuto guarire un bambino con il labbro leporino. Le donne in questa valle si baciavano, in segno di saluto, le mani, due o tre volte, vicendevolmente; mi hanno pregato di fotografare la vecchia, forse una importante matrona!

Arriva la sera e dell'elicottero nessuna traccia. Uno mi invita nel "manzel": si tratta solo di un terreno sotto un albero, delimitato da un po' di sassi. Non hanno una coperta da darmi per dormire; comunque non mi resta che mettermi a dormire; la testa però è su un cuscino. Verso mezzanotte arrivano tre uomini armati, sono gendarmi. Il capo ha il grado di sergente e mastica un po' di inglese. Gli spiego tutta la mia situazione, domani mi accompagneranno a Dismuk; mi danno parecchie informazioni sui locali, su distanze di percorsi e tempi per effettuarli. Dove mi trovo è la Tang-i-Baliò e gli abitanti si chiamano Bahamei. Attorno a me e ai tre gendarmi, che sono di Esfandan, a due ore di cavallo da Dismuk, c'è ora un mucchio di locali; gran fuoco, tanti tciai e gran cabab.

17 luglio: aspetto fino alle 9, ma niente elicottero. Con me e i gendarmi, vengono otto uomini; a ciascuno dò un po' di sacchetti di campioni perché c'è da scalare la montagna al centro dell'anfiteatro; si sale da 1400 a 1650 metri di quota, fa caldo, si riscalda fino al torrente, tuffo la faccia nell'acqua. Un attimo dopo ci fermiamo presso delle capanne,

sono le 10 e mezza, ci offrono cabab, mast, berench, dough. Un'ora e mezza dopo si riprende la marcia, e questa volta occorre andare nell'acqua fino al collo, per uscire, attraverso un'incisione nel calcare della valle. Un breve tratto, piuttosto profondo, occorre necessariamente percorrerlo a nuoto. Finalmente si esce dalla gola in una piana percorsa dal Rud(fiume)-Sohma, circondata da colline gessose della formazione Fars. Siamo tutti bagnati completamente, ma il sole scotta e ci asciuga subito. C'è afa e siamo stanchi; foto ricordo e riposo per un'ora presso un riparo di frasche. Qui i gendarmi mi fanno avere un cavallo e un asino per il sacco; gli uomini del seguito ci lasciano: non hanno mai chiesto un soldo! Di sicuro la presenza dei gendarmi deve averli intimoriti.

In un'ora di marcia a cavallo sulle colline gessose, si arriva alla piccola gendarmeria, capanne di frasche, terra e rami, di Esfandan. Mi offrono la cena, i soliti innumerevoli tchai e una branda, con tanto di coperta e lenzuola per dormire! C'è la radiolina a batteria di un gendarme, capto parte di una trasmissione radio del Campo Base con l'AGIP di Tehran: è molto disturbata, ma capisco che al Campo Base è arrivato un elicottero ma ci sono dei contrattempi, poi sento le parole "...già, e così Franchino è ancora disperso...". Con i gendarmi, colloqui discretamente comprensibili in farsi: il "guruban" Mohamed Taghi Shabahangh ha 28 anni e guadagna 3250 Rials (26,000 Lire Ital.) al mese; il gendarme Ezatolla Torabi ha 22 anni ed ha qui la giovane moglie di 15 anni che aspetta un figlio; sono entrambi di Arak e han voluto essere fotografati per inviare la foto ai genitori.

18 luglio: al mattino presto, mi preparo per andare a cavallo a Dismuk dal Capo locale, da dove poi avrei concordato per ritornare al G5 in tre giorni di percorso a cavallo accompagnato da qualche locale. Quasi all'improvviso sento in lontananza l'inconfondibile rumore dell'elicottero. Spero che si rechi nella Tang-i-Baliò, dove il guruban ed io avevamo lasciato ad un locale un biglietto scritto in farsi e in italiano (ed un altro biglietto l'avevo puntato su un albero presso il luogo dell'atterraggio) e dove indicavamo che mi recavo a Dismuk (ma intanto ero ancora a Esfandan !). Non sento più l'elicottero, poi di nuovo ma non riesco a vederlo, lo sento sempre più vicino, evidente che sta cercando, ora lo vedo e da lontano pure lui finisce per vedere, oltre alla bandiera iraniana della gendarmeria, anche me che agito le mani. Atterra e mi corrono incontro abbracciandomi, David George e il comandante Crivellini.

Spiegazioni, saluti e ringraziamenti ai gendarmi, si riparte, sosta a Dismuk per salutare il Capo locale (lì avevano mandato dal Campo Base un sacco letto e viveri per me); dall'elicottero con la radio comunicano al Campo Base il mio ritrovamento e sento la voce di Scarpa, capo dell' esplorazione AGIP in Iran. Arriviamo al mio CampettoG5 dove vi trovo atterrato il grosso elicottero Sikorsky S58, pilotato da un americano della Helicopters Petroleum; abbracci a Messori e Sliva; c'erano anche il geologo Giorgetta e il meccanico Bianchi; l' S58 rientra a Lurdejan, al Campo Base.

Retrosцена: il 16 luglio, l'elicottero J47, dalla Tang-i-Balio, per scarsa benzina, era ritornato a G5 (invece che al CampoBase) e lì, rifornitosi del carburante, non poteva però più ripartire, per scaricamento totale della batteria. Allora appelli radio al Campo

Base e da qui a Teherah per l'operazione "ricerca Franchino solo in valle con orsi" ! Olivero spedisce Scarpa, appena rientrato a Teherah, di nuovo negli Zagros per me (in effetti erano tutti molto preoccupati per me). Da Khorramshar, l' S58 noleggiato e su ordine di Olivero, si reca a Isfahan e di lì al Campo Base a Lurdejan; il 18 mattina va a G5 con la batteria per lo J47, che può ripartire e mi ritrova. L'emergenza è tolta. Contemporaneamente, Messori e George, recatisi nella Tang-i-Kama per effettuare il campionamento della serie, mi hanno raccontato di aver vissuto un'analoga avventura; alla tarda sera del primo giorno, dal G5 avevano mandato uomini, viveri e cavalli, con i quali, di notte, e con grosse difficoltà di percorso, avevano potuto ritornare al campo.

Erano esperienze e avventure normali nella vita di un geologo di allora. sempre punteggiata dal brivido dell'imprevisto che, soprattutto a distanza di tempo, esalta ancor più lo spirito d'avventura che è la vera molla della volontà di chi cerca di comprendere i segreti della natura. (ora, come già detto, le moderne tecnologie e di comunicazione hanno senz'altro facilitato questo tipo di attività; inoltre la figura del geologo di campagna non esiste più).

A conclusione di questi ricordi, desidero rendere omaggio al dr. Dante Jaboli, che mi ha assunto all' AGIP nel 1957 : un geniale geologo italiano, con grandi idee e volontà di realizzarle, artefice negli anni '60 della Legge sull'Offshore, la prima in Europa, Direttore Generale Esplorazione negli anni '70, scomparso nel 1991. Fu proprio Lui che intuì le grandi possibilità petrolifere degli Zagros, realizzando un'opera rimasta incompiuta, solo in seguito alle vicende politiche; un'opera che prima o poi dovrà essere completata.

ARISTIDE FRANCHINO

Geologo. Dal 1957 con l'Agip mineraria. 1958-59 in Iran; 1960-61 capo geologo in Libia; dal 1962 al servizio Esplorazione preliminare Agip; 1965 Beirut; 1966 Turchia (Ankara); 1967 responsabile Area Agip; 1968 Argentina (Buenos Aires); 1969 Indonesia; 1970-72 assistente Director new acquisition department Agip; 1972-1973 Indonesia; 1974-1980 general manager; 1981-1991 manager International negotiations exploration Agip.

Ricordi di un “geologo” in libia 1960-1961: “giarabub e il mare di sabbia” di Aristide Franchino

Dopo due anni (1958 e 1959) di entusiasmante lavoro come geologo rilevatore in Iran, ho lavorato, sempre come geologo, per altri due anni (1960 e 1961) in varie aree della Libia, in particolare in Cirenaica, nel deserto del Sahara orientale e nella zona a NNE di Cufra (poi, nel 1962, ho percorso il *Serir Tibesti*, dal Réfuge Bazelaire (al confine Sud con il Ciad) allo scenico Vulcano Uau-en-Namus, al centro della Libia. L'Agip operava allora in Libia tramite una sua affiliata al 100% chiamata CORI (COmpagnia Ricerche Idrocarburi), per motivi politici, post-guerra e post-colonialismo. Anche se passati 15 anni dalla fine del possesso coloniale italiano, nomi ricordanti l'Italia (come appunto AGIP = Azienda Generale “Italiana” Petroli) non era conveniente confermarli. La sede era in Bengasi, in Sciara Omar el Muktar, (*religioso guerriero senussita, guidò la resistenza contro gli italiani in Cirenaica, fu impiccato nel 1931*).

Capo dell'Esplorazione il Dr. Claudio Sommaruga.

Nel Sahara orientale, approssimativamente fra i paralleli 30°N e 24°N, si trova una vasta distesa di sabbie e dune, a forma di ferro di cavallo, con la convessità rivolta verso Nord, denominata Gran Mare di Sabbia (Great Sand Sea = GSS) o Grande Erg Libico. Il lato occidentale del GSS, ad Est dell'area denominata Serir di Calanscio, si allunga sul meridiano 22°E verso Sud fino all'area all'Oasi di Cufra, mentre il lato orientale, inizialmente nei pressi del confine libico-egiziano (tra le Oasi di Giarabub e Siwa), scende per circa 600 km verso Sud e Sud-Est, in territorio egiziano, fino al Gilf Kebir, toccando il meridiano 28°E.

Il Gran Mare di Sabbia ha sempre alimentato negli esploratori, nel passato come ancora oggi, sensazioni miste di grandi entusiasmi, di misteriose attrazioni, di superstizioni e di paure, tutte ingigantite da leggende (la scomparsa dell'armata del Re Cambise, descritta da Erodoto) o maledizioni (l'introvabile Oasi di Zerzura) o misteri (la Città pietrificata, nei pressi di una Città sepolta, forse l'antica Augila).

La Concessione “82” (assegnata dal Governo Libico alla CORI il 16 novembre 1959), nella Cirenaica centrale, di 29.997 kmq di superficie, di forma approssimativamente quadrata, grande come la Sicilia, è costituita per la sua quasi totalità (92,5%) dalle sabbie e catene di dune del Gran Mare di Sabbia (qui chiamato anche “Erg di Giarabub”): le catene nel complesso sono orientate N-S e separate tra di loro da piane più o meno distese (i “gassì”). A Nord di questa area sabbiosa, il rimanente 7,5% della superficie della Concessione, fa parte dell'area del “Serir”, costituita da “gare” e da pianure sabbioso-ghiaiose con ciottoli scuri e con incisioni più o meno ampie e profonde, distribuite secondo una fascia tortuosa. Lungo questo lato settentrionale della Concessione, si

estende quasi tutto il percorso, da Ovest verso Est e seguendo grosso modo il parallelo 29°40'N, delle piste da Augila - Gialo, via Garet Khud, Garet Uedda, Bir Tarfau, Bir Bu Salama a Giarabub.

Nell'Agosto 1957 tutta l'area era stata ripresa dalla Jack Amman di Houston con 620 foto aeree (ogni foto aerea 182 kmq) e con la compilazione di un foto mosaico controllato (in 55 fogli, scala 1:50.000). La rappresentazione cartografica della Concessione 82 allargata, fu poi svolta dalla Geomap di Firenze e, per una minore parte, dalla Irta di Milano. Lo studio aeromagnetometrico fu affidato alla Hunting Surveys Ltd di Londra (marzo-aprile 1960). Nel 1960 cominciarono i rilievi geofisici, sismici (inizialmente con due gruppi, di cui uno contrattista, la SSC Seismographic Service Corp.) e gravimetrici (con la Lerici del Politecnico di Milano, a cui fu affidata anche l'effettuazione di una indispensabile rete topografica fondamentale). Preceduta dallo studio fotogeologico, tutta l'area, da metà 1960 a metà 1961, fu percorsa e rilevata in dettaglio dalle squadre geologiche. Questo lavoro si concretizzò nell'elaborazione delle carte geologiche, della paleo morfologia, della tettonica e con quelle dell'aeromagnetometria, gravimetria e soprattutto sismiche, e portò all'ubicazione, il 9 marzo 1961 del 1° pozzo in Concessione 82 denominato A1/82 [*11 anni dopo, nell'adiacente area ad Ovest, la 82/100 ex BP, acquisita dall'AGIP nel 1966, inizierà la produzione dal campo Bu Attifel*]

DA BENGASI ALLA CONCESSIONE 82

Missione esplorativa geologica CORI alla Concessione 82 del maggio 1960. Autocolonna di 4 Campagnole Fiat (colore azzurro, con la scritta CORI) e 2 Leoncini OM (colore giallo). Iniziali componenti: Prof Marchesini (Consulente geologo, Geomap di Firenze), i geologi Benedetti e Franchino, i meccanici Marchesi (che lavorava in Egitto) e Ventura (della Fiat di Bengasi), 6 autisti libici. Partenza da Bengasi, dopo 150 km sulla famosa Via Balbia, arrivo ad Agedabia. Qui rifornimento e carichiamo con noi la guida-poliziotto Rahil, un discusso personaggio al servizio della CORI per vari anni, con grande esperienza e conoscenza del deserto libico, capace facilmente di orientarsi con il sole, con l'andamento delle dune e con altre indicazioni di un terreno con rarissimi segni rilevanti da un punto di vista topografico e senza alcun segno di vita. Un giorno trovammo nell'area delle dune i segni del passaggio di una carovana di dromedari: dagli escrementi degli stessi, Rahil sentenziò che la carovana si trovava in quel momento ad una distanza esatta di 25 km! Centri abitati solo le Oasi di Gialo e Giarabub. A proposito di guide, un giorno di settembre 1960, ricevemmo la visita al nostro Campo n°1 di due italiani di Bengasi (il Cav. Gabriele e il Sig. Rustichelli del Consolato), accompagnati da Aghila, guida di Rommel negli anni '40 durante la campagna dell'Afrika Korps: ormai vecchio ci vedeva poco, non ha saputo dirci la sua età, apparteneva a una setta religiosa, la Mehdina, differente dalla Senussita della quasi totalità della Libia. Notai il suo comportamento, specie quando mangiava, molto

dignitoso; fu molto contento quando lo fotografammo.

Poco fuori Agedabia, lungo la pista desertica, si accodano a noi due grossi camion, carichi di esplosivi per la sismica; uno deve andare alla Concessione 31, l'altro al Campo SSC nella nostra 82. Ogni tanto qualche cespuglietto, qualche raro campo di nomadi, diramazioni di altre piste, dove mettiamo dei cartelli indicanti la direzione per la 82: orientarsi è sempre molto difficile, il deserto è caldo e desolatamente piatto; constatato il fenomeno del miraggio. Ogni tanto qualche automezzo s'insabbia: le Campagnole vanno bene, ma i Leoncini non troppo. Dopo 145 km, è ormai sera, ci fermiamo presso una piccola raccolta di acqua piovana: nei giorni scorsi, avvenimento raro, è piovuto nel deserto! Cena e bivacco sotto le stelle.

Il giorno dopo, dopo 177 km si entra in una zona di deserto ancora disseminata di esplosivi e residuati bellici. Il lavoro di sminamento lo stava effettuando, in quella zona, la Società libica Saly, con sminatori specialisti italiani. Procediamo lungo la pista sminata tutti ben incolonnati. Siamo nella fascia del Serir al limite Nord della 82 con l'area delle dune, qui denominata "Gardaba", dove passa la pista-cammelliera Oasi di Gialo - Oasi di Giarabub, da Ovest verso Est (le due oasi distano fra loro 490 km). La incrociamo, dopo 208 km, nel punto che sul foglio Bir El-Abéied della Carta al 400.000 dell'I.G.M. degli anni '40, è segnato con una palmetta stilizzata: in realtà è un basso cespuglio, un punto di riferimento denominato "el Uesceca", la palmetta di Garet Khud, dal nome della gara che si trova nelle vicinanze, nei pressi del Campo della SSC, sismica. A el-Uesceca la pista proveniente da Gialo si sdoppia in due percorsi per Giarabub, le "cammelliera alta" e "cammelliera bassa", noi prendiamo quella bassa, che ci porta al Campo LG1 (della Lerici, gravimetria), in prossimità di Garet Uedda (sulla sua sommità si trova il Punto Astronomico A2/514; questa gara diventerà famosa per aver dato il suo nome alla successione litologica caratteristica di quei luoghi); a circa 700 metri a Ovest, impiantiamo il 1° Campo della CORI. A cena siamo ospiti del Capo della Lerici Gravimetria, Paolo Cardamone.

Da Bengasi, in due giorni, il percorso è stato di circa 520 km. Lo stesso percorso, con un massacrante viaggio di ritorno di 15 ore consecutive, l'ho fatto su Campagnola, il 30 maggio 1960. Questa pista fu poi segnalizzata con 43 bidoni numerati ogni chilometro; fu la più consigliabile e praticamente l'unica sfruttata per accedere nella parte settentrionale della 82.

DALLA CONCESSIONE 82 ALL' OASI DI GIARABUB

La "cammelliera" Augila-Gialo-Gikerra-Gardaba-Bir Tarfaui-Bir Bu Salama-Giarabub-Siwa, segue la cosiddetta "Linea delle Oasi del 29° parallelo" Le esigenze belliche del 1940-1943 avevano trasformato questa cammelliera in piste di guerra percorse da automezzi militari; furono attraversate anche dal Long Range Desert Group britannico per azioni di disturbo nelle nostre retrovie. Per questi motivi, 20 anni dopo, gran parte

dell'area, prima delle missioni dei nostri rilievi, fu sottoposta alla bonifica da parte di squadre specialistiche di sminamento.

La “cammelliera bassa” segue il limite fra la zona del *Serir* e quella delle dune. Più di una volta, percorrendola abbiamo incontrato carovane di dromedari, diretti da Garet Khud verso Est, in Egitto. Erano contrabbandieri, facevano la spola fra Agedabia e Il Cairo impiegando dai 30 ai 45 giorni di marcia, percorrenza media 25 km al giorno, trasportavano tabacco in foglie che poi vendevano al Cairo. I contrabbandieri in genere seguono questa cammelliera perché meno frequentata, e spesso marciano nelle dune per non esser notati, specie ritornando dall'Egitto con carichi di oro e argento: passano a Sud sia di Siwa che di Giarabub ed evitano pure Gialo.

Su questi percorsi è facile trovare mucchietti di sassi isolati o allineati, segnali per i carovanieri. I cerchi di sassi invece indicano luoghi di preghiera, rivolti alla Mecca a ESE: un sasso più grande e allungato degli altri, che sono un pò affossati nella sabbia e nel *serir*, funge da porta d'ingresso al cerchio; a volte si trova pure un mucchietto di sassi al centro del cerchio. Mucchi di sassi più consistenti indicano tombe (gabr).

Ho compiuto nel 1960 due missioni esplorative nell'area dell'Oasi di Giarabub: la prima, ricognizione preliminare, in maggio, con Nino Benedetti, Emilio Danti, il libico Sala e due autisti con 3 Campagnole; la seconda, in dicembre, per rilevamento geologico dell'area, con Emilio Bellini, Gianluca Desio, Cesare Toja, il meccanico Ermito, la guida Rahil, con 2 Campagnole e 2 Leoncini, con i rispettivi autisti, Belassam e Ascior. Qui di seguito il resoconto di quest'ultima:

8 dicembre: procediamo verso Est, lungo la pista cammelliera alta, che passa da Labuab, località chiamata le “porte d'Egitto” (a circa 100 km da Giarabub). Qui il terreno è fittamente disseminato di resti bellici d'ogni genere: proiettili d'artiglieria, un elmetto, taniche di benzina annerite dalla ruggine, i resti dilaniati da mine fatte esplodere per recuperare rottami di ferro di un Fiat 666, una fiala di vetro di cc.10 ancora intatta e piena di un liquido brunastro, con la scritta “Istituto Sieroterapico Nazionale, TAB-TE, Vaccino Misto Formolato, Milano-Napoli” (era rimasta esposta al sole per almeno 20 anni: rientrato in Italia, segnalai il fatto all'Istituto Sieroterapico Milanese, ma mi risposero che non aveva alcun interesse scientifico).

Arriviamo in località Bir (pozzo d'acqua) Tarfau, a 77 km da Garet Uedda, al limite fra la zona del *Serir* e quella delle dune a Sud. Ci attendiamo vicino ai resti di un fortino distrutto; disseminati sul terreno molti bossoli di fucile; esploriamo i dintorni.

Il giorno dopo arriviamo all'Hatiet Bir Bu Salama: un pozzo d'acqua, qualche palma, molti cespugli nella depressione. L'altimetro segna quota 0 metri. Il paesaggio è cambiato: le gare isolate arrivano ai 20 metri di altezza e mettono in bella mostra i calcari arenacei bianchi, molto fossiliferi coperti da crostoni bruni: è la Formazione Giarabub. Nella sabbia impronte di ogni tipo di animali, dalle gazzelle agli sciacalli, ai topi, ai coleotteri e ancora resti bellici: bossoli di fucile italiani, inglesi, arabi, resti di taniche e latte arrugginite, su cui si vedono scritte come: Raffinerie Fiume, Società Nazionale Minerali Milano! Passiamo nei pressi di una pista per aerei e di una località di calcari

molto fossiliferi con alcune caratteristiche gare a fungo, che segnano il confine fra le zone d'influenza degli Zueia, a Ovest, e della Senussia, a Est. Qui, Rahil, degli Zueia, per rispetto religioso tribale verso la Senussia, nella cui area stiamo entrando, cessa dalle sue funzioni di guida, pur rimanendo con noi e continuando ad accompagnarci. Si incominciano a vedere le belle *hatie*, depressioni con vegetazione e tutt'attorno scarpate dei soliti calcari arenacei bianchi; dopo 73 km da Bir Tarfau, la leggendaria Oasi di Giarabub. All'arrivo, il comandante del posto militare libico, Mohammed Abdelkerim el Kash, ci accoglie e ci offre l'immane tè. La prima volta che giunsi a Giarabub mi rivolsi a lui, che sull'attenti mi salutava militarmente (indeciso se parlargli o meno in italiano; negli anni '60 gli Italiani in Cirenaica non erano certi ben accolti) con un lento e scandito Buongiorno, al che, essendo già al tramonto, mi rispose in perfetto italiano: Io direi piuttosto Buonasera! Ogni giorno effettuava l'alzabandiera e l'ammainabandiera con il saluto militare. Ci attendiamo appena fuori del centro abitato.

La visita dei luoghi e percorsi, sopra ed ora qui di seguito descritti, dell'Oasi di Giarabub e dintorni, 20 anni dopo gli avvenimenti bellici, è stato di immensa emozione. Vedevo i luoghi citati nei Bollettini di guerra del 1940 e 1941 che da ragazzo raccoglievo, ritagliandoli dal giornale, vedevo i luoghi descritti nei particolari delle vicende di guerra e poi, nel libro dell'allora maggiore (poi colonnello) Castagna "La difesa di Giarabub", la famosa epopea resa celebre, oltre che da un film, anche da una canzone di propaganda del tempo di guerra, fra le varie trasmesse dall'EIAR dopo il giornale radio delle 13, la "Saga di Giarabub": "...Colonnello non voglio pane, dammi piombo per mio fucile.....ma la fine dell'Inghilterra incomincia da Giarabub!"

ESPLORAZIONE DELL'AREA DELL'OASI DI GIARABUB

Oltre all'effettuazione di alcune serie litostratigrafiche, lungo il percorso dalla Concessione 82, abbiamo esplorato in dettaglio l'area dell'Oasi di Giarabub e dei dintorni Sud ed Est, rivisitato i luoghi dove nel 1927 si era svolta la missione scientifica della Società Geografica Italiana, guidata dal Prof. Desio e ricampionato alcune serie effettuate da Desio, i cui campioni depositati al Museo di Scienze Naturali di Milano, erano andati dispersi con i bombardamenti del 1943. Tutte le zone visitate, mostravano ancora evidentissimi i segni della guerra e della eroica resistenza del presidio militare di Giarabub ai mezzi corazzati e alle truppe dell'Impero Britannico (Australiani e Neo-Zelandesi) provenienti dall'Oasi di Siwa in Egitto. Il 10 dicembre 1960 piove, programmiamo di andare a Garet Hamra ad Est: le guide invece ci indirizzano verso SE a Garet Aamra: l'equivoco è dovuto alla leggera differenza iniziale di pronuncia. Va bene lo stesso: presso Aamra ci sono due vecchie cisterne per l'acqua e gli avanzi di una ridotta con torrette e feritoie: il Fortino Aamra (rosso). Seguiamo per un tratto il famoso reticolato Graziani con pezzi di pali e isolanti della linea telefonica o telegrafica connettente Giarabub al Fortino Aamra. Arriviamo nella Hatiet el-Magiàbra, piena di

alberelli e cespugli verdi e alla Gara omonima: in questa gara, come del resto in tutte le altre della zona, sul tetto e sui fianchi ci sono molti resti di trincee, di buche, di canali scavati nel calcare cavernoso. Si rinvengono ancora resti di divise, di scarpe, di schegge, di proiettili, di bossoli, di pacchetti di sigarette "Guinea Gold".

Il "Reticolato Graziani", ideato e voluto appunto dal Maresciallo Graziani prima dell'inizio della guerra, è costituito da tre file di robusti pali di ferro, a cui sono legati fili spinati, in un fittissimo e intricatissimo stendimento ancora esistente. Si estende, da Nord a Sud, con inizio alla Ridotta Capuzzo presso la costa mediterranea, per oltre 200 km lungo e immediatamente ad Est della pista stradale che arriva al Lago Arrascia.

11 dicembre: è il terzo giorno che piove: qui la pioggia è rara, a volte non piove per un intero anno; andiamo verso Est, Oltre Garet Zergun ci sono alcune buche, antiche aperture quadrate sulle sotterranee cisterne naturali per raccolta di acqua. Eseguiamo una serie alla Garet Melfa. Alcune pareti erose mostrano vistosamente la stratificazione incrociata delle bianche arenarie calcaree. Prospiciente al Gebel Melfa c'è il lago salato omonimo, tutto attorno una vegetazione verde su un fondo acquitrinoso. Prima di ritornare al Campetto, ci spingiamo fino al confine con l'Egitto (36 km di distanza da Giarabub) segnalizzato presso Ain (pozzo) el-Melfa, quota m 14, da un pilastro senza numero, ma con dipinta la croce di Lorena della Legione Straniera.

12 dicembre: andiamo verso Sud, al Gebel el-Fredga, pieno di datteri molto gustosi. Scavate nella parete Sud del Gebel vi sono numerose tombe, qualche volta a un loculo oppure a due o tre loculi. In cima alla Garet el-Fredga, alcune pietre squadrate portano incise scritte, forse di arabo antico.

Alla sera, al nostro Campetto, abbiamo ospitato a cena l'ingegnere italiano Franza e moglie; è qui per dirigere la costruzione di una strada asfaltata, larga 3 metri, da Giarabub alla Ridotta Capuzzo. Ci ha parlato dell'Oasi di Siwa in Egitto, dove è facile recarsi da Giarabub in 4 ore di macchina, degli abitanti di Giarabub, del Caporale della Polizia Locale, del Comandante del Presidio Militare, delle cose che capitano nella locale Scuola Coranica di ragazzi.

13 dicembre: si prende la strada verso Nord che porta alla Ridotta Capuzzo (pure luogo di scontri bellici) sulla costa ed è continuamente fiancheggiata ad Est dal Reticolato Graziani. Oltrepassiamo il bivio per Tobruk (oltre ad un cartello, vi è una scritta GSI, composta di sassi e un paletto in cemento), incontriamo una probabile tomba tedesca (disegnata con sassetti una croce uncinata), e due piccole gare con molti resti d'ogni genere (fra l'altro una boccetta inglese di profumo). Al ritorno a Giarabub, transitiamo da una pista per aerei e dal capannone dove alloggiano quelli che lavorano per la strada per la Ridotta Capuzzo. Visitiamo poi i ruderi, che solo un miracolo tiene ancora in piedi, di una vecchia dimora del Senusso.

14 dicembre: si tenta di concertare con il Mudir, il Caporale della Polizia, i Militari della piccola guarnigione, un nostro viaggio a Siwa. Forse per aver chiesto il permesso prima al *Mudir* e poi al Caporale della Polizia, o forse perché il permesso non lo possono proprio concedere, il viaggio va a monte. Ci dedichiamo quindi all'effettuazione di una

serie di una *gara*, all'estremità Nord del Gebel Tamma presso la parte Sud dell'abitato di Giarabub. Si chiama la "Gara del Maggiore" in onore e memoria del maggiore Castagna, che qui si difese in modo particolare durante l'ultima fase della resistenza e fu ferito prima di essere fatto prigioniero senza arrendersi. Ancor oggi i fianchi della Gara sono tutti sconvolti e così la sommità da trincee, ripari, buche dovute a esplosioni di bombe.

Il pomeriggio è dedicato alla visita della Moschea di Giarabub: all'entrata in un cortile circondato da portici, ci siamo tolti le scarpe, ci hanno permesso di visitare l'interno, di salire sul minareto e di scattare tutte le fotografie che volevamo. All'interno, sotto la cupola, una elegante cancellata lavorata racchiude la tomba del fondatore della Senussia: esc-Scech Mohammed ben Ali es-Senusi el-Chàttabi el-Hasàni el-Magiàhiri. Dal soffitto pendevano ricchi lampadari in vetro di Murano, dono del governo Mussolini. Dal minareto, un libico che ci accompagnava ci indicò la *gara* dove in mattinata avevamo eseguito la serie e, con grande nostra emozione, ci chiese notizie del "Maggiore"! Si ricordava come da quella Gara il Maggiore incitava a gran voce alla resistenza finale, che qui alla fine si svolse addirittura all'arma bianca: lo ricordava come un uomo eccezionale.

Alla Gara del Maggiore e alla Ridotta Marcucci si svolse l'ultima fase della disperata e impossibile difesa di Giarabub, che cadde il 21 marzo 1941, tutt'attorno alla bianca cupola della Moschea, che, per un impegno d'onore di entrambi gli eserciti, fu risparmiata dalla distruzione. (Negli anni, durante il regime di Gheddafi, tutta la Moschea e la zona attorno, fu rasa al suolo).

Continuati i giri di esplorazione, periplo del settore Est di Giarabub, compreso ampi tratti in territorio egiziano: il Bahar Arrascia, il più grande dei laghi a Est, con molti fenicotteri (*ther*), il Gebel e la Garet el-Ghegab, il Gebel el-Arrascia, il Gebel il lago e la Gara Melfa: i panorama sono incantevoli. Nelle zone di Melfa e di Zergun moltissime tombe aperte, scavate nei fianchi delle gare. In una di Melfa abbiamo rinvenuto accumulati una mezza dozzina di crani e ossa umane.

La Ridotta Marcucci (citata sopra), appena a NO della Zauia di Giarabub, sopra una piccola gobba del terreno fu costruita per difesa ai tempi delle lotte italo-turche 1915-1923. Molto ampia, agli inizi della guerra nel 1940, era adibita a uffici, magazzini, deposito munizioni, mensa e dormitori per gli ufficiali e sottufficiali, posto di medicazione. Costituiva però un obiettivo facilmente individuabile e vulnerabile, per cui fu sgombrata, e adibita in periodi di relativa calma solo a riunioni e per riposi. In un angolo del perimetro delle mura di cinta, c'era anche una alta torre merlata, dove sventolava la bandiera, vigilata giorno e notte da una sentinella armata. E fu proprio lì che, dopo 10 mesi di resistenza, il 21 marzo 1941, la bandiera fu abbassata e bruciata al cospetto del nemico: non ci fu resa e gli avversari fecero subito riconoscere la loro ammirazione. Quando visitai l'interno della Ridotta, su un muro vi era ancora una scritta in italiano: "Qui si muore dalla pazzia" e quest'ultima parola era corretta in "pazzienza!"

18 dicembre 1960 fine missione; passiamo dalla Ridotta Marcucci per il saluto al Comandante, ai militari e ai poliziotti del presidio: non è solo un atto formale dovuto,

è un misto di sensazioni allo stesso tempo piacevoli e tristi. Piacevoli per il fascino e l'interesse storico-religioso dei posti visitati, tristi per i ricordi e le emozioni suscitate nell'aver visto e percorso, esattamente 20 anni dopo, luoghi e testimonianze belliche dell'eroica difesa di Giarabub. Ritorniamo al Campo CORI 1 presso Garet Uedda, tutti contenti del successo della missione.

RILEVAMENTO GEOLOGICO nelle AREE del SERIR (GARDABA) e dell'ERG (CATENE di DUNE di SABBIA del GRAN MARE di SABBIA [GSS])

Il nome di "Great Sand Sea" (GSS) lo si deve a Rohlfs, che percorse nel 1873-1874 il deserto occidentale da Dakhla a Siwa, per primo citò i grandi cordoni di dune e ne constatò le enormi difficoltà di attraversamento.

Le ricognizioni preliminari di febbraio e maggio 1960, si svolsero entrambe solamente nell'area del Serir più facilmente accessibile e rilevabile. Scopo iniziale dei geologi era anche la collaborazione con la Geomap di Firenze che stava allestendo la fotogeologia della Concessione (sono stato in missione a Firenze per questo tipo di lavoro nei mesi di aprile e maggio 1960). Sul terreno si procedette al riconoscimento degli affioramenti dell'area del Serir.

Da giugno a settembre 1960 si effettuò da parte dei geologi e topografi, il rilievo generale dell'area del Serir con l'organico di una squadra di rilevamento. Questa prima fase del rilevamento aveva scopo orientativo; a disposizione si avevano solo strisciate di foto aeree e i foto mosaici della J.Amman. Man mano che progrediva la segnalizzazione delle piste sminate dalla Saly (marzo – maggio 1960) e, contemporaneamente, il tracciato della rete gravimetrica per la Lerici, si usufruì di carte schematiche ca. 1:100.000. Questa rete è poi stata integrata dalle squadre topografiche della Lerici con una seconda analoga rete di piste con maglie di 5 km di lato, segnalizzate con picchetti ogni chilometro. (Ho partecipato a questa prima fase di lavori con oltre 50 giorni di permanenza in deserto).

A Ottobre 1960, si rividero i programmi di esplorazione geologica per trasformare quello che era un controllo foto geologico, in un vero rilevamento di dettaglio di tutta la Concessione 82, da condurre in modo sistematico: furono istituite due squadre geologiche, composte ciascuna da 1-3 geologi e 1-2 topografi, con permanenza media in deserto 25-35 giorni, alternata ad attività in ufficio a Bengasi di 7-10 giorni, mia partecipazione a questa fase di dettaglio con oltre 105 giorni di deserto. Questo lavoro fu condotto fra notevoli difficoltà d'ogni genere, mediante automezzi e, da febbraio 1961, con l'ausilio di un elicottero, che contribuì ad accelerare notevolmente il ritmo del lavoro sistematico. L'elicottero dell'Agip Mineraria era un Agusta Bell J47 (targa: I-MINR), pilota il comandante Casini.

I rilevamenti geologici nella 82 si conclusero il 9 giugno 1961. Complessivamente parteciparono ai rilevamenti sul terreno, in differenti aree e con periodi di rotazione di

permanenza nel deserto, i geologi Benedetti, Franchino, Desio, di Cesare, Toja, Papetti, Paulucci e i topografi Vacirca, Danti, Pandolfi, Mosca, Arié e Cappelli, oltre a Bellini, stratigrafo per la missione a Giarabub.

Ricordo infine il ritrovamento in pieno GSS, nell'area centrale della Concessione, il 5 ottobre 1960 (da parte di tre Libici di una Squadra Gravimetrica Lerici) del relitto di un aereo militare italiano, un SM79 (caduto 20 anni prima, il 21 aprile 1941, durante la guerra) con i resti di alcuni componenti l'equipaggio; al campo della Gravimetria, vidi parte dell'apparecchiatura di bordo prelevata dall'aereo: una radio, l'orizzonte giroscopico, un orologio, un contasecondi, due batterie due berretti d'aviatore, uno con il contrassegno dell'Aeronautica Militare, una contropallina con il grado e la specializzazione, un orologio da polso e altri oggetti personali. Ho visitato il luogo del relitto, sempre con triste emozione, il 9 e il 27 febbraio 1961. Abbiamo faticato molto a trovare il posto, difficile l'orientamento anche con le foto aeree. Questo ritrovamento dell'S79 era stato preceduto da quello, avvenuto il 21 luglio 1960 dai geologi G.L. Desio e E. Vacirca con la guida Rahil, poco a Sud della carovaniera e pista militare, dei resti della salma di un aviere dello stesso aereo. Quell'aviere, forse alla ricerca di aiuti e possibile salvezza, aveva compiuto una incredibile marcia nell'immensa distesa di sabbia e di catene di dune, dal luogo del relitto dell'S79 verso Nord di circa 90 km!

ARISTIDE FRANCHINO

Geologo. Dal 1957 con l'Agip mineraria. 1958-59 in Iran; 1960-61 capo geologo in Libia; dal 1962 al servizio Esplorazione preliminare Agip; 1965 Beirut; 1966 Turchia (Ankara); 1967 responsabile Area Agip; 1968 Argentina (Buenos Aires); 1969 Indonesia; 1970-72 assistente Director new acquisition department Agip; 1972-1973 Indonesia; 1974-1980 general manager; 1981-1991 manager International negotiations exploration Agip.

Ricordi di un “geologo” AGIP: Teheran 1959

di Lauro Messori

Quando l'alba rischiarà il cielo, l'aereo ormai in prossimità di Teheran, sorvola i monti del Kurdistan, grigi e rossastri; il paesaggio che appare, forse per la fredda luce dell'alba, dà un senso di infinita desolazione; le uniche tracce di vita sembrano le poche chiazze verdi che seguono i corsi d'acqua di alcune valli. Svaniscono le ultime immagini dell'Italia che ho lasciato ieri sera ed il mio sguardo si perde laggiù tra le montagne del nuovo paese.

Nei monti più a sud andrò a compiere i rilevamenti geologici per i quali giungo in Iran e queste prime immagini mi fanno provare una strana sensazione. Si mescolano confusamente nella mente, i ricordi del paese che ho lasciato e queste nuove immagini, con il presentimento di peripezie e difficoltà, in luoghi selvaggi, tra gente primitiva.

Via via che l'aereo si abbassa, verso oriente si innalza sempre di più la catena dell'Ezburz fra le cui cime si erge il cono bianco di neve del Damavend. Ai piedi di questi monti si stendono migliaia di case basse inquadrata da strade e strade che si incrociano ad angolo retto. Siamo sopra Teheran. Il sole è già sorto e l'immensa distesa di case si colora di una luce giallastra.

L'aereo scende lentamente ed atterra. La moderna costruzione dell'aeroporto è il primo particolare che mi appare dell'Iran.

Ultimate le operazioni doganali esco dall'edificio e mi trovo sul grande piazzale antistante l'aeroporto. Un'ampia strada conduce alla città.

Salgo su un taxi che si avvia verso Teheran correndo all'impazzata fra le altre auto, fra carrettini e pedoni, sorpassando sulla sinistra e sulla destra. Di tutti i taxisti di Teheran doveva capirmi il più pazzo! Come dirgli di andare più piano? Non conosco una parola di persiano, provo in inglese, ma non capisce. Mi rassegnò tristemente e riprendo a guardarmi intorno e così scopro che anche tutte le altre auto occorrono allo stesso modo. Mi rassicuro al pensiero di non essere portato in giro dal più pazzo; forse il modo di guidare le automobili non è che una manifestazione della natura di questa gente o dell'ambiente.

La strada è fiancheggiata da entrambe i lati da un Canaletto in cui scorre l'acqua insieme alle spazzature; si allineano talora due filari di alberi. Dapprima appaiono povere casupole ad un solo piano oltre le quali si stende un terreno rossastro deserto. Si susseguono via via case più alte e palazzi.

L'autista tenta di spiegarmi qualche cosa. E, dai gesti e dall'intonazione della voce credo che mi stia illustrando le cose belle di questa città. Il nome della via che stiamo percorrendo è Shah Rehza; all'inizio, infatti vi è una statua di bronzo dello Shah, poi appare il monumento al grande poeta Ferdowsi.

Mi pare di essere entrato in un'epoca strana dove il tempo è un fatto personale; ogni essere ed ogni cosa sembra vivere in un mondo proprio incurante della vita che lo circonda; le persone e le cose, che sono legate ad una povertà che ha migliaia di anni, vivono ai lati di questa sfrenata corsa di auto, come di giovani cavalli in libertà.

Quante volte, tanti anni dopo, avrei dovuto riandare con i ricordi a quelle prime immagini dell'Iran. Quando mi si raccontava dei cambiamenti subiti da quella città e da quel paese per effetto di un grande sviluppo economico. Quel paese che non avrei più rivisto, dopo due anni trascorsi là, poiché il mio lavoro mi avrebbe portato in altre parti del mondo. Quando una imprevedibile rivoluzione avrebbe cambiato la storia del paese, avrebbe cacciato la dinastia dei Rehza Pahlavi, avrebbe seminato sangue, avrebbe sottoposto il paese ai rigori dell'integralismo islamico, avrebbe cambiato i connotati delle città. Quando la televisione m'avrebbe portato delle immagini nelle quali non avrei più riconosciuto i luoghi visti all'epoca della mia permanenza in Iran.

Finalmente scendo all'hotel ed il portiere paga il taxi.

Sono a Teheran da alcuni giorni in attesa di ripartire per i monti Zagros nella regione compresa fra le città di Isfahan e Shiraz. I preparativi della spedizione che verrà compiuta insieme ad altri geologi italiani stanno per essere ultimati.

Ho una giornata libera e la trascorro gironzolando per le vie della città. Scendo per la via Ferdowsi affiancata da negozi in cui si vendono prodotti dell'artigianato e tappeti e giungo nel centro della vita iraniana di Teheran. Pochi stranieri si mescolano alla gran folla degli iraniani che va in su e in giù pigramente, si accoda per salire sugli autobus rossi a due piani, discute, contratta immancabilmente nei negozi perché è certo che, con un po' di pazienza, ogni prezzo può scendere poco o tanto dalla prima cifra. La radio diffonde dappertutto una musica strana, quasi una nenia monotona e triste. Sui marciapiedi si vende la carne di montone arrostita sulla brace e l'acqua col ghiaccio in enormi bicchieri. Qualcuno si accontenta di questo minimo lusso: riempirsi lo stomaco con mezzo litro di acqua ghiacciata. Un po' di pane e di tè l'ha trovato a casa sua. Acquisto un cartoccio di pistacchi, specialità iraniana, e così, un po' masticando e un po' sgucciando con le unghie mi sento più a mio agio. È solo la macchina fotografica che mi impaccia, la passo da una mano all'altra con finta indifferenza e cerco, con scarso successo, di nasconderla sotto la giacca. Ad ogni foto che scatto mi allontanano frettolosamente quasi con un senso di colpa, poiché ogni volta che rivolgo l'obiettivo verso qualche scena della strada sento degli sguardi curiosi o diffidenti su di me.

Giungo in prossimità della grande moschea Sepahsalar in una delle zone più popolari di Teheran. Sui marciapiedi c'è un piccolo mercato di frutta, verdura e pesce. Le pecore si aggirano tra le casse di arance e di mele ammucchiate per terra e le immondizie sparse un po' ovunque si addensano maggiormente nel "jub", il caratteristico canaletto ai lati delle strade. Nell'acqua che vi scorre qualcuno si rinfresca la faccia o lava delle pentole o i bicchieri del tè o un paio di pantaloni. Quando al mattino vi scorre più limpida, l'acqua viene raccolta nelle case alle quali non giunge ancora l'acquedotto con le tubature.

Entro nella moschea mettendo una moneta nella mano di un uomo che è all'ingresso e mi guarda interrogativamente. Mi trovo in una specie di recinto o di cortile interno al cui centro si trova una vasca piena d'acqua. Nelle costruzioni che l'attorniano, tutte aperte verso il centro, qualcuno prega.

Sono talmente preso dalla curiosità di essere a contatto con un luogo in cui per la prima volta metto piede, che non posso entrare nella spiritualità di quell'ambiente. Il mio interesse si limita ad osservare le forme architettoniche del tempio e l'atteggiamento di quei fedeli, da cui mi sento estraneo e distaccato.

Molti anni più tardi ogni qualvolta fosse entrato in un luogo simile, avrei dovuto reprimere l'impulso di farmi il segno della croce, come ogni cristiano istintivamente fa entrando in un tempio o in qualsiasi luogo di preghiera. Anche una moschea è un luogo di preghiera ed istintivamente sarei stato portato a rivolgere il pensiero a Dio che nel mondo islamico si chiama Allah, ed avrei ripensato, quasi con un senso di vergogna, a quel giorno in cui visitavo per la prima volta una moschea, con l'animo di un turista curioso e superficiale.

Continuando a gironzolare giungo al gran bazar, formato da un'infinità di gallerie lungo le quali si vende ogni genere di cose, dalle spezie ai tappeti. Quando ormai ho deciso di aver visto abbastanza non trovo più la via d'uscita: non chiedo nulla poiché penso che le poche parole di persiano che ho imparato finora non siano sufficienti per formulare la domanda.

Cerco di ripercorrere la strada già fatta ma ogni galleria che percorro mi sembra sempre nuova. Ad un tratto mi sento sospinto dalla folla vociante e desisto dal tentativo di andare controcorrente in quella fiumana di essere viventi. Mi lascio trascinare, certamente da qualche parte si dovrà sfociare. Infatti all'estremità di una galleria di quel labirinto scorgo una delle strade esterne, mi dirigo in quella direzione e mi ritrovo finalmente alla luce del giorno.

Al calar della sera la città continua la sua vita chiassosa lungo le strade.

Più tardi cominciano ad apparire dei poveri giacigli lungo i marciapiedi. I più miseri si sdraiano sulla pietra nuda o sul cemento ancora tiepido dalla lunga giornata, grati ad Allah d'aver loro concesso un altro giorno ed ora una meravigliosa notte in cui tutti possano riposare. Incominciò a pensare che la notte in Persia sia più bella e le stelle più luminose che in qualsiasi altra parte del mondo.

Mario Spadolini: una vita di lavoro al servizio dell'AGIP

di Antonio Miserocchi

Nel 1953, con l'approvazione della legge che dà vita all'ENI, Mattei può finalmente dire di aver vinto la guerra per la sopravvivenza dell'Agip.

La legge, con la quale lo Stato delega all'ENI l'esclusiva della ricerca, della produzione e del trasporto degli idrocarburi nella Valle Padana, prevede anche, all'articolo 4, che l'ENI proceda al riassetto, per rami economici omogenei, delle imprese conferitegli, "al fine di accrescerne l'efficienza con un razionale equilibrio dei fattori produttivi e con migliore impiego delle capacità operative". Le ricerche e le produzioni minerarie costituiscono uno dei rami omogenei previsti dalla legge. Per dare impulso alla ricerca ed alla produzione di idrocarburi e vapori naturali, sembra indispensabile concentrare queste attività in una nuova società. Ed è così che il 30 maggio 1953 nasce l'Agip Mineraria, società che assorbe tutte le attività dell'Ente Nazionale Metano e della Direzione Mineraria dell'Agip Spa.

Con la costituzione dell'Agip Mineraria e per volontà di Enrico Mattei, la ricerca, per motivi economici di autofinanziamento e per la necessità di far fronte alla crescente richiesta di gas naturale da parte dell'industria, riceve un forte impulso.

Tutti i Settori operativi dell'Agip Mineraria vengono chiamati a sostenere questo sforzo. Anche il Gruppo Cantieri Romagna di Ravenna, alla cui guida è stato chiamato Egidio Egidi, ne è coinvolto.

Il Gruppo Cantieri Romagna, costituitosi per effetto della scoperta di un cospicuo giacimento di gas naturale a pochi chilometri da Ravenna (nel 1952) e dalla scoperta di altri giacimenti ad Alfonsine, Cotignola, Imola, Santerno e Selva (nel 1953), è un Settore giovane; in tutti i sensi. Molti i giovani fra i tecnici, gli impiegati e gli operai; poca, forse, l'esperienza. E di questa realtà, Egidi ne fa un punto di forza, come ricorda lui stesso nel discorso che fa in occasione del 50° dell'Agip a Ravenna: "Ricorderete che l'avventura dell'Agip a Ravenna iniziò con la perforazione di un pozzo esplorativo in località S. Alberto, l'esito positivo del quale fece da innesco non solo ad una frenetica attività di ricerca in tutta la Romagna (...). Ricorderete anche che, con l'entusiasmo e una gran voglia di fare, riuscivamo, in quei primordi, a sopperire alla mancanza di tutto. E tante volte mi vien fatto di pensare, riandando a quei tempi, che forse la mancanza di tante cose, a cominciare dall'esperienza, fu la molla che ci fece raggiungere traguardi nuovi ed importanti (...). Anche se mi è impossibile ricordare i nomi di tutti, sono certo che, incontrandovi, mi sarà facile ripercorrere i luoghi dei nostri incontri di lavoro: nella tal sonda, durante la cementazione notturna, o nell'officina, quando si preparava, inventandolo, qualche attrezzo strano, qualche *pescatore*".

E' grazie a questo *spirito* che Egidi riesce a "far squadra". Tutti, da Egidi all'ultimo dei

dipendenti, *sentono che stanno facendo qualcosa di importante*. E il Gruppo Cantieri Romagna diventa in poco tempo “*un Settore che fa scuola*” come lo definisce Francesco Guidi in un articolo che viene pubblicato sul NIA, il Notiziario Interna Aziendale, nel Dicembre del 1998 (NIA n° 130).

Questa l'atmosfera che trovai quando, il 15 luglio 1955, venni assunto all'Agip Mineraria.

Ero molto giovane, avevo poco più di 17 anni, e conoscevo la “ricerca petrolifera” soltanto attraverso quello che avevo visto in alcuni film, in alcuni documentari cinematografici ed in qualche cinegiornale che, in quel tempo, veniva proiettato prima del film. Malgrado ciò, e pur facendo un lavoro marginale (ero in un Reparto di Staff), mi sentii coinvolto da quell'atmosfera che, nella sostanza, si riassumeva in un imperativo: perforare, perforare, trovare gas.

Se la perforazione aveva dei tempi tecnici difficilmente riducibili, non altrettanto poteva dirsi per il tempo che occorreva per trasferire un impianto da una postazione all'altra. L'Officina del Settore, che già provvedeva alla manutenzione della parte motoristica degli impianti, con il passaggio degli stessi all'Agip Mineraria incrementava la propria attività ed acquisiva la manutenzione degli impianti tout-court. Poiché, come è noto, il tempo è denaro, per limitare al massimo i tempi di sosta dell'impianto, durante i lavori di manutenzione l'organico dell'officina veniva rafforzato con personale dell'officina Marinelli di Parma e dell'officina di Cortemaggiore.

Ben presto i lavori non si limitarono più alla sola manutenzione: sempre più spesso venivano effettuate piccole modifiche che razionalizzavano e facilitavano il lavoro sugli impianti. Avvenne così che, quasi senza che se accorgessi, il Capo officina, Mario Spadolini, cambiò lavoro. Grazie all'esperienza che faceva già parte del suo bagaglio professionale ed a quella di recente acquisizione, ben presto Spadolini iniziò a viaggiare da un cantiere all'altro col compito di studiare e proporre soluzioni per ridurre i tempi di trasferimento degli impianti di perforazione. Referente per questa sua nuova attività era l'ing. Pagliughi.

Di tutte queste novità, a me che facevo parte di un reparto di staff, ne giungeva soltanto l'eco.

Con un'eccezione però: il “caricatubi”. Nel “piazzale tubi”, che potevo vedere dalla finestra dell'ufficio, un giorno fece la sua comparsa uno strano attrezzo che provo ora a descrivere: era una specie di nastro trasportatore, largo alcuni metri, che al posto del nastro aveva alcuni (due o tre, non ricordo bene) supporti dalla forma approssimativa di una mezzaluna. L'attrezzo, che era azionato da un motore, quando veniva posto a lato di un camion, superava l'altezza del pianale di circa un metro. Con l'avvio del motore i “supporti” iniziavano a girare in continuazione (come fa un nastro trasportatore) e passavano così dall'altezza di circa 30-50 centimetri dal livello del suolo, a quella di circa un metro oltre il livello del pianale. Due operai a terra ponevano il tubo sui supporti; due operai, sul camion, scaricavano e deponavano il tubo sul pianale. Operazione questa che, oltre a ridurre i tempi di carico, evitava anche l'utilizzo della gru. Inventore dell'attrezzo: il capo officina, Mario Spadolini.

Nel 1961 Spadolini venne convocato a S. Donato Milanese dall'ing. Faverzani che gli propose il trasferimento a S. Donato per seguire i lavori di modifica e di preparazione degli impianti di perforazione destinati all'estero. Proposta alla quale fece opposizione a motivo di alcuni seri problemi di famiglia. Dopo un colloquio con l'ing. Egidi, che gli spiegò come la Società intendeva utilizzare al meglio le sue capacità professionali, Spadolini accettò un compromesso: "base" a Ravenna e trasferimento amministrativo a S. Donato Milanese.

Poiché nel 1960 io ero stato trasferito a Cortemaggiore, di queste nuove funzioni di Spadolini non ne avevo saputo niente. Un venerdì pomeriggio, però, me lo vidi capitare in ufficio (sapeva che ero a Cortemaggiore). Dopo avermi salutato mi disse che di lì a poco sarebbe partito per Ravenna e che avrebbe avuto piacere di fare il viaggio insieme a me. Al termine dell'orario di lavoro partimmo. Fu un viaggio tranquillo nel corso del quale mi parlò con dovizia del suo nuovo lavoro che in quel periodo si svolgeva prevalentemente a Firenze dove il Nuovo Pignone, che aveva avuto licenza dall'IDECO, stava costruendo un impianto di perforazione per conto della Romania. Mi spiegò anche che periodicamente si recava a S. Donato Milanese per aggiornare l'ing. Pagliughi sullo stato di avanzamento dei lavori che seguiva e non di rado passava da Cortemaggiore per incontrare il Responsabile del Gruppo Cantieri Perforazione Alta Italia.

Non fu l'unico viaggio che facemmo insieme: quando veniva a Cortemaggiore non mancava mai di venirmi a trovare per darmi un passaggio.

Nel 1963, lo stesso anno in cui io venni trasferito a Ravenna, Spadolini tornò a Ravenna come capo officina. E qui, dove l'attività in mare era in forte espansione, Spadolini ebbe ancora modo di far valere le sue capacità tecniche e professionali.

Nel 1972 andò in pensione: poco tempo dopo lasciò l'appartamento aziendale che occupava per trasferirsi in città. Anche se la sua nuova abitazione non distava molto dal luogo dove aveva lavorato per tanti anni, non lo vidi più in Settore.

Da pensionato Spadolini conduceva una vita molto ritirata. Per quello che ne sapevo vedeva soltanto un amico, suo ex dell'officina, che a volte gli risolveva qualche problema domestico. La moglie, infatti, sofferente, aveva bisogno di qualche aiuto per la conduzione della casa.

Quando incontravo questo mio amico, non mancavo mai di chiedere notizie di Spadolini. Non vi erano però grosse novità: continuava a fare una vita molto ritirata e si dedicava alla moglie di cui aveva una vera venerazione.

Questo sino al 1997 quando iniziai a raccogliere il materiale per la stesura del libro "Il Distretto di Ravenna nel mondo degli idrocarburi": avevo chiesto a molti ex colleghi di scrivere una "testimonianza" sul periodo da loro trascorso a Ravenna e volevo che anche Spadolini facesse altrettanto.

Gli telefonai e gli spiegai brevemente il motivo della telefonata: mi invitò a casa sua.

Vi andai: dopo una lunghissima chiacchierata sui tempi andati, mi disse che non se la sentiva di scrivere una "memoria" per il libro. Obiettai allora, che se fosse stato d'accordo, la memoria l'avremmo scritta noi. Era sufficiente che mi narrasse la "sua

versione” di quegli anni e noi, su quella base, ne avremmo tratto una testimonianza da pubblicare sul libro. Accettò. Gli proposi allora, al fine di ottenere un risultato rigorosamente rispettoso del suo pensiero, di registrare il nostro colloquio. Accettò anche questo. Sceglieremo il giorno in cui rivederci e ci salutammo.

Il giorno che avevamo stabilito andai da lui insieme ad un amico e collega, Nello Donati, che possedeva un registratore portatile. Dopo i convenevoli d’uso, ci accordammo su come condurre il colloquio.

Io avrei fatto delle domande alle quali lui avrebbe cercato di rispondere. Prima di iniziare Spadolini pose però una pregiudiziale: prima di una eventuale pubblicazione voleva leggere il testo di quello che avrei scritto per poter correggere eventuali inesattezze. Naturalmente accettai. Il risultato fu una specie di intervista che venne utilizzata per scrivere la “memoria” pubblicata sul libro. “Intervista” che riporto integralmente in calce a queste note.

Dopo quel giorno ogni tanto ci sentivamo per telefono. A volte telefonava lui, a volte io. Qualche volta lo andavo a trovare. Quando nel 2000, in occasione del 50° dell’AGIP a Ravenna, organizzammo la “giornata del Distretto di Ravenna”, andai da lui. Volevo invitarlo perché ritenevo che la sua presenza fosse importante. Mal grado le mie insistenze fu netto nel rifiuto: non se la sentiva, temeva di emozionarsi troppo. Non insistetti.

Ogni tanto gli telefonavo per sentire come stava; qualche volta invece era lui a telefonare. Un giorno mi telefonò e mi chiese se lo andavo a trovare: aveva qualcosa da farmi vedere. Vi andai e passai il pomeriggio con lui. Dopo alcuni convenevoli mi mostrò un grosso quaderno, una specie di agenda, dove aveva registrato diversi episodi della sua vita lavorativa. Vi erano annotati molti episodi di cui ero a già a conoscenza (me li aveva raccontati nel corso “dell’intervista” sulla quale avevamo costruito la testimonianza pubblicata sul “Distretto di Ravenna nel mondo degli idrocarburi”) che però integrava, dopo aver consultato il suo “quaderno”, con altri particolari che non mi aveva mai detto. Altre volte raccontava di episodi di cui non mi aveva mai parlato come quando Enrico Mattei, a Ravenna per la firma del contratto per l’acquisto del terreno dove sarebbe sorto il petrolchimico dell’Anic, aveva visitato la nuova Sede del Gruppo Cantieri Romagna in via del Cimitero (ora via delle Industrie). Mi mostrava allora una foto fatta in quell’occasione, che lo ritraeva alle spalle di Mattei. Era una foto di gruppo e lui, forse per non dimenticare gli altri che erano presenti quel giorno, aveva scritto, in corrispondenza di alcuni, i loro nomi.

Parlava spesso anche di Firenze, di quando al Nuovo Pignone, Società del Gruppo ENI che costruiva impianti di perforazione su licenza IDECO, aveva seguito l’allestimento di un impianto IDECO-PIGNONE destinato alla Romania.

Consultava allora il suo “quaderno” e mi spiegava le migliorie e le modifiche che la sua esperienza e competenza professionale gli avevano suggerito per adattare le caratteristiche dell’impianto alla natura del Paese cui era destinato; mi parlava degli ingegneri, dei quali faceva anche i nomi (che purtroppo ho scordato), con i quali aveva

collaborato e del disegnatore, un certo Riva, che gli era stato affiancato per tradurre in disegni le modifiche che la sua esperienza e competenza gli suggerivano di proporre.

Mi raccontava, e dal racconto traspariva un grande orgoglio, di quando aveva rappresentato l'ENI in occasione della consegna dell'impianto alla Romania. Alla cerimonia della consegna doveva esserci Mattei che però, per altri precedenti impegni, non poté essere presente. La rappresentanza dell'ENI venne allora delegata a Spadolini come premio, forse, per il lavoro di supervisione che aveva fatto. Come ho già detto, andava molto fiero di questo episodio (lo aveva riportato nel "quaderno" in bella evidenza) e quando ci vedevamo non mancava mai di mostrarmi la foto di quell'impianto e di raccontarmi ancora una volta e con orgoglio di quell'episodio.

Continuammo a telefonarci ogni tanto. Un giorno, eravamo verso fine estate del 1998, mi telefonò per chiedermi se lo andavo a trovare. Vi andai e passai con lui un intero pomeriggio. Seppi così della scomparsa della moglie. Non avevano figli ed erano molto legati fra loro e quando lo andavo a trovare avevo sempre l'impressione che vivessero l'uno per l'altra. La scomparsa della moglie fu per Spadolini un vero trauma.

Andai a trovarlo altre volte. Se in precedenza i nostri discorsi erano perlopiù incentrati sui "gloriosi" tempi dell'Agip Mineraria, dopo la scomparsa della moglie notai un mutamento: mi parlava spesso anche della moglie, una donna dolce e discreta che avevo conosciuto nel corso delle mie visite.

Anche il "quaderno" aveva risentito di questo suo cambiamento perché, dopo averlo consultato, mi raccontava del suo matrimonio e del dono, un oggetto prezioso, che aveva fatto in memoria della moglie alla chiesa di Salsomaggiore dove si erano sposati. Mi mostrava allora la foto del dono e quella della targa con la dedica, che erano state poste all'interno della chiesa.

Con il passar del tempo diradammo i nostri incontri. Qualche volta lo incontravo al cimitero, dove si recava quasi quotidianamente, presso la tomba dove riposavano la moglie ed i suoi genitori. Ci salutavamo ripromettendoci di sentirci per telefono. Lui non telefonava ed io, dopo qualche tentativo, cessai di farlo per rispettare, così pensavo, il suo desiderio di riservatezza. Perché, malgrado le frequentazioni degli ultimi anni, nutrivo per Spadolini lo stesso rispetto di quando, nel lontano 1955, diciassettenne, ero stato assunto all'Agip Mineraria.

Mario Spadolini nel 2011 ci ha lasciato per ricongiungersi con la sua amata moglie e con i suoi genitori.

Era quasi centenario. Aveva superato i 99 anni di quasi nove mesi.

ANTONIO MISEROCCHI

Nel 1955 viene assunto all'Agip Mineraria, a fine 1992 va in pensione. Dal 1996 è Responsabile e poi Presidente della Sezione Apve di Ravenna. E' mancato nel 2015.

50 anni della centrale gas di Ravenna Mare

di Antonio Miserocchi

Guardo la foto che Paraboschi mi ha appena consegnato per la “mostra storico-fotografica” che sto allestendo per la giornata del Distretto di Ravenna.

Sette persone, fra le quali riconosco Delfitto e lo stesso Paraboschi, sono indaffarate intorno ad un tubo da 6” che esce dal mare. Il tubo, poggiato su alcuni traverse di legno, è sormontato da un fusto; di quelli che di solito contengono olio o gasolio. Cerco, senza riuscirvi, di dare un nome anche alle altre persone; che pure conosco.

Guardo Paraboschi con aria interrogativa e lui, col sorriso sulle labbra, mi spiega che quello che sto guardando è il sea-line - la condotta - che ha collegato la RAMARE 6 BIS con la centrale gas di Ravenna Mare. Poi, quasi a giustificarsi, mi dice: sai a quei tempi, parlo del 1963, non avevamo grandi mezzi come oggi e dovevamo arrangiarci con un po di fantasia e con quello che avevamo. L’importante era far arrivare il gas in centrale.

L’episodio di cui mi parla Paraboschi lo conosco. Me lo ha raccontato - e ne ha anche scritto - il socio Adalberto Gulli, che in quegli anni era capo del Settore Nord, quando nel 1998 gli chiesi di scrivere una “memoria” da pubblicare sul libro “Il Distretto di Ravenna nel mondo degli idrocarburi”.

Mentre ascolto Paraboschi, con la memoria torno al 1960. Un anno importante per il Settore di Ravenna e - nel suo piccolo - anche per me.

E’ infatti nel mese di marzo di quell’anno che il Settore di Ravenna, per effetto di una ristrutturazione aziendale, viene ridimensionato a Centro di Produzione con la conseguenza che tutte le attività legate alla ricerca vengono concentrate in un unico Centro direzionale, che avrà la sua Sede a Cortemaggiore.

Alla nuova Unità, cui sarà assegnato il compito di gestire la ricerca nell’Italia settentrionale, viene dato il nome di Gruppo Cantieri Perforazione Alta Italia.

La scelta organizzativa che l’Azienda ha effettuato, che comporta il trasferimento da Ravenna a Cortemaggiore dei reparti perforazione, fanghi e cementi e geologia, ha anche l’effetto di ridurre l’organico dei reparti di staff. Alcuni impiegati, fra i quali ci sono anch’ io, vengono quindi trasferiti a Cortemaggiore.

Contemporaneamente a queste ristrutturazioni, l’Azienda compie un’importante scelta strategica avviando una campagna esplorativa per la ricerca di giacimenti metaniferi nel mare antistante Ravenna. La ricerca che, inizia nel mese di giugno dello stesso anno, oltre ad offrire al Settore di Ravenna nuove ed inimmaginabili prospettive di sviluppo, rivoluzioneranno ancora una volta gli assetti organizzativi della Società.

Riguardo la foto che ho in mano: rende bene l’idea di quanto Paraboschi mi sta raccontando. Non solo: la foto è stata scattata nel 1963, esattamente 50 anni fa.

Decido allora che questo cinquantenario deve essere in qualche modo ricordato. Ed inizio a scrivere.

Negli anni che vanno dal 1960 al 1963 io lavoravo a Cortemaggiore. Naturalmente sapevo che a Ravenna la ricerca si era spostata in mare. Le mie conoscenze su quanto stava avvenendo erano però limitate ai racconti che gli amici, geologi e perforatori, facevano al loro rientro da qualche trasferta sugli impianti a mare. Racconti che, perlopiù, erano incentrati sulla “novità” del viaggio in mare e “sull’avventuroso abbordaggio alla piattaforma”.

Quando nell'estate del 1963 vengo trasferito a Ravenna, ho finalmente l'opportunità di conoscere direttamente molti particolari di queste nuove ricerche. Ho infatti l'incarico di seguire la “contabilità industriale”: lavoro che mi piace e, cosa non trascurabile, mi consente di avere rapporti di lavoro con i tecnici delle diverse Unità operative.

Avviene così che, in un tempo relativamente breve, colmo molte delle mie lacune sulla ricerca nell'off-shore di Ravenna.

Conoscenze che mi permettono ora di scrivere questo racconto.

LA SCOPERTA DEL GIACIMENTO DI RAVENNA MARE

Il 17 giugno del 1960, un impianto Ideco Pignone S 7/11, la cui torre ed il piano sonda sono posti su una piccola piattaforma mobile ed i motori, le pompe ed i depositi dei materiali sono collocati a bordo di una nave appoggio attrezzata anche per ospitare il personale di sonda, inizia a perforare il pozzo Ravenna Mare 1. Obiettivo, raggiungere circa 3.000 metri di profondità. Dopo averne perforati 3.237 metri senza trovare niente, il pozzo viene considerato sterile e chiuso.

Il 25 agosto del 1960 lo stesso impianto inizia la perforazione del pozzo Ravenna Mare 2. Obiettivo, raggiungere i 2.000 metri circa di profondità. A 2.062 metri, riscontrato l'esito negativo, viene presa la decisione di sospendere le ricerche e di inviare l'impianto in Egitto.

E qui, la “burocrazia” (o la fortuna), se non favoriscono, pongono almeno le condizioni per anticipare la scoperta del giacimento di Ravenna Mare.

L'impianto, come si detto, è destinato in Egitto. Le “pratiche” doganali vanno però per le lunghe. In attesa che queste si perfezionino viene presa la decisione di perforare un terzo pozzo: il Ravenna Mare 3.

Il giorno 8 del mese di ottobre del 1960 l'impianto inizia la perforazione; che raggiungerà la profondità di 1.849 metri. Meno profondo degli altri due ma, a differenza di loro, il pozzo si rivela produttivo. Visto l'esito positivo del sondaggio viene presa la decisione di perforare altri pozzi.

Dopo che lo stesso impianto ha perforato il pozzo Ravenna Mare 4, raggiungendo la profondità di 1.800 metri, la perforazione viene interrotta sino al 1962 quando arriva il Perro Negro che perfora il pozzo Ravenna Mare 5. La perforazione, nuovamente

interrotta, riprende il 15 agosto 1963 con il Paguro, impianto, gemello del Perro Negro, costruito a Porto Corsini (Ra). Il Paguro, nell'arco di tempo che va dal 1963 al 1965, perfora i pozzi Ravenna Mare 6 (inizio perforazione 15 agosto 1963 – metri perforati 1.820), Ravenna Mare 7 (inizio perforazione 3 ottobre 1963 – metri perforati 1.800), Ravenna Mare Sud 1 (inizio perforazione 13 novembre 1963 – metri perforati 3.102), Ravenna Mare Sud 2 (inizio perforazione 25 dicembre 1963 – metri perforati 2.794), Ravenna Mare Sud 4 (inizio perforazione 7 febbraio 1964 – metri perforati 2.760), Punta Marina 1 (inizio perforazione 8 aprile 1964 – metri perforati 1.980) e Punta Marina Mare 2 (inizio perforazione 30 gennaio 1965 – metri perforati 2.523).

Alla scoperta dei giacimenti di Ravenna Mare, primo ritrovamento di gas metano nell'off-shore ravennate, seguono quelle dei giacimenti di Ravenna Mare Sud, Punta Marina e Porto Corsini Mare Est che rendono indispensabile, per il loro sfruttamento, la costruzione di una centrale gas. Costruzione che inizia nel 1963, esattamente 50 anni fa, e termina nel 1964.

La centrale gas, chiamata Ravenna Mare, viene costruita a Sud di quello che oggi è Lido Adriano, in un'area distante circa 150 metri dalla linea di spiaggia. Per avviare la produzione diventa ora indispensabile collegare fra di loro i vari pozzi e costruire una condotta che li colleghi alla nuova centrale. Collegamento questo, che pone problemi di vario genere e di diversa complessità: sulla testa dei pozzi devono essere installate le piattaforme di produzione e il gas dei vari pozzi deve essere convogliato in un unico punto di raccolta per poterlo trasportare con un'unica condotta alla centrale. Condotta che va posata sul fondo marino.

La prima piattaforma di produzione deve essere posta sul pozzo Ravenna Mare 3.

Le maggiori difficoltà di questa operazione, però, non sono dovute tanto alla sua costruzione quanto al suo montaggio sulla testa del pozzo. La costruzione della piattaforma, che deve avere dimensioni tali da consentire di ospitare, oltre alle attrezzature di segnalazione e controllo, anche il personale di produzione addetto alle varie operazioni, viene affidata all'officina aziendale di Ravenna che, data l'urgenza, la porta a termine in una sola notte. Le sue dimensioni, metri 5 X 5 circa, pongono però alcuni problemi per la sua installazione; questa infatti deve essere fatta con l'ausilio di un solo peschereccio. Nell'operazione, inoltre, sono insite anche diverse incognite la maggiore delle quali è costituita dalla vicinanza, circa un metro, che il natante deve mantenere fra se e la struttura; con il rischio di entrare in collisione in caso di onda anomala. Tutte queste difficoltà vengono superate tenendo il natante in trazione per mezzo delle ancore ed issando la piattaforma con il paranco in dotazione al peschereccio.

L'operazione, che viene diretta dal capo officina Mario Spadolini, viene condotta a termine in circa 5 ore.

Quando viene completato il pozzo Ravenna Mare 6, viene anche presa la decisione di costruire una piattaforma di raccolta dove convogliare il gas proveniente dai diversi pozzi che ci sono nella zona. La piattaforma, che verrà denominata Ravenna Mare 6

Bis, consentirà di trasportare il gas alla centrale con una unica condotta.

La celerità con cui i lavori avanzano consigliano di dare inizio anche a quelli per la posa della condotta di collegamento. Questi lavori si rivelano subito di una certa complessità.

Il progetto, che viene studiato congiuntamente dai tecnici dell'Agip e della Saipem - società che ha l'incarico di trainare con la motonave Ragno il sea-line - prevede che vengano preparati a terra dei tronconi di tubazione da 6" e che questi, man mano che procede la posa della condotta, vengano saldati fra di loro e trainati in mare. La posa delle condotte, quella del gas e quella del glicol dietilenico pompato da terra, rendono necessario controllare il fondale marino nei punti dove queste vengono collocate. Lavoro questo che viene svolto da un palombaro, Pietro Puggioni, assunto appositamente per questo scopo.

Per facilitarne il traino, la tubazione da 6" viene tenuta in galleggiamento da fusti vuoti di gasolio posti con reggette sulla sommità dei tubi. La lunghezza della condotta è di circa 9 chilometri. Dopo i primi 3 il peso delle tubazioni, il moto ondoso e le correnti marine causano la rottura delle reggette che legano i fusti alle tubazioni, complicando il varo dei successivi 6 chilometri.

A queste difficoltà si aggiungono quelle create per l'interramento delle tubazioni. Il Genio Civile Opere Marittime ha infatti chiesto, al fine di evitare possibili danni causati dalle ancore delle grosse navi, che le tubazioni vengano interrate. A questo scopo, i tecnici della Saipem insieme a quelli dell'Agip ideano e costruiscono un aratro sottomarino, dotato di un vomero in acciaio e di ugelli laterali dai quali esce acqua ad alta pressione, che, in teoria, dovrebbe realizzare uno scavo, largo un metro e profondo un metro e mezzo, nel quale collocare le tubazioni dopo il varo ed il collaudo.

In pratica, terminata l'opera, il 30% delle tubazioni risulta fuori sede.

E' necessario anche realizzare il collegamento delle apparecchiature di produzione installate sulla piattaforma Ravenna Mare 6 Bis con quelle della centrale gas di Ravenna Mare. Il collegamento viene realizzato con un cavo telefonico appositamente realizzato dalla Pirelli che viene posto in opera parallelamente alle altre tubazioni.

Nel 1964, quando tutte le opere sono terminate, si pensa di dare inizio all'erogazione del gas. Ma, come spesso accade, all'ultimo minuto sorge un nuovo problema. Questa volta di carattere burocratico-legislativo. La dogana, in applicazione di una superata legislazione italiana, pone il suo veto perché per lei il confine italiano si trova sulla linea della spiaggia. In conseguenza di ciò. Tutti i prodotti che vengono dal mare, esclusa la pesca, sono considerati di importazione e soggetti al pagamento di una "tassa doganale" variabile a seconda dei paesi di provenienza.

Il vero problema però, non è nell'imposta in se stessa, circa 6 Lire che si riducono a circa 2 Lire in quanto non è più dovuta l'imposta di fabbricazione di 4 Lire circa, ma alla individuazione del Paese di origine. Anche se il gas proviene dall'Italia che, tramite il suo ministero dell'industria ha concesso il permesso di ricerca e di sfruttamento degli idrocarburi, i "regolamenti" che la dogana deve applicare sono chiari: "PER LE

IMPORTAZIONI SI DEVE INDICARE IL PAESE DI ORIGINE” che però, nel nostro caso, NON PUO ESSERE L'ITALIA IN QUANTO PAESE IMPORTATORE. Preso atto della situazione, il Centro di Produzione affida alle proprie strutture il compito di superare l'impasse. Dopo diversi interventi presso gli uffici doganali di Ravenna, presso la direzione doganale di Venezia e presso il ministero delle finanze, viene infine ottenuta una deroga che perviene però dopo circa 60 giorni. Inizia così, nel 1964, la produzione del primo giacimento marino scoperto nell'Adriatico.

Scoperta che rilancia il Settore di Ravenna che in pochi anni, con la scoperta di altri giacimenti marini, diventa il maggior produttore di gas italiano.

Negli anni che seguono, in corrispondenza dei giacimenti individuati, vengono costruite delle piattaforme fisse dalle quali è possibile perforare più pozzi: in genere 8. Quando la perforazione è finita e i pozzi sono predisposti per l'erogazione del gas, le piattaforme, ora di produzione, vengono collegate alle centrali gas di riferimento.

Negli anni che vanno dal 1961 al 1982, alla centrale gas di Ravenna Mare vengono collegati diversi nuovi giacimenti che sono stati individuati: Porto Corsini Mare Est (scoperto nel 1961), Amelia (nel 1968), Diana (nel 1969), Armida (nel 1972), Angela-Angelina (nel 1973) e Antares (nel 1982). Negli anni che seguono, in alcuni di questi giacimenti la produzione viene ulteriormente potenziata con la costruzione di nuove piattaforme fisse che vengono insediate in prossimità di quelle più vecchie.

Oggi alcune delle prime piattaforme di produzione non ci sono più. Esauriti e chiusi minerariamente i pozzi, sono state smantellate. Fra queste, anche la piattaforma RMA, un acronimo usato per indicare Ravenna Mare. Anche i pozzi isolati esauriti hanno subito la stessa sorte e alcune delle loro monostrutture sono state affondate nella zona di mare dove “riposa” il Paguro contribuendo così alla creazione dell'oasi di tutela biologica che porta il suo nome. Una di queste strutture, abbattuta da una nave turca in navigazione nella zona, la Bora Burak, ebbe invece una fine prematura, Ne seguì una causa civile verso l'armatore nella cui fase istruttoria venni convocato come testimone: dovevo illustrare la natura dei costi che l'Azienda aveva sostenuto a causa dell'incidente che io avevo “raccolto” in una commessa appositamente aperta.

Anche la centrale di Ravenna Mare, costruita negli anni Sessanta, non c'è più.

Negli anni Settanta, per l'erosione della spiaggia, la centrale si viene a trovare a pochi metri dalla battigia. Mal grado le barriere di massi di cemento costruite a sua protezione, la centrale subisce diversi allagamenti. Poiché con il passare degli anni la situazione continua a peggiorare, viene presa la decisione di costruirne una nuova in una zona più interna e distante dal mare. Centrale che entra in esercizio nel 1984.

La vecchia centrale è stata smantellata alcuni anni fa. L'area in cui sorgeva è stata bonificata e ripristinata.

NOTA DELL'AUTORE

Già da qualche tempo pensavo di scrivere qualcosa per ricordare gli anni delle prime ricerche nel mare di Ravenna. Quando ho iniziato a mettere per iscritto quello che ricordavo, avevo preso come riferimento l'anno della scoperta del giacimento di Ravenna Mare: il 1960. Quando, esauriti i ricordi, ho controllato quello i miei scritti con i dati del mio archivio, mi sono accorto che la costruzione della centrale gas di Ravenna Mare ed il varo del sea-line che la collegava alla piattaforma RM6Bis, erano avvenuti nel 1963. Esattamente 50 anni fa.

Questa scoperta o meglio questa "riscoperta" mi è stata di ulteriore stimolo per portare a termine quello che mi ero prefissato.

Questo è il risultato del lavoro che ho fatto. Qualcuno forse lo troverà lacunoso e probabilmente qualcun altro lo troverà poco preciso. Me ne scuso, anche se quello che mi prefiggevo era di offrire al lettore un acquerello di quegli anni. E, come si sa, gli acquerelli non hanno quasi mai dei contorni precisi e fotografici. Sono sempre leggermente sfumati.

ANTONIO MISEROCCHI

Nel 1955 viene assunto all'Agip Mineraria, a fine 1992 va in pensione. Dal 1996 è Responsabile e poi Presidente della Sezione Apve di Ravenna. E' mancato nel 2015.

“Il Vasto – Roma”

di Franco Francescato

Nel 1960 ebbi l'incarico di studiare il tracciato di un metanodotto che trasportasse il gas trovato nei pozzi di S. Salvo (Vasto) in Abruzzo, a Roma. Con un tecnico della Snam e tre topografi della Snam Progetti ci recammo in zona.

Sulmona fu scelta come campo base.

Da lì, tutti i giorni percorrevamo strade e sentieri per renderci conto dei tratti più impegnativi che i topografi indicavano sulle carte.

Trascorremmo giorni e giorni per i sopralluoghi e ci rendemmo conto che la strada diretta per Roma era estremamente difficoltosa, per la natura impervia dei luoghi con strapiombi paurosi, rocce affioranti e andamenti altimetrici che non avrebbero consentito lo scavo e la posa della condotta in sicurezza.

Decidemmo quindi di rientrare in sede non senza passare velocemente ad analizzare un tracciato diverso da quello iniziale, molto più lungo ma, decisamente ritenuto idoneo dai topografi, abili interpreti delle carte.

Impiegammo solo due giorni per sgrossare il nuovo tracciato che, almeno nella prima parte, non evidenziava grosse difficoltà.

Questa seconda via aveva il vantaggio di poter servire col gas le città di Pescara, Chieti, L'Aquila, Rieti ed infine Roma. Era possibile alimentare con la condotta anche centri minori lungo la costa ed era fattibile una deviazione da Rieti molto breve per Terni, Narni e le sue acciaierie.

A Milano, spiegammo che avevamo trovato grosse difficoltà sul primo tracciato indicatoci e illustrammo la grande apertura, a nostro avviso, sul nuovo tracciato con meno difficoltà sui rilievi e la possibilità di allargare il bacino di utenza, pur essendo il percorso molto più lungo.

Rientrai alla mia occupazione di Vice Capo Zona di Bologna e ripresi il mio lavoro interrotto.

Passarono venti giorni e fui richiamato in sede a Milano.

La Snam è sempre stata molto snella, i suoi dirigenti che lavoravano in grande armonia e con le idee chiare per impostare una grande rete di metanodotti, avevano valutato la proposta del nuovo tracciato e mi davano l'incarico di renderlo operativo.

Ripartimmo e, dopo aver fatto velocemente il primo tratto riportandolo sulle carte, mettemmo il campo base in un piccolo albergo, alle porte di Rieti occupando il primo piano dello stesso.

Rivedo ancora la stanza attrezzata con due grandi tavoli piene di carte e appunti.

Trovammo due sole grosse difficoltà, verso Antrodoco e tra Rieti e passo Corese.

Chiesi a Milano l'autorizzazione di poter utilizzare un elicottero per ridurre i tempi di ricerca del passaggio più idoneo.

Arrivò l'autorizzazione e mi recai all'aeroporto dell'Urbe, vicino a Roma, per concordare il volo.

Ho un ricordo fotografico di un grosso cane lupo che mi attaccò violentemente. Per fortuna era legato al carrello di un aereo.

Era successo che, mentre attendevo l'addetto agli elicotteri, avevo aperto la porta laterale dell'hangar che ricoverava i due aerei di Mattei, per curiosità.

Erano tempi di minacce e i cani facevano parte delle misure di sicurezza. Arrivarono le guardie e tutto si sistemò.

Concordammo il volo per due giorni dopo, mattina presto.

A bordo dell'elicottero salimmo in tre; io e due topografi con le carte spiegate e pronte per essere segnate nei punti meno impervi che avremmo sorvolato.

Il volo durò un paio d'ore e fu determinante per segnalare la via migliore che fu poi controllata a terra.

Tutto questo l'ho raccontato per rivivere l'episodio che segue.

Atterrammo con l'elicottero sul campo dell'Urbe e, mentre raccoglievamo le carte e salutavamo il pilota, un piccolo aereo a reazione iniziava l'atterraggio.

Noi guardavamo incuriositi quando, dall'aereo scendeva l'ing. Mattei.

Fu un attimo e, avviandomi verso l'aereo dissi ai miei compagni venite, andiamo a salutarlo.

Eravamo un po' scalcinati, scarponi, giacca a vento, pantaloni di telaccia e quindi anche sospetti.

Tre individui con in mano rotoli di carte e strumenti che a passo deciso si avvicinavano fece un certo effetto su Mattei che rivolto all'addetto che lo aveva accolto disse: "e questi chi sono?"

Lo si intuì dal suo modo di fare e di parlare rivolto verso il suo interlocutore.

Rassicurato del capo scalo che eravamo della Snam, si tramutò in un aperto sorriso il viso prima incupito.

Il presidente si mosse dietro l'aereo per venirci incontro e noi accelerammo il passo.

Fu una presentazione veloce e precisa.

Ci fu uno scambio di battute. Volle sapere cosa facevamo al campo.

Lo mettemmo al corrente del volo, parlammo del metanodotto Vasto-Roma e della necessità di trovare gli ultimi passaggi idonei.

Il suo viso si illuminò e stringendoci la mano con calore ci disse: "Trovatela presto quella strada, ne abbiamo bisogno, auguri ed arrivederci".

Rientrammo alla base soddisfatti dal lavoro svolto ma soprattutto dell'incontro fortuito e fortunato.

Trovammo la strada, costruimmo il metanodotto e quando festeggiammo la fine dei lavori e la sua messa in gas, il ricordo di questa giornata nel mio discorso di fine pranzo commosse me e tutti i presenti perché pochi mesi prima il 27 ottobre 1962 il suo aereo,

quello atterrato all'Urbe, era precipitato non consentendogli di vedere ultimato e in esercizio il metanodotto Vasto-Roma che per un attimo lo aveva fatto sorridere.

FRANCO FRANCESCATO

Assunto alla Snam nel 1958 al servizio Gasdotti. In seguito a Bologna come vicecapo zona. Quindi all'ufficio Linea per il metanodotto Vasto - Roma e, dopo, capo zona di Roma. Successivamente direttore della commessa Sud per i metanodotti della Sicilia per conto Anic e Miso, quelli di Puglia e il Benevento - Cisterna. Direttore del settore Centro - Sud della Snam e dopo della Linea. Negli ultimi anni prima amministratore delegato e poi presidente della Metano città.

Djibouti: un paese originale

di Arturo Gandino

Ho appreso da poco la notizia della morte del Dr. Claudio Sommaruga, che avevo conosciuto ed apprezzato per la sua competenza geologico-geotermica e per la sua squisita umanità quando operavo in Aquater, anni '80-'82.

Voglio qui ricordare un'esperienza singolare, vissuta assieme a lui, come Capo di un progetto integrato mirante a valutare le possibilità tecniche ed economiche per sfruttare le notevoli potenzialità geo termiche della Repubblica di Djibouti, all'epoca afflitta da un sottosviluppo cronico dovuto soprattutto all'elevato costo dell'energia elettrica prodotta da una centrale termica (Diesel).

Il progetto, finanziato prevalentemente dal Ministero Affari Esteri italiano (MAE), prevedeva anche una partecipazine dell'OPEC, della Banca Mondiale e dell'Enel, a conferma del grande interesse straniero per lo sviluppo di un paese amico dell'occidente in via di un lento sviluppo: esso quindi aveva una complessa caratteristica coinvolgente varie competenze, geologiche, energetiche, industriali, agricole, turistiche, tutte influenzate dal problema primario, l'elevato costo dell'energia.

La Repubblica di Djibouti, ex colonia francese, ha acquistato l'indipendenza nel 1977 e da allora, grazie alla sua indubbia posizione strategica all'ingresso del Mar Rosso, pur sotto il controllo e la guida di tecnici francesi (circa 20.000 "cooperant" con le famiglie) riceveva poderosi aiuti economici dal mondo occidentale (USA, Germania, Italia, Gran Bretagna) riguardanti i più svariati aspetti che la natura ed il clima particolare richiedevano.

Il paese presenta alcune caratteristiche che lo rendono unico al mondo:

- un'estensione di soli 23.000 kmq, pizzicato com'è tra l'Etiopia, la Somalia ed il Mar Rosso,
- una popolazione di soli 350.000 abitanti, di cui 230.000 nella capitale Djibouti, prevalentemente dediti al commercio, legato all'importante porto sul Mar Rosso, ed alla pastorizia a carattere nomade,
- un clima che definire infernale è un eufemismo, data la natura prevalentemente vulcanica del territorio e la bassa latitudine di circa 11° nord (temperatura annua media di 31°C con punte che raggiungono d'estate i 50°C, piovosità annua media circa 160 mm con minime di 60 mm/anno, umidità relativa che può raggiungere anche il 95%),
- unica zona del mondo, assieme all'Islanda, dov'è in atto uno "spreading oceanico" (tipo quello che ha dato origine al distacco del Madagascar dall'Africa) che, partendo da Djibouti, prosegue verso sud lungo Etiopia, Kenya, Tanzania ecc. a formare quella che è attualmente la Rift Valley africana. Tanto

per dare un'idea della sismicità del paese, all'epoca del progetto una diffusa rete microsismica nazionale registrava una media di 34 microterremoti al giorno! La "cicatrice" innescata lungo un asse NW-SE registra una dilatazione dell'apertura di un cm all'anno con al centro un vulcano, tuttora attivo, che nel 1978 aveva attirato l'interesse dei vulcanologi mondiali,

- la particolare natura geologica aveva in passato suggerito agli esperti francesi l'idea di sfruttare a scopo energetico il potenziale geotermico del paese: erano stati effettuati diversi pozzi con ritrovamento di alte temperature (250 °C in profondità) originanti in superficie una quantità di vapore sfruttabile, ma con problemi insoluti di corrosione delle attrezzature data l'alta salinità delle acque.

Lo scopo del progetto, della durata di circa due anni, era quindi:

- valutare l'attuale costo di produzione dell'energia elettrica convenzionale (Diesel) e la domanda futura di tale energia nel paese,
- valutare il costo di produzione dell'energia elettrica di origine geotermica tramite una centrale geotermica ubicata in zone lontane dal mare ove l'alimentazione idrica dall'Etiopia, unita alla temperatura ed alla permeabilità in profondità, poteva scongiurare l'inquinamento dovuto all'elevata salinità,
- confrontare i costi di produzione così evidenziati e, nel caso in cui l'energia geotermica fosse competitiva, calcolare la convenienza economica di un progetto geotermico della durata di 30 anni che potesse garantire un miglioramento economico del paese rispetto alle attuali condizioni,
- valutare in questo caso le prospettive di sviluppo integrato che l'avvento di un'energia a più basso costo potrà portare in certi campi dell'economia (industria, agricoltura, allevamento, risorse minerarie, turismo idrotermale).

L'interlocutore principale col quale mi trovai ad agire, Mr Anis Abdallah, era il responsabile di un'istituzione governativa (ISERST- Institute Supérieur d'Etudes et de Recherches Scientifiques et Techniques), una specie di CNR locale, che rispondeva direttamente al Presidente della Repubblica tramite il suo Direttore di gabinetto. L'Abdallah, un minuto yemenita che aveva fatto carriera nella giovane repubblica e che godeva dell'illimitata fiducia del Presidente della Repubblica, mi introdusse via via nei vari ministeri (Economia, Pianificazione, Istruzione, Agricoltura e risorse minerarie ecc.) che, cosa assai singolare data la dimensione dello stato, potevo facilmente raggiungere a piedi nel raggio di cinquecento metri dal mio ufficio! Inoltre, tramite costui, potei entrare nei meandri segreti dell'amministrazione della Cooperazione francese, la quale, per ovvi motivi di riservatezza, possedeva i dati aggiornati ed attuali dal punto di vista economico, energetico e commerciale del paese, ed era assai restia a fornirli ad altri intrusi che non fossero autorizzati dal governo francese.

Ebbi così l'occasione di conoscere un ambiente naturale, umano e tecnico-professionale di grande interesse, scorrazzando per tutto il paese, non certo dotato di una rete stradale avveniristica, ma ricco di aspetti naturali fuori dal comune (deserti di lava, pianure aride e desolate, palmeti da datteri, foreste primitive). La Repubblica di

Djibouti infatti, oltre alla capitale, conteneva quattro “province”, con base in altrettanti villaggi ove esisteva una minima presenza dell’autorità centrale guidata da un prefetto: lì ci toccò recarci per verificare le risorse locali e la disponibilità di energia (gruppi elettrogeni non sempre funzionanti).

Ricordo che durante un viaggio ricognitivo all’alba incontrai un gruppo di Legionari (nel paese esisteva una delle due sole guarnigioni al mondo della Legione Straniera) che marciava lungo il ciglio della strada ad un ritmo impressionante, nonostante il carico di un enorme zaino e di armi che gravava sulle spalle di questi “marcantoni”: venni così a sapere che oltre alla Legione, la Francia possedeva una pattuglia di aerei Mirage dislocata nell’aeroporto della Capitale ed una serie di navi da ricognizione e da guerra ancorata al porto, con cui poteva facilmente controllare ogni interferenza di tipo militare e sempre pronta ad intervenire in questa zona critica del corno d’Africa.

Le distanze da percorrere per queste visite non erano eccessive, massimo 150 km, ma tenendo conto dello stato delle piste, della temperatura e dell’umidità (una mattina di giugno subii l’assalto di 52° C di temperatura e di 95% di umidità in centro città), era consigliabile partire sul fresco della mattina per poi ritornare al pomeriggio in città, colla camicia fradicia incollata sulla pelle ma rinfrancati presto dal refrigerio dell’aria condizionata (altra caratteristica impressionante del paese era che il 40% della totale energia prodotta in città veniva consumato per fornire aria condizionata alle strutture di maggior prestigio: uffici, banche, ristoranti, supermercati)!

Un’altra peculiarità del paese era la sua totale dipendenza dai mercati europei: ad eccezione dei pochi prodotti dell’allevamento e dell’agricoltura locali (si pensi che in tutto il paese esisteva un’area coltivata sperimentalmente a pomodori di soli 4 ettari!), tutti i principali beni di consumo, viveri, medicinali, abbigliamento, pezzi di ricambio ecc. erano disponibili ad elevati livelli di qualità e di prezzo in quanto importati direttamente dalla Francia o dall’Europa. Si trovava facilmente di tutto, dal Parmigiano Reggiano al prosciutto di Parma, dallo yogurth Danone alla birra olandese, dai super alcolici più famosi alle scarpe alla moda, ma a dei prezzi accessibili solo alla classe politica ed alla comunità francese locale. Era insomma una strana situazione di paese africano, sostanzialmente povero, combinato con le caratteristiche consumistiche di un evoluto paese europeo.

I collegamenti aerei con il mondo erano assicurati dalla compagnia Air Djibouti che vantava una flotta di un solo (!) Boeing 737 vecchia produzione, con le file dei sedili avvicinate al massimo, che faceva un’incessante spola col mondo europeo ed arabo: una equipe di piloti olandesi garantiva un collegamento settimanale con Roma, Sanaa ed Il Cairo, bisettimanale con Nairobi e La Mecca, e mi domandavo quanto tempo era riservato per la indispensabile manutenzione del velivolo...Il resto dei collegamenti di prestigio era assicurato dall’Air France che praticamente arrivava quotidianamente a Djibouti.

I collegamenti via terra con il paese vicino dell’Etiopia, erano assicurati dalla famosa ferrovia Djibouti- AddisAbeba, costruita nel 1917, lunga 781 km di cui 106

nella Repubblica di Djibouti, caratterizzata da uno scartamento di 1 metro e con arditi viadotti e ponti, tuttora attiva con due viaggi al giorno: mi è capitato di assistere ad un arrivo del convoglio, con ogni sorta di carico umano ed animale, in una baraonda indescrivibile di canti, belati, muggiti e di colori variopinti che si vedono solo in Africa.

La mia attività di capo progetto, colla collaborazione di colleghi Aquater e Snamprogetti, consisteva in una serie di visite e colloqui con le autorità governative di stanza in città ed in una serie di visite nell'interno del paese presso le sedi provinciali: il tutto per rendermi conto della situazione energetica, delle risorse locali e delle prospettive di miglioramento legate ad un più basso costo dell'energia.

L'accoglienza che ci veniva riservata nei miei incontri in città era un misto di grande entusiasmo e cortesia da parte del ministro djiboutino, ansioso di dimostrare la sua acquisita padronanza della situazione, e di educata se non fredda riservatezza della controparte francese che controllava, col pretesto dell'assistenza, i suoi movimenti.

Al contrario, l'accoglienza che ricevevamo negli incontri periferici, preparati in precedenza dall'influente Anis Abdallah, era assai cortese ed ospitale: il Prefetto si metteva a totale disposizione per darci tutte le informazioni richieste e per ospitarci nelle sue modeste strutture ricettive. Ricordo un mega pranzo offertoci dal prefetto di Dikil, capitale di una delle province più ricche ed evolute, dotata di un villaggio turistico aperto poche settimane all'anno, ma fornito di sala ristorante; il menù, che doveva aver stimolato la fantasia del cuoco, prevedeva antipasti a base di uova sode e maionese (assaporati da noi con qualche perplessità ma sotto lo sguardo indagatore del prefetto), seguiti poi dal tradizionale capretto cotto in una fossa scavata sotto terra e profonda un metro circa : una vera ghiottoneria manipolata da ciascuno di noi con un coltellaccio, tipo piccolo machete, col quale ci servivamo abbondanti porzioni.

Le ricognizioni esplorative all'interno del paese avevano anche il duplice scopo di individuare quello che a nostro parere era un sito ove ipotizzare l'ideale posizione della futura centrale geotermica: esso doveva da un lato possedere i requisiti geologici necessari in termini di serbatoio (copertura impermeabile, temperatura, permeabilità ed alimentazione idrica in profondità) ma d'altro canto doveva essere il più vicino possibile al più importante polo di utilizzo, la città di Djibouti, e nello stesso tempo evitare il rischio di un'elevata salinità delle acque, già fonte di insuperabili difficoltà riscontrate dalle perforazioni francesi. Tale sito possibile fu individuato nella piana di Hanlè, 150 km a sud ovest di Djibouti, vicino al confine con l'Etiopia, ove scorreva il fiume Awash da cui era possibile prevedere un'alimentazione idrica sufficiente. Colà, un precedente rilievo geoelettrico condotto da Aquater, aveva individuato il tetto di un basamento geotermico a circa trecento metri di profondità, sovrastato da uno strato elettricamente conduttore, probabili argille, che ne garantivano la copertura impermeabile.

Il progetto dunque si sviluppava secondo due direttrici principali: il calcolo del costo di produzione dell'energia elettrica attualmente prodotto con centrale termica a Djibouti ed il calcolo del costo di produzione di energia elettrica prodotta da un'ipotetica centrale geotermica nella zona di Hanlè e trasportata con elettrodotto alla città di Djibouti.

Il costo di produzione energia elettrica a Djibouti (112 Gwh prodotti nel 1980), in base ai dati comunicati con una certa ritrosia dal direttore francese della centrale termica, è stato da noi calcolato variabile tra 14 e 20 U.S.cent /kwh, (a seconda del costo del denaro) e fortemente influenzato (45%) dal costo del carburante (si pensi che nel 1980 il costo medio di produzione geotermica in Italia era di circa 3 U.S. cent!).

Il costo di produzione di un'ipotetica centrale geotermica da 20 Mw ubicata a Hanlè (incluso il costo di trasporto alla città) e capace di produrre 140 Gwh/anno su un arco di tempo di 30 anni (costo totale dell'operazione di 73 milioni di U.S.dollari 1980) è risultato variabile da 5 U.S. cent/kwh a 10 U.S. cent/kwh, a seconda dello stesso costo del denaro ipotizzato nel caso termoelettrico. Le ipotesi alla base del calcolo geotermico furono alquanto conservative e, pur nella loro incertezza, dimostravano l'ampio margine economico rispetto ad un'energia elettrica convenzionale.

In base a queste considerazioni veniva progettata una centrale geotermica che, ad un costo del denaro del 4%, forniva prestazioni analoghe alle attuali con un investimento di 87 MM U.S. dollari ed una redditività del 14% circa.

Il progetto quindi, come conseguenza di tale risultato, suggeriva all'autorità dell'ISERST una serie di provvedimenti migliorativi per sfruttare adeguatamente le povere risorse del paese.

Ecco un elenco:

- Idrotermalismo. Le sorgenti di acqua calda esistenti lungo il litorale marino di Obock, a Nord est di Djibouti, presentavano caratteristiche idrotermali di un certo interesse: venne quindi presentato un progetto di fattibilità di un centro turistico e idrotermale.
- Risorse minerarie. La zona del lago Assal possiede due piccoli giacimenti di perlite (lava in polvere, assai leggera e porosa) e di diatomite o farina fossile, suscettibili di sfruttamento secondo il parere competente di una società mineraria italiana esperta del settore.
- Cementificio. Presso la cittadina di Ali Sabieh erano in atto iniziative per sfruttare un deposito carbonatico adatto a produrre cemento.
- Ferrovia Djibouti- Addis Abeba. La famosa ferrovia potrà essere potenziata da una ristrutturazione con possibile elettrificazione.
- Agricoltura, Allevamento. Tali attività, fortemente penalizzate dalla mancanza d'acqua a buon mercato, sicuramente potranno svilupparsi secondo le caratteristiche del paese a clima particolare, se sarà possibile rinvenire risorse con pozzi profondi ed a costi contenuti.

Il progetto, terminato nell'82, veniva salutato dall'autorità Djiboutina con entusiasmo e speranza (ricordo la commozione del direttore ISERST, Anis Abdallah, nel ringraziarmi ufficialmente per il lavoro svolto) ma con stupore e scetticismo dalla Cooperazione francese, ben conscia delle difficoltà cui si andava incontro in un paese dalle difficili e ben note caratteristiche.

In effetti i risultati di un pozzo esplorativo profondo, eseguito nell'83 nella piana di Hanlè, dimostravano la difficoltà a reperire risorse geotermiche sfruttabili per mancanza di alimentazione idrica dal Nord. Non mi risulta che a tutt'oggi siano state fatte altre ricerche atte a sfruttare il notevole patrimonio geotermico del paese. Rimane comunque la serietà e la competenza tecnica del progetto sicuramente da prendere in attenta considerazione in futuro.

Voglio qui ancora ricordare un viaggio, speciale da un punto di vista geologico, effettuato a conclusione del lavoro e sotto l'augusta protezione del Presidente della Repubblica, il quale ci mise a disposizione l'unico elicottero disponibile nel paese per volare sulla zona ove attualmente si sviluppa lo "spreading oceanico" su menzionato. Di buon mattino io e Sommaruga ci imbarcammo e ad una quota di 750 m circa sorvolammo la zona, spaventosamente infernale, con le due sponde dell'apertura che simmetricamente si fronteggiavano e con il vulcano fumante nel mezzo. Il geologo Sommaruga era quasi commosso, come lo sarebbe qualsiasi altro geologo, di fronte ad uno spettacolo del genere e unico al mondo. Sullo sfondo si profilava il Lago Assal, il cui pelo libero giace a 170 m sotto il livello del mare, con una poderosa banchisa di sale bianchissimo (ancora oggi, e da secoli, carovane di dromedari commerciano il sale in Etiopia). Il lago, alimentato dal mare, distante 15 km, è soggetto ad un'intensa evaporazione che nei secoli ha accumulato enormi quantità di sali (si calcola che colà giacciono circa due miliardi di tonnellate di sali, in continua crescita ed attualmente la loro concentrazione è di circa 330 gr/lit che, comparata con i 37 gr/lit del Mediterraneo, rende bene l'idea di coltivare tale lago come miniera di sali diversi, cloruro di sodio, di potassio, di bromo, di magnesio ecc).

Sorvolata la zona dello spreading, atterrammo sulla spessa banchisa di sali per fare alcune foto di rito, lasciando il taciturno pilota accanto al velivolo con le pale ruotanti al minimo. Dopo circa mezz'ora di considerazioni varie sulle possibilità di coltivare tali risorse (una ditta dei soliti giapponesi aveva elaborato un ambizioso progetto di sfruttamento, purtroppo naufragato per le infernali condizioni climatiche e topografiche del luogo) venimmo avvicinati dal pilota il quale educatamente ci esortava a risalire per non correre il rischio, credo per l'alta temperatura e per la rarefazione dell'aria, di non più sollevarci dal suolo!. Rientrando in città, mentre mi stupivo della fresca aria che lambiva i miei pantaloni corti in contrasto con quella subita poco prima, gettai ancora un ammirato sguardo su quella "cicatrice" della crosta terrestre che Sommaruga mi commentava con soddisfazione.

ARTURO GANDINO

Assunto nel 1961 all'Agip Mineraria - Servizio Geofisico- partecipa a campagne esplorative nei Gruppi sismici in Italia del sud, in Sudan ed in Libia. Nel 1966 è uscito dall' Agip per motivi familiari, rientra nel Gruppo Eni nel 1973 in Idrotecnico, Aquater ed Agip dove è responsabile geofisico (metodi potenziali) per l'esplorazione di risorse idriche, geotermiche, petrolifere e minerarie in Italia ed all'estero (Libia, Algeria, Iraq, Etiopia, Egitto, Gibuti, Is. Azzorre).

50 Anni di gomma sintetica sbr (1957 - 2007)

di Giuseppe Alari, Fabrizio D'Amico, Mario Franzini

LA GOMMA SINTETICA E L'INIZIO DELL'AVVENTURA DELL'ENI NELLA PETROLCHIMICA.

Il 23 novembre 2007 è stato celebrato presso lo stabilimento di Ravenna della Società POLIMERI EUROPA dell'ENI il 50° anniversario di produzione della gomma sintetica.

Questa produzione è stata per l'ENI la prima di una lunga serie di attività nell'industria petrolchimica, a cui si sono affiancate nel corso degli anni quelle degli stabilimenti di Ravenna, della Sicilia (Gela e Ragusa), della Sardegna (Ottana e Cagliari), di Manfredonia, di Pisticci (Basilicata), e che hanno spaziato dagli elastomeri ai fertilizzanti, dalla raffinazione del greggio alla chimica di base, alla chimica fine e farmaceutica, dalle materie plastiche alle fibre sintetiche e al cemento.

E' opportuno a questo punto ricordare come iniziò la grande avventura dell'ENI nella petrochimica.

L'interesse dell'ENI per questa industria può essere datata alla metà degli anni '0, in concomitanza con il realizzarsi di alcuni fattori importanti.

Il primo - siamo nel 1953 - fu il conferimento all'ENI della quota di partecipazione statale della Società ANIC, che possedeva le raffinerie di Bari e Livorno in compartecipazione con la ESSO STANDARD attraverso la Società STANIC (50 - 50% ESSO ANIC), oltre a poche attività chimiche ubicate nella stabilimento di Novara.

Inoltre l'ANIC aveva ereditato il ricordo e le conoscenze della breve stagione di produzione di gomma sintetica in Italia. Alla vigilia del conflitto era stata infatti costituita la S.A.I.G.S. (Società Anonima Industria Gomma Sintetica), partecipata pariteticamente dall'IRI e dalla Pirelli con il compito di sopperire al fabbisogno nazionale di gomma con il prodotto sintetico.

Erano stati previsti due stabilimenti, uno a Ferrara e l'altro a Terni, ma soltanto quello di Ferrara entrò in produzione (1942-1944), mentre quello di Terni non arrivò nemmeno al completamento.

Il prodotto, che utilizzava una tecnologia della I.G.FARBEN, non incontrò il favore degli utilizzatori sia italiani (Pirelli) che tedeschi, per via di alcune caratteristiche insoddisfacenti e della difficoltà di lavorazione. Al termine del conflitto la produzione non venne più ripresa anche perché, cessate le difficoltà di approvvigionamento del periodo bellico, si era tornati all'uso massiccio della gomma naturale, sia per la migliore qualità che per la convenienza economica.

Negli anni successivi tuttavia era ritornato l'interesse per la produzione di gomma sintetica a seguito dei successi riportati in questo campo dalle industrie americane.

Un secondo fattore importante era dovuto alle notevoli quantità di metano che erano state trovate nella Pianura Padana e nel Mare Adriatico e che potevano essere utilizzate come materia prima per molte produzioni petrolchimiche. Enrico Mattei, già presidente dell'ENI e che assunse poi anche la presidenza dell'ANIC, capì immediatamente l'importanza strategica dell'ingresso dell'ANIC nella petrolchimica da metano.

Lo stabilimento fu costruito a Ravenna per poter utilizzare sul luogo di estrazione il metano, sia per la produzione di gomma sintetica sia per quella di fertilizzanti. Per questi ultimi la costruzione degli impianti fu avviata con l'innovativo processo che partiva da metano per ottenere l'idrogeno necessario alla sintesi dell'ammoniaca e, in cascata, dei fertilizzanti azotati. La scelta di Ravenna fu favorita anche dalla presenza di un porto-canale che permetteva il carico su navi direttamente dai magazzini dello stabilimento.

Per meglio comprendere le ragioni dello sviluppo della gomma sintetica, è opportuno ricordare che già prima della guerra l'interesse per questo prodotto aveva portato a studi approfonditi, sfociati poi nella costruzione di impianti di produzione industriale, sia in Germania che negli Stati Uniti, senza dimenticare il Giappone e l'Unione Sovietica.

Alla ripresa di interesse, dopo la fine della guerra, per la gomma sintetica, e quando l'ANIC approdò all'ENI, fu evidente l'opportunità di inserirsi in un campo che prometteva grandi sviluppi.

Inizialmente per il progetto si era pensato di riprendere la collaborazione con l'industria tedesca, ma successivamente si decise di prendere contatti anche con l'industria statunitense, che negli anni della guerra aveva compiuto notevoli passi avanti nel processo di copolimerizzazione a freddo butadiene-stirene (prodotti di partenza per la produzione di gomma sintetica) ed era riuscita ad ottenere un prodotto valido sia dal punto di vista tecnico che commerciale.

Fu su queste premesse che all'inizio del 1955 si giunse a stipulare gli accordi con la PHILLIPS PETROLEUM (società americana petrolchimica e petrolifera, non facente parte delle Sette Sorelle) per la produzione di gomma sintetica e con la UNION CARBIDE per la produzione di acetilene da metano, da cui derivare il butadiene, mentre lo stirene per il momento sarebbe stato approvvigionato sul mercato.

Per inciso segnaliamo che in seguito il butadiene venne prodotto da miscele C4 provenienti dalle raffinerie e di facile reperibilità sul mercato.

Questi accordi obbedivano ad alcuni criteri presi come base per la scelta dei processi e per la costruzione dei relativi impianti, criteri che furono seguiti anche per tutti gli impianti successivi. Infatti l'accurato esame per la scelta dei processi doveva avere lo scopo di ottenere prodotti di ottima qualità, sostenuti poi da una organizzazione che assicurasse una continua ricerca di miglioramenti e di una altrettanto continua assistenza tecnica presso gli utilizzatori, che testimoniassero della serietà e dell'impegno con cui questi prodotti venivano offerti e commercializzati.

PREMESSE E SVILUPPI DELLA PRODUZIONE DI GOMMA SINTETICA NEI 50 ANNI DI VITA DELL'IMPIANTO DI RAVENNA

Come accennato all'inizio, la gomma sintetica veniva prodotta secondo un processo statunitense, avviato durante la guerra per fare fronte alla indisponibilità di gomma naturale, conseguente all'invasione giapponese della Malacca e delle Indie Olandesi (oggi Malesia e Indonesia).

Per far fronte alla drammatica crisi che ne seguì, negli Stati Uniti fu creato un apposito ente governativo, la Rubber Reserve Company, che nel giro di soli due anni (dal 1942 al 1944) riuscì a portare la produzione di gomma sintetica da circa 20.000 ton/anno a 570.000 ton/anno. Per confronto si segnala che negli altri paesi produttori, nello stesso periodo, si raggiunsero in Germania le 80.000 ton/anno e nell'Unione Sovietica le 400.000 ton/anno.

Il grande successo ottenuto dalla Rubber Reserve Company fu non solo quantitativo ma anche qualitativo. Infatti in collaborazione con la Standard Oil of New Jersey e con le maggiori società produttrici di pneumatici, fu possibile realizzare notevoli progressi sia nei processi di polimerizzazione e di vulcanizzazione, sia nella progettazione di carcasse e di pneumatici adatti alla pur notevole varietà di mezzi militari gommati.

Alla fine della guerra la Rubber Reserve Company lasciò le proprie attività alle società che avevano collaborato (fra cui la Phillips Petroleum) e il processo per la fabbricazione della gomma sintetica, chiamata GRS (government rubber styrene) fu reso disponibile sul mercato con la sigla SBR (stirene butadiene rubber). La gomma prodotta a Ravenna fu commercializzata con il marchio 11 EUROPRENE”.

Lo stabilimento di Ravenna iniziò nel 1957 la produzione di gomma sintetica del tipo SBR, ottenuta dalla copolimerizzazione di butadiene e stirene in emulsione, largamente usata nella produzione di pneumatici e di articoli tecnici (Pirelli, Michelin, Continental, Good Year e altri produttori europei e americani).

Il successo incontrato sul mercato rese necessari i primi ampliamenti, e nel giro di alcuni anni la potenzialità degli impianti, inizialmente di 30.000 ton/anno, aumentò fino a raggiungere le 120.000 ton/anno.

Ma l'aumento di capacità produttiva si raggiunse anche con una diversa gamma di prodotti, dato che le richieste del mercato spingevano verso una diversificazione dell'offerta.

Si iniziò con l'impianto per la produzione di gomme polibutadiene-cis-soluzione, già dotato, era il 1961, di un calcolatore di processo.

La gomma rivelò ottime caratteristiche tecnologiche: elevata resistenza all'usura, basso coefficiente di riscaldamento sotto carico con una più rapida dispersione del calore. Anche questo prodotto utilizzava un processo Phillips.

All'inizio della produzione si incontrarono notevoli difficoltà nell'uso del catalizzatore, ma i problemi furono risolti con l'intervento dei Laboratori Ricerca di San Donato che, mettendo a disposizione la lunga esperienza acquisita nella sintesi e

nella polimerizzazione, riuscirono a superare brillantemente le difficoltà con l'impiego di un nuovo tipo di catalizzatore.

Questa tecnologia, ormai diffusa in tutto il mondo, ha reso sicura la produzione di polibutadiene - cis, prodotto utilizzato su larga scala nella costruzione di pneumatici (battistrada).

Mentre la collaborazione con la Phillips continuava in modo regolare con frequenti scambi di informazioni e aggiornamenti dei nostri esperti, si era aperta una collaborazione molto importante con l'URSS, grande produttrice di gomma sintetica fin dai tempi della guerra, che era interessata allo sviluppo di questo prodotto necessario per la realizzazione dei piani quinquennali fissati dal governo. Dobbiamo anche ricordare che fu lo stesso Mattei a volere questa attenzione verso l'URSS nel campo della gomma sintetica e le forniture iniziarono già nel 1958 con un consistente contratto a lungo termine. Infatti la nostra gomma rientrava, con notevole peso, nella complessa trattativa di scambio di prodotti, che avevano soprattutto lo scopo di assicurare all'Italia contratti di fornitura di greggio e di gas.

Gli incontri dei nostri esperti con gli omologhi russi furono molti e approfonditi, e per facilitarli e dare maggiore continuità nel tempo, fu stipulato nel 1969 un accordo quadro fra il Comitato di Stato per la Scienza e la Tecnica e il gruppo ENI. Furono visitati gli istituti di ricerca su monomeri a Jaroslavl, su pneumatici, polimeri, lattici e articoli tecnici a Mosca, su elastomeri all'Istituto Lebedev di San Pietroburgo. Ricordiamo che Lebedev fu l'inventore negli anni '30 di un processo per la produzione di butadiene e di gomma butadiene al sodio, che diede la possibilità all'URSS di diventare già nel 1939 il maggior produttore industriale di gomma sintetica nel mondo. Furono anche visitati gli stabilimenti di Togliatti sul Volga e di Nijnekansk sul suo affluente Kama, stabilimenti che impressionavano il visitatore per la loro vastità. In particolare quello di Nijnekansk era considerato fra i più grandi del mondo e la città che sorgeva accanto si sviluppò in breve tempo fino a raggiungere gli 800.000 abitanti.

Questi incontri furono proficui e ricchi di scambi di esperienze, in linea con la grande competenza delle persone nei rispettivi campi. Per sottolineare l'importanza che l'industria della gomma sintetica aveva per l'URSS, ricordiamo che tutte le relative attività (produzione, laboratori, ricerca e applicazioni, acquisti e vendite) dipendevano direttamente dal Ministro del Petrolio e della Petrolchimica.

In uno di questi incontri i nostri esperti ebbero anche l'opportunità di avere uno scambio di idee con il vice presidente dell'URSS Kosighin, che da buon ingegnere chimico era molto interessato agli sviluppi di queste tecnologie e che, negli anni '60, durante un suo viaggio in Italia, visitò i nostri stabilimenti.

Anche con la Cina, dopo il famoso incontro di Mattei con il vice presidente e ministro degli Esteri Chen-yi, si iniziarono scambi commerciali con la fornitura di gomma sintetica e di fertilizzanti, a cui seguirono molti incontri a livello di esperti presso i laboratori di ricerca sulla chimica di Pechino della B.R.I.C.I. (Beijing Research Institute of Chemical Industry), e furono anche visitati gli stabilimenti di produzione

di Yang Shang, anch'essi, come i laboratori di ricerca, alle dipendenze del Ministero del Petrolio e della Petrolchimica.

Non va infine sottaciuto che, parallelamente alla costruzione di nuovi impianti, fu creata nello stabilimento di Ravenna una unità di ricerca, che nel 1983 divenne Centro di Ricerca e Sviluppo e che ha contribuito a studiare e a perfezionare le caratteristiche delle gomme prodotte, oltre ad avere svolto nel corso degli anni attività di ricerca di nuovi prodotti.

Ricordiamo anche che, in un'ottica di diversificazione e di internazionalizzazione della propria produzione, resasi necessaria a seguito dei profondi cambiamenti avutisi nell'industria chimica italiana, vedi le vicende che hanno interessato negli anni '80 e '90 le società ENI, Montedison SIR-Rumianca e le numerose separazioni e fusioni, e per aumentare il proprio peso in ambito internazionale, negli anni '80 l'ENI acquistò la società inglese I.S.R. (International Synthetic Rubber), con due stabilimenti in Inghilterra.

Per gli impianti di produzione elastomeri dell'ENI è ancora oggi possibile dire che sono in continuo divenire e che sia corretto prevedere che li attendano molti altri successi.

Le richieste del mercato mondiale spingevano verso una specializzazione dell'offerta e così nel 1962 venne decisa la costruzione dell'impianto Polimeri Speciali, una autentica novità essendo un vero e proprio impianto polifunzionale, che diede la possibilità di ottenere i nuovi prodotti richiesti:

- gomme nitriliche (NBR) ottenute dalla copolimerizzazione butadiene-acrilonitrile con ottima resistenza ai solventi e inalterabilità alle basse temperature,
- gomme altostireniche dalle eccezionali caratteristiche di durezza, utilizzate nel settore calzaturiero,
- 3-ABS (acrilonitrile, butadiene, stirene), una resina termo plastica ottenuta dal polibutadiene copolimerizzato con acrilonitrile e stirene, che può essere prodotta allo stato lattice e usata in numerose industrie, dai contenitori atossici per alimenti ai giocattoli. Rilevante novità è rappresentata dal processo di colorazione ABS, in cui i componenti opportunamente miscelati vengono coagulati ed essiccati per ottenere l'ABS polvere, successivamente lavorati a caldo e colorati con pigmenti,
- 4lattici, ancora suddivisi in - lattici nitrilici (copolimero butadiene-acrilonitrile) per la produzione di mastici, scotch, - lattici concentrati (copolimerizzazione butadiene-stirene con presenza di miscela di lattice altostirenico) usati per la produzione di materiale di riempimento per cuscini, materassi, - lattici SBR (copolimerizzazione butadiene-stirene).

Le produzioni dell'impianto polimeri speciali, costantemente aggiornate tecnologicamente, hanno continuato a godere dei favori di un mercato sempre più esigente, negli anni successivi sono state ampliate ed integrate con nuove linee di produzione, gestito mediante un elaboratore, per

- lattice polibutadiene-emulsione (1974), prodotto di partenza per l'ABS,
- lattici carbossilati-emulsione (1981): il prodotto è un liquido bianco leggermente

viscoso, costituito da una dispersione in emulsione di particelle di polimero in acqua. Gli usi principali si riferiscono all'industria cartaria per la produzione di carta patinata e all'industria tessile come mezzo legante per la produzione di moquette.

Alla fine degli anni ottanta venne aggiunto un nuovo impianto per la produzione di elastomeri. Si tratta delle gomme acriliche, ottenute da una miscela di acidi acrilici in soluzione disperdente e in presenza di catalizzatore. Il prodotto ha eccellenti caratteristiche di resistenza ai glicoli, agli oli, alle alte e basse temperature, e viene impiegato nelle tenute per macchine rotanti, valvole, rubinetti e nella costruzione di manichette per combustibili e fluidi caldi ad alta pressione.

Abbiamo voluto raccontare la storia della gomma sintetica soprattutto per sottolineare come questa produzione sia stata emblematica nella strategia dell'ENI messa in atto da Enrico Mattei, strategia che è stata uno dei motori dello sviluppo industriale dell'Italia negli anni '60 e '70.

E' utile ricordare che con questa strategia Enrico Mattei si riprometteva di raggiungere alcuni traguardi fondamentali. Innanzi tutto l'eccellente qualità e la novità dei prodotti: la gomma sintetica di Ravenna, primo produttore in Europa, significava il primo passo per entrare nelle nuove tecnologie destinate a un grande sviluppo (elastomeri, materie plastiche, fibre sintetiche), ma significava anche portare i nostri tecnici ad acquisire conoscenze di alto livello spendibili in tutto il mondo industrializzato.

GIUSEPPE ALARI

1955 assunto dall'Anic come esperto lavorazione gomma; 1955-56 assegnato all'approvvigionamento apparecchiature impianto gomma sintetica (tecnologia Phillips Petroleum); 1957 trasferito a Ravenna per gestione impianto e addestramento personale, dopo acquisizione know-how c/o l'impianto Phillips in Texas; 19 novembre 1957 avviata produzione gomma sintetica SBR; 1960 trasferito nella sede di San Donato Milanese come responsabile assistenza tecnica alle vendite gomme (Europrene), materie plastiche e fibre; assistente alla direzione per acquisire nuove tecnologie e sviluppo applicazione prodotti condotto nei laboratori tecnologici in collaborazione con i laboratori ricerche di Ravenna e San Donato Milanese. Pensionato dal 1982.

FABRIZIO D'AMICO

Assunto dall'Anic 1957 a Ravenna come responsabile laboratori controllo produzioni (gomme e fertilizzanti, 1962 a Gela come responsabile laboratori (materie plastiche, fertilizzanti e prodotti petroliferi), 1968 in sede a San Donato Milanese, responsabile laboratori applicazione nuovi prodotti, responsabile vendita materie plastiche e resine, responsabile approvvigionamento materie prime, ausiliari di produzione e appalti. Pensionato dal 1984.

MARIO FRANZINI

Assunto dall'Anic 1957 a Ravenna come responsabile costruzione nuovi impianti, 1962 a Gela direttore lavori di costruzione dello stabilimento, 1968 in sede a San Donato Milanese, direttore di produzione raffinazione, capo direzione prodotti chimici, assistente del presidente per le nuove iniziative. Pensionato dal 1985.

In secondo luogo la scelta di produrre idrogeno per ammoniaca, e quindi fertilizzanti, da metano, significava ridurre i costi di produzione a tutto favore dello sviluppo dell'agricoltura in Italia e non soltanto.

Un terzo traguardo molto importante era dato dalla possibilità di usare i nostri prodotti, sempre di eccellente qualità, per aprire rapporti commerciali con i paesi ricchi di materie prime energetiche (vedi soprattutto la Russia) o emergenti come nuovi mercati (vedi la Cina). In entrambi i casi fu la gomma sintetica, e nel caso della Cina anche i fertilizzanti, la prima merce di scambio.

Anche se la chimica dell'ENI è oggi notevolmente ridotta, possiamo dire che le strategie avviate da Mattei siano state seguite e siano valide ancora oggi e che l'eccellenza sia rimasta anche nelle attività fondamentali dell'ENI in Campo energetico.

Ravenna, Sala Mattei, 23 novembre 2007

Testimonianze raccolte e presentate da Giuseppe Alari

È con grande emozione che intervengo alla celebrazione di questo anniversario avvalendomi del privilegio, conferitomi dagli Ingegneri Piero Raffaelli e Massimo Gialli dell'Alta Direzione di Polimeri Europa, i quali mi hanno invitato a ricordare l'avviamento dell'impianto per la produzione delle gomme sintetiche SBR avvenuto 50 anni fa.

Giova sottolineare che quell'avviamento fu il prologo della “messa in marcia” del Petrolchimico di Ravenna che avvenne gradualmente nei mesi successivi.

Quando si parla del “Gigante di Ravenna” (film testè proiettato) non si può non rivolgere il pensiero all'indimenticabile Ingegnere Enrico Mattei, primo Presidente dell'Eni, che lo ideò affidandolo all'ANIC sotto la direzione degli Ingegneri Angelo Fornara e Gino Pagano e scegliendo, con il supporto delle Autorità locali e in particolare dell'On. Zaccagnini, Ravenna come luogo di costruzione.

Il Complesso Petrolchimico utilizzava il gas metano, rinvenuto dall'AGIP nella Pianura Padana e al largo del litorale di Ravenna, il quale per la prima volta fu impiegato come materia prima per la fabbricazione di prodotti chimici.

La costruzione di tutto il Complesso fu realizzata nel giro di due soli anni, sorprendendo non solo tutto il mondo industriale italiano e straniero, ma perfino i tecnici americani, affiancati dalla licenziataria Phillips Petroleum Co., che lo avevano progettato in collaborazione con i nostri uffici tecnici.

L'entusiasmo e l'impegno che animarono il frenetico lavoro consentirono di inserire nel “miracolo” italiano degli anni Cinquanta il record della prima produzione di gomma sintetica SBR fredda in Europa.

Gli impianti, suddivisi in isole di cui l'SBR occupava la 16, inclusi la centrale elettrica, il frazionamento aria e il parco serbatoi, vennero realizzati impiegando più di 5.000 persone altamente specializzate nei diversi campi.

Regista dell'organizzazione è stato il Direttore dello Stabilimento, l'Ing. Eugenio Semmola. Tutta l'industria italiana venne sottoposta a grandi sforzi per soddisfare le forniture dei materiali e macchinari nei tempi richiesti; solo qualche apparecchiatura speciale, quali gli essiccatori gomme e certi compressori, furono di provenienza estera.

Lo STIRENE e il BUTADIENE sono i costituenti della gomma SBR; il primo era disponibile sul mercato, il secondo non lo era nei quantitativi richiesti dalle nostre produzioni.

Vennero pertanto costruiti gli impianti per produrre il butadiene dal metano via acetilene e acetaldeide.

La strategia vincente adottata, che ci fece guadagnare tempo prezioso, è stata quella

di mettere a punto la costruzione della linea gomme a valle degli impianti di produzione di butadiene. Questo al fine di aver disponibile il prodotto finito qualitativamente valido da immettere rapidamente sul mercato prima di aver messo a regime gli impianti situati a monte. Quanto sopra fu possibile importando dagli USA una consistente quantità di butadiene che, nel settembre 1957, attraversò fortunatamente l'Atlantico su chiatte trainate da rimorchiatori.

Dobbiamo dare atto all'Ing. Mario Franzini, responsabile dei montaggi della linea gomme, per aver portato a termine i lavori a tempi record.

L'impianto gomma SBR era costituito da tre reparti:

1. preparazione ingredienti e trasferimento monomeri;
2. polimerizzazione e recupero monomeri;
3. coagulazione lattici e finitura.

Capo impianto: Pietro Pauletti.

Capireparto: 1. Aldo Rabbi, 2. Raffaele Ziletti, 3. Il sottoscritto (Giuseppe Alari).

Responsabile montaggi: Mario Franzini.

Responsabile laboratorio: Fabrizio d'Amico.

I primi di novembre 1957 ebbe inizio la preparazione delle soluzioni degli ingredienti che vennero alimentate in continuo, insieme ai monomeri, nella linea di polimerizzazione.

Si ottenne il polimero sotto forma di lattice che, qualitativamente analizzato dal laboratorio, venne raccolto negli appositi serbatoi.

Il mattino del 19 novembre 1957 iniziò la coagulazione del lattice ottenendo i grumi che, separati dal siero, lavati e strizzati su filtri, vennero essiccati, compressi in balle e passati all'insacco.

A questo punto è necessario ricordare che tutti gli operatori degli impianti, in massima parte nuovi a questo tipo di attività, avevano seguito corsi di formazione con ottimi risultati pratici riscontrati nel corso dell'esercizio.

Da allora, cioè da 50 anni, questo impianto continua a dare i suoi frutti di altissima qualità soddisfacendo le richieste dei più qualificati e sofisticati utilizzatori nel campo degli pneumatici, articoli tecnici, calzaturieri, ecc.

La gomma prodotta venne favorevolmente accolta dai mercati, in primis da Pirelli e Michelin, e in seguito dall'allora Unione Sovietica, con cui lo stesso Mattei concluse rilevanti contratti di fornitura a lungo termine.

Contemporaneamente, si sviluppò una fruttuosa collaborazione tecnica con clienti più qualificati.

Attorno all'impianto Gomme Europrene SBR si sono aggiunti, in seguito, altri impianti di nuovi elastomeri, supportati da ricerche e sviluppo applicato; tutto questo

ha costituito negli anni il Centro Gomme di Ravenna, uno dei centri più diversificati e prestigiosi d'Europa.

In questa occasione, interpretando il comune sentire, mi è caro ricordare con animo grato tutti i presenti e, con riconoscenza e rimpianto, gli amici che non sono più tra noi, perché, grazie alla loro partecipazione impegnata ed entusiasta, si è giunti alla costruzione e gestione del "Gigante di Ravenna" che ha reso memorabile quest'impresa.

Concludo con l'augurio convinto e sincero che sempre più si consolidi a livello nazionale e internazionale l'affermazione industriale del Centro Gomme di Ravenna di Polimeri Europa.

Concludo con l'augurio convinto e sincero che sempre più si consolidi a livello nazionale e internazionale l'affermazione industriale del Centro Gomme di Ravenna di Polimeri Europa.

GIUSEPPE ALARI

1955 assunto dall'Anic come esperto lavorazione gomma; 1955-56 assegnato all'approvvigionamento apparecchiature impianto gomma sintetica (tecnologia Phillips Petroleum); 1957 trasferito a Ravenna per gestione impianto e addestramento personale, dopo acquisizione know-how c/o l'impianto Phillips in Texas; 19 novembre 1957 avviata produzione gomma sintetica SBR; 1960 trasferito nella sede di San Donato Milanese come responsabile assistenza tecnica alle vendite gomme (Europrene), materie plastiche e fibre; assistente alla direzione per acquisire nuove tecnologie e sviluppo applicazione prodotti condotto nei laboratori tecnologici in collaborazione con i laboratori ricerche di Ravenna e San Donato Milanese. Pensionato dal 1982.

“Il grande mare di sabbia”

di Bruno Longanesi

Vorrei trascrivere, per gli amici dell'APVE, un brano tratto dai miei appunti a commento di una delle mie numerose missioni all'estero nel ruolo di Dirigente del Personale Estero dell'ENI.

Anche il “LAVORO”, nei momenti di riposo, aveva aspetti suggestivi.

Hassanein, abbreviato in “Hassan”, era un giovane sui vent'anni, dai lineamenti regolari e con la pelle leggermente colorata. Aveva una strana espressione. Anche quando ti fissava sembrava che i suoi occhi guardassero altrove, nel vuoto, come mirassero qualcosa di bello che lo rendeva felice.

Lo conobbi in uno dei miei viaggi di lavoro per conto ENI, in Libia. Era un nostro dipendente nella “Filiale”: un bravo ragazzo nel giudizio di tutti. Mi fece da autista per un paio di giorni: tanto bastò per considerarlo un amico. Molto riservato, introverso, timido, aveva uno strano modo di proporsi nei suoi servizi. Sorrideva sempre, felice di potersi rendere utile.

Un giorno prese coraggio e mi invitò a visitare il suo villaggio a poca distanza da Tripoli. Accettai l'invito, anche per la curiosità di conoscere un ambiente a me non familiare. Un fine settimana fu l'occasione propizia. La sua abitazione mi si presentò senza pretese, nascosta in un fitto palmeto a poca distanza dalla “piazza principale”, volendo chiamare così una spianata sgombra da rifiuti e da baracche. Le case di questo quartiere centrale erano costruite con il “Kashif”, un fango impregnato di sale, diventato col tempo duro come il marmo.

La prima cosa che mi colpì fu il verdeggiare di quell'oasi. Quel verde era costituito da piante tropicali con fusti a colonna: datteri e palme dalle forme snelle, sormontate da foglie flessibili e dondolanti al vento; alberi di medio fusto come ulivi, aranci, limoni, pistacchi, melograni; pianticelle di pallido granoturco e orzo, seminati in piccoli appezzamenti e delimitati da pietrame o da siepi di fichi d'India. Pensai che da qualche parte ci doveva essere una sorgente che dava vita a tutte quelle piante. Mai avrei immaginato che l'acqua, che vedevo scorrere nei canali a cielo aperto, fosse tutta “inventata”, proveniente da strati drenanti che raccoglievano l'acqua conservata dalla sabbia o nelle cavità rocciose del sottosuolo attraverso un'immensa e capillare rete naturale distribuita in tutto il territorio sahariano.

Ancora oggi ci sono numerosi strati di rocce porose distribuite a diversi livelli di profondità, dalle decine alle centinaia di metri, che si trovano sotto tutti i deserti dell'Africa settentrionale, che a volte sono in comunicazione tra loro, raggiungibili con pozzi più o meno profondi, portando in superficie un'acqua che si è raccolta in tempi antichissimi e in luoghi lontanissimi del continente africano. Pensai: “Peccato

che il petrolio, così in abbondanza nel sottosuolo, non possa essere elargito con questo “semplice sistema”.

Le persone del villaggio vivevano in case ad un piano, costruite una accanto all'altra, con gallerie strette e tortuose incorniciate da archi. Molti i passaggi sotterranei al posto di quelli visibili; originale la contiguità delle terrazze e l'apparente assenza di entrate. Tutta questa composizione architettonica rispondeva alla logica della sicurezza e alla necessità di mantenere gli ambienti freschi e areati.

Nonostante l'oasi fosse relativamente piccola, m'impressionarono le lunghe file di esseri umani di cui era impossibile dire dove iniziavano e dove finivano; si muovevano come se fossero in marcia di trasferimento, in un esodo continuo, con un passo elastico ma non veloce. Il continuo calpestio, nel tempo, ha scavato nei marciapiedi un solco come fosse un sentiero nella savana arida.

Il mio occhio, curioso, fotografava queste immagini con interesse. Piccoli “flash” di una persona che prendeva impatto con una nuova realtà. Presi alloggio in un “alberghetto” proprio nella piazza del piccolo villaggio.

Di prima mattina, arrivò Hassan con un giovane che, dall'apparenza, sembrava coetaneo. “Questo è mio fratello Ahmed...è una “guida turistica” ed è a sua completa disposizione...Lui conosce bene il deserto e sa tutti i suoi segreti...” - disse Hassan con quell'aria infantile e piena di fantasia tipica degli africani, che difficilmente riescono a definire il confine tra la creazione dei desideri e la realtà. Ahmed mi apparve subito come un ragazzo “sveglio”.

“Mi dica quello che vuole sapere del mio Paese e del deserto...io sono a sua disposizione...ho l'attrezzatura necessaria per andare dovunque” - disse senza boria. “Ahmed...io non conosco il tuo Paese...fammi scoprire gli aspetti migliori” - dissi. “Bene...incominceremo domattina...se la sente di svegliarsi alle prime ore della giornata?” Annuii: è sempre stata mia abitudine alzarmi prestissimo. Partimmo dall'albergo che era ancora notte. io, Ahmed e Hassan.

Appena fuori dall'oasi intravidi, con difficoltà, le infinite distese pietrose, le montagne più vicine dalle cime ricamate in nero, le depressioni ricoperte di sale marino e di gesso, gli immensi archi di pietra, gli speroni rocciosi ricchi di ammoniti, le numerose piante che non hanno bisogno d'acqua. Intuii subito che quell'arida bellezza, quel fascino nuovo, era la parte esterna di un deserto truccato come per una messa in scena e che al suo interno doveva contenere qualcosa di molto più interessante, misterioso e seducente.

Come tutti quelli che mettono piede per la prima volta nel Sahara, ebbi l'impressione di trovarmi in un vuoto, dove non succede nulla. Provai la sensazione del remoto e della sospensione del tempo, al di fuori delle convenzioni nelle quali ero vissuto fino ad allora. Questa impressione fu sollecitata dal silenzio assoluto e dalla mancanza di popolazione che caratterizzava il luogo che stavamo attraversando.

Con un cenno del capo, Ahmed, mi indicò un punto dell'orizzonte. Il cielo era ancora di un turchino scuro in quanto, nel deserto, il firmamento non è mai nero ma assume

nella notte, proprio quel colore. Intuii, però, che quell'azzurro cupo andava schiarendosi e che doveva essere vicino il passaggio che porta prima all'alba e poi all'aurora. Il tratto di deserto, ad Oriente, incominciò a biancheggiare leggermente: stava per iniziare un nuovo giorno... Il mio primo giorno nel deserto!

Ahmed si fermò, piantò una tenda e incominciò a preparare il "thè". "Soffre d'insonnia?...."

- mi chiese.

"No!" - fu la mia risposta un po' sorpresa - "Perchè?" "Perchè il "thè" sahariano, che le sto preparando, è un concentrato di teina e di zucchero e andava bene, una volta, per sostenere i carovanieri del deserto, ma oggi provoca insonnia a chi non è abituato... Per colazione, come bevanda, c'è solo una alternativa: la Mirinda una specie di vostra "gazzosa", color arancio con il gusto...dell'acqua saponata...quindi, meglio il "thè"... - e si fece una sincera risata. Era decisamente un ragazzo simpatico.

Notai con quanta raffinata tecnica e abilità, Ahmed lo servì. Veramente una maniera elegante, delicata e di "classe": faceva cadere la bevanda tenendo la cuccuma molto in alto e, lentamente, lasciava scorrere dal beccuccio un sottile filo di liquido che colpiva esattamente la tazza senza disperdere una goccia al di fuori di essa: Aprì un piccolo contenitore ed estrasse delicate ciambelle fritte profumate alla cannella. Le assaggiai: erano veramente buone, niente a che vedere con le "brioche" del Bar Campari in piazza Duomo, per intenderci! Glielo dissi: si fece una risata! Sono convinto che lo resi felice!

In quel momento, a poca distanza, passò una piccola carovana con alcuni cammelli usati come mezzi di trasporto. Ahmed salutò i cammellieri, poi si rivolse a me. "Lo sa? Sta cambiando il nostro deserto E' la fine del cammello e l'inizio dei fuoristrada. Innegabilmente è un progresso, lo riconosco. Ma c'è una cosa che mi lascia perplesso. Con struggente nostalgia vedo il "tramonto" del cammello. Forse un giorno sarà conosciuto solo dai visitatori degli zoo ma, mi creda, è un animale più unico che raro". Notò il mio interesse. "E' l'animale più resistente che esista sulla terra" - continuò - "Capace di non bere per dieci giorni e di regolare la temperatura corporea con quella esterna; di marciare, ininterrottamente, per quattordici ore al giorno e per un paio di settimane, di portare un carico di due quintali e mezzo a una velocità doppia rispetto al bue; di mangiare quantità inverosimili di cibo in tempi di abbondanza, ma anche di digiunare in tempi di carestia. Il "manducare", quel suo modo lento e ossessivo di mangiare, è l'espressione della sua andatura che, difficilmente, può essere cambiata dal carovaniero. Inoltre, è il più straordinario strumento scientifico di precisione per l'orientamento in un paese senza punti di riferimento.

Nessuna macchina dell'uomo racchiude tutti questi requisiti. Senza il cammello, nel passato, le carovane non avrebbero potuto attraversare il Sahara per portare il sale di cui aveva bisogno una popolazione che viveva sotto un sole torrido. Il sale era così importante che veniva scambiato con l'oro, l'avorio e gli schiavi. Quella che vede è una carovana di una decina di cammelli, una delle ultime carovane del deserto". "Credi?" - chiesi, non per dubitare delle sue parole, ma per incitarlo a continuare. "Certamente! Lo

sa che una volta questi convogli erano talmente imponenti che possiamo concepirne la vastità solo con un notevole sforzo dell'immaginazione: potevano arrivare a diecimila cammelli e impiegavano mesi e mesi per compiere il tragitto programmato. Oggi è più semplice ottenere lo stesso scopo, ma quanta parte della nostra tradizione, delle consuetudini e dei costumi del nostro popolo spariscono con accorata nostalgia”.

All'improvviso un “cammelliere” mi passò vicino come un'ombra in quell'incerta luce mattutina. Mi sembrò vecchio, i suoi abiti erano dimessi e portava un turbante molto ampio avvolto al capo. Una barbetta a collare rendeva il suo viso rassicurante. Mi avvicinai, tolsi dalla tasca il pacchetto delle sigarette e ne offrii una allo sconosciuto. Questi accettò immediatamente l'offerta ma non l'accese: se la nascose nelle pieghe dell'ampio barracano che gli arrivava ai piedi. Gli regalai l'intero pacchetto. “Inshallah!” - disse con voce debole il vecchio.

Il suo sguardo sembrava spento ma sereno. Con tutta probabilità in quel mare di sabbia era nato e cresciuto e aveva passato la sua vita errando nel grande deserto. I suoi occhi avevano visto solamente sterminate dune, spazi immensi, e la sua mente era stata allietata solo da ricordi legati ad interminabili carovane dirette verso l'interno. Aveva vissuto in silenzi infiniti. Forse pregando...Ma quello era stato il mondo che lo aveva dimensionato nel modo di vivere e lo aveva plasmato nell'uniformità dello spazio e del tempo. Senza dubbio, a modo suo, era felice, molto più felice di me!

Il sole non era ancora sorto. Pian piano l'aria incominciò a vibrare. Sulla sterminata distesa di sabbia, un velo di rugiada cominciò a spegnersi. Di lì a poco, il sole avrebbe incominciato a dominare incontrastato il suo desolato regno. In quelle condizioni di luce, il Grande mare di sabbia, si presentò come un'immensa lastra di color cinereo, con striature bianche. Subito dopo, il sole apparve veloce all'orizzonte e i suoi raggi, pieni di calore, incominciarono a irrompere su quella pianura sassosa, creando vapori tremolanti che resero il paesaggio leggermente sfuocato. I fondali dietro le montagne schiarirono, rivelando i profili smerlettati delle cime, sempre più netti sotto una luce che, prima rosa e poi arancio, diventò sfavillante.

Nel deserto emersero giganteschi pinnacoli isolati nella pianura, pilastri megalitici, e il paesaggio, che pochi minuti prima era annegato nel buio, apparve popolato da fantastiche formazioni nate dagli sconvolgenti fenomeni tellurici e trasformate, poi, dall'erosione. Era una visione da catalogare fra quelle appartenenti ai sogni e ai racconti delle fiabe. Era palpabile il senso del remoto e della sospensione del tempo, dell'attesa dell'imprevedibile e del meraviglioso, come se non valessero le regole e le abitudini del mondo reale al quale avevo appartenuto fino a pochi giorni prima. Avevo sentito parlare del miracolo del deserto. Ecco: l'alba, qui, è un miracolo!

Ahmed e Hassan mi stavano guardando con evidente compiacimento. Diavoli di fratelli, avevano colpito bene la mia immaginazione! Ahmed mi disse: “Sa perché l'ho portata qui? Tutti quelli che mettono piede per la prima volta nel Sahara hanno l'impressione del “vuoto” dove non succede nulla mentre, invece, è un “pieno” dove succede tutto, ma noi non ci rendiamo conto perché, rispetto ai nomadi del deserto,

siamo completamente ciechi. Noi guardiamo un paesaggio per cinque minuti al massimo, presi dalla frenesia della vita, loro guardano questa infinità per ore e ore perché racchiude la loro storia, lo scrigno dei loro ricordi e dei loro sogni, delle speranze, dei miraggi. Uomini apparentemente muti, parlano con il deserto nel loro linguaggio e cioè con gli occhi, ma senza fretta. Il tempo non ha dimensioni per loro, come per gli animali. Vede qui questa macchiolina scura? E' uno scarabeo ...". E continuò: "Lo vede così immobile, in un atteggiamento passivo e in una positura che può sembrare di contemplazione. Resta inerte, fissa il vuoto in un immobilismo assoluto per tutto il giorno...poi, come arriva la sera e la temperatura scende rapidamente, il freddo condensa l'umidità formando gocce di rugiada che si posano sul suo dorso. A quel punto il piccolo animale del deserto incomincia a succhiare quelle gocce. E' quanto stava aspettando tutto il giorno! Lo scarabeo non conosce il valore del tempo, ma, così facendo, è sopravvissuto per milioni di anni. La natura provvede per tutti nel deserto!". E per completare il mio stupore, Ahmed, soggiunse: "Questo mondo può apparire arido. Ma non è sempre stato così. Proprio qui, diecimila anni fa, non c'era il deserto, ma la savana verde e lussureggiante: un paradiso!

Qui crescevano gli alberi e le piante sufficienti per sostenere una popolazione animale, predatori e predati: leoni, sciacalli, giraffe, bufali, struzzi, antilopi e viveva una popolazione di uomini che si cibava di piante e radici e cacciava gli animali. Esseri primitivi, se vogliamo, ma già artefici di una civiltà in embrione. Ci sono tracce di pietre lavorate o terrecotte lungo i letti dei fiumi e, nelle grotte, si trovano incisioni e pitture. Poi, coi secoli, il clima mutò. Nel Sahara, subentrò un periodo di grande aridità. I fiumi si prosciugarono e la vegetazione scomparve completamente. Il vento incominciò a disperdere le sabbie accumulate sul fondo asciutto dei laghi, modellando le prime dune; il territorio s'inaridì progressivamente fino a plasmarsi come oggi appare: una distesa di sabbia, una superficie piatta e uniforme come un fondo marino ormai secco. Ma prima c'era vita in questo deserto e restano le tracce di questa civiltà millenaria sotto forma di graffiti e pitture rupestri. Le interessano queste "memorie" storiche?". Annuii con evidente entusiasmo. Ahmed sorrise e con soddisfazione, disse: "L'avevo intuito. Anche questo era nel mio programma di oggi". Con il fuori strada impiegammo parecchie ore per arrivare alla località prescelta.

Raggiungemmo una zona dove gli scavi erano iniziati da oltre quarant'anni. Gli affreschi e le incisioni erano ben conservati. Le figurazioni di animali come l'elefante o l'ippopotamo, insieme con i resti di piante commestibili, stava a dimostrare che il Sahara aveva mutato clima durante gli ultimi diecimila anni e che, appunto come diceva Ahmed, al posto del deserto, per lunghi periodi, c'era stata la savana. Rimasi incantato dalle elegantissime figurazioni ottenute con un sottile segno rosso, adatto a rappresentare scene in movimento come cacce, rituali, danze, scene di guerra.

Ma anche gli esseri umani la facevano da protagonisti. Con un tratto sottile erano illustrati i "Garamanti" i misteriosi abitanti dell'antico Sahara, che venivano rappresentati coi loro carri da trasporto e da guerra. Rimasi sbalordito da quei graffiti, pensando che

quegli uomini primitivi, che raffiguravano la loro storia, erano ancora pervasi dalla paura della natura selvaggia e crudele e che stavano contendendo alle belve il dominio del territorio.

Era un libro di pietra, i cui anonimi autori illustravano, con primordiale arte, l'evoluzione bio-culturale dei suoi abitanti e il loro affinamento delle capacità intellettive. Mi resi conto che l'essere umano ha lasciato tracce della sua intelligenza, ovunque, e che, nei punti più remoti della Terra, abbiamo dei Musei di incalcolabile valore.

Alla sera arrivai stremato al mio modesto albergo. Ahmed e Hassan avevano una espressione di evidente felicità: avevano intuito il mio interessamento per quella giornata intensa, faticosa, ma piena di forti emozioni.

“Domani, se crede, vorrei portarla nel deserto dove vivono alcuni miei amici Tuareg. E' interessante conoscere il loro modo di vivere” - propose Ahmed. “Accetto l'invito e con piacere” - risposi,

In effetti mi avevano sempre stimolato i favolosi racconti, le eccitanti leggende su questi misteriosi “abitatori del Sahara”: i “Tuareg”. Ora avrei potuto vederli da vicino.

Ben riposati, partimmo con una grande riserva d' acqua. “Nel deserto libico...” - precisò Ahmed - “...c'è una percentuale del dodici per cento di umidità, contro il quaranta per cento del deserto del Sahara. Bisogna bere...bere molto... L'aria secca, scarsa di umidità, lascia passare i raggi diretti del sole, producendo un caldo insopportabile e una sudorazione eccessiva. Non si resiste molto senza bere...massimo venti ore... dopo gli occhi si riempiono di lacrime, la vista si annebbia e la fine comincia...bisogna introdurre tanti liquidi nel corpo...”.

Per ore e ore procedemmo tra rocce, depressioni e piccoli “uadi” asciutti poi, le dune, di una tonalità color arancio, si susseguirono come onde di un mare tempestoso. Non c'erano segni di una qualsiasi pista e mi sembrò molto difficile orientarsi, se non genericamente, in base alla posizione del sole. Mi resi conto del nome Sahara: il vocabolo arabo significa luogo selvaggio. Ma evidentemente i miei due amici vedevano quello che io non vedevo. Alle mie perplessità, rispondevano sorridendo e indicandomi con un dito un punto dell'orizzonte come luogo di riferimento del tragitto.

L'autista, pur dimostrando di conoscere a meraviglia la musica del motore Toyota, si insabbiò diverse volte. Ma con alcune tapparelle di acciaio traforato, opportunamente infilate sotto le ruote, riuscì sempre ad uscire da quelle situazioni.

All'ombra del fuori strada facemmo il... pranzo: uova, fritte sul cofano del veicolo dalle lamiere roventi, o sode, dissepolti dopo pochi minuti dalla sabbia infuocata; datteri saporitissimi e una specie di focaccia. Come bevanda: il “thè” sahariano alla menta. Tutt'attorno un grande, immenso oceano di sabbia, un silenzio profondo da incutere rispetto e un senso di abbandono alla natura. Il tempo non veniva scandito a ritmo di minuti o di ore: sembrava non esistere proprio. Ecco uno dei miracoli del deserto! Io dove avevo abitato prima: a Milano? Ma quanto tempo prima? Avevo mai assaporato questa dimensione di rilassatezza, di riposante tranquillità, di calma?

Arrivammo verso sera ad un piccolo attendamento. “Qui sono accampati i miei

amici Tuareg”, nomadi erranti del deserto” - disse Ahmed. Fummo accolti con calore dalle donne che già stavano preparandosi per la cena. Ci offrirono piatti di riso bollente e pezzi di montone ancora gocciolanti di grasso, (beh! Non li consiglio!), piatti ricolmi di datteri e ciotole di latte di cammella appena munto.

Intanto il cielo aveva assunto i colori del tramonto e stava mettendo fine ad una delle tante giornate, sempre uguali dalla notte dei tempi. Il sole, incontrastato signore del deserto, prima di lasciare la scena, volle mostrare la sua potenza con uno sfolgorio di luci che, dal rosso intenso, andò degradando con suggestivi bagliori violetti e arancio. Sciabolate di colori che, solo la mano di un grande artista avrebbe saputo scegliere dalla sua tavolozza, per amalgamarle su una tela dalle dimensioni della volta celeste. Gli uomini dell'accampamento accesero dei fuochi.

La notte avrebbe portato rapidamente un grande abbassamento della temperatura, perché il calore accumulato dalla sabbia durante la giornata, si sarebbe disperso rapidamente e il termometro sarebbe calato di parecchi gradi.

Il divario della temperatura, fra giorno e notte, può essere anche di trentacinque gradi: un'escursione termica notevole! Le pietre arroventate di giorno, esposte all'improvviso freddo notturno, esplodono, a volte, come contenessero dinamite. Per questo motivo, gli abitanti del Sahara, si tramandano la credenza che in quei sassi trovano albergo le anime dei mitici personaggi del deserto: gli “yenn”, che di notte si liberano, con violenza, dalla loro prigionia.

Chiesi conferma ad Ahmed di questa mia ricordanza scolastica e lui di rimando: “Sì...è una credenza molta diffusa fra la popolazione del Sahara...Molte sono le “leggende” del deserto, specie quelle originate dal vento. Il vento, anche quando è leggero, trascina con se infiniti granelli di sabbia che, nel loro strofinio, creano, nel silenzio immenso e totale, una specie di musica dolce, delicata e sottile, il “tobot” sahariano. E' una tradizione leggendaria, che rasenta la superstizione, molto diffusa anche fra i “Tuareg”

“I cammellieri delle carovane, alla notte, sdraiati su stuoie dentro le tende, ascoltano con rapimento ed esaltazione quella dolce e soave musica che li trasporta con delicatezza nel sonno, come fosse una gradevole ninna-nanna. Per questo motivo, per sentire meglio il “tobot”, lasciano sempre aperto il telo della tenda o un lembo di qualsiasi riparo” - concluse Ahmed con una espressione felice per queste informazioni particolari.

Eravamo immersi in un buio totale. Ammirai il brillio delle stelle, la loro lucentezza, il loro fiammeggiare, lo smagliante rifulgere sfavillante nel concavo del firmamento scuro. Uno spettacolo da sogno! Da quanto tempo non avevo visto uno spettacolo simile? Avrei mai sperato di vederlo a Milano? No! Mai! E fui pervaso da un brivido!

Attorno al fuoco si formò un cerchio di persone, uomini e donne, dell'accampamento. Le ragazze, molto disinvolte rispetto ad altri gruppi sahariani (a detta di Ahmed), erano a viso scoperto, portavano scialli violetti ricamati e immensi orecchini d'argento con catene a ciondolo che ricadevano sulle spalle. Gli uomini, invece, tenevano il volto fasciato da un velo nero che lasciava passare appena la fessura degli occhi.

Feci notare questa differenza ad Ahmed, il quale mi disse: “Questi miei amici sono

“Tuareg” del deserto. Presso loro vige il matriarcato... le donne hanno un grande potere, amministrano ed ereditano i beni della famiglia, tengono il viso scoperto, suonano con disinvoltura vari strumenti musicali, cantano e ballano in pubblico, sono belle e ridenti e non accettano il concubinaggio dei mariti. Gli uomini Tuareg, in genere alti di statura, sono agili ed abilissimi guerrieri, audaci ma non necessariamente feroci; praticano un tipo di loro “cavalleria”, una specie di “codice d’ onore”. Nobili e selvaggi, cavallerizzi perfetti, intrepidi, amanti della libertà, sanno essere anche pazienti, tollerano i difetti altrui, sono fedeli alla parola data e non vendicativi se non per ragioni d’onore”. Si fermò, forse temette di annoiarmi. Un mio sguardo lo incoraggiò: “Non sono musulmani, non professano alcuna religione; hanno credenze vagamente animiste e non hanno una grande propensione a conoscere la religione degli altri. Vivono di pastorizia, qualche scambio commerciale di piccoli oggetti artigianali e, qualche volta, di prede. Nei secoli scorsi, con una tecnica non violenta, i Tuareg si avvicinavano alle carovane e, con modi benevoli, chiedevano di unirsi ad esse. Dopo qualche giorno di amichevoli rapporti, incominciavano ad eliminare gli ultimi cammelli della lunga fila, di solito i ritardatari più deboli, e fuggivano con il loro bottino. I capi carovana accettavano, come male minore, questa tattica, come pagamento di pedaggio nel loro territorio. Questi uomini del deserto, percorrono, con facilità, centinaia e centinaia di chilometri nel mare di sabbia ma, raramente, si avvicinano alle coste. Particolare curioso: i Tuareg non si fanno servire dalle donne, per le quali nutrono grande rispetto, ma da servi, dagli zagallah, che sono loro sottomessi in cambio di cibo, un turbante, una tunica di lana per l’inverno e una camicia di cotone per altre stagioni. I Tuareg trattano con gentilezza questi loro sottomessi, tanto che gli stessi riconoscono la nobiltà dei loro capi e reputano un grande onore poter combattere al loro fianco”.

“Sa una cosa? - continuò Ahmed - “ i Tuareg hanno una grande dignità, un comportamento da signori, talvolta altezzoso, e sono molto attenti all’etichetta. Una volta portai dei clienti presso un loro accampamento. I turisti avevano girato tutto il giorno nel deserto ed erano stanchi e affamati. Si buttarono tutti sui piatti che il cuoco aveva preparato, sollevando la sabbia tutt’intorno e sporcando un po’ la stuoia. I Tuareg guardarono la scena con aria sdegnata, si alzarono da terra e andarono a mangiare da un’altra parte. Un turista andò a chiedere cosa fosse successo. Il capo dell’accampamento, senza alzare gli occhi dal piatto, spiegò, con calma, che non ci si comporta in quel modo e che anche nel deserto, c’è un contegno nel mangiare come in tutte le manifestazioni della vita. In effetti c’è un rigido tradizionale e aristocratico galateo tuareg del mangiare senza posate, un rituale nobile, signorile, non seguita da altre popolazioni del Sahara. Adoperano le mani come benne che raschiano il fondo del piatto e poi, strizzando il cibo raccolto, lo portano all’ altezza del naso e, dopo un leggero movimento del capo all’ indietro lo lasciano cadere in bocca. Il tutto con gesti eleganti, raffinati.

Un’altra volta, dovevamo pernottare per una notte nel deserto ed era necessario accendere un fuoco. Trovammo un albero che sembrava morto da secoli. Ma quando cominciammo a tagliare i rami, un Tuareg indicò due foglioline verdi, quasi invisibili,

che spuntavano da un ramoscello. Era un segno di vita e nessuno aveva il diritto di distruggerlo, perciò. Cerchiamo altrove la legna da ardere” - terminò Ahmed.

Finita la cena, il capo della comunità Tuareg ci portò alla nostra tenda, la migliore dell'accampamento, riccamente adornata di tappeti come giacigli. Ero sfinito, dopo una giornata intensissima, piena di emozioni e di sorprendenti sensazioni. Mi coricai su un tappeto come fosse stato un morbido materasso, mi seppellii sotto le coperte per il freddo che incominciava a farsi sentire. Prima di prendere sonno, dissi: “Ahmed... lascia aperto un lembo della tenda...stanotte mi piacerebbe tanto sentire la musica del “tobot”...”

BRUNO LONGANESI

Assunto in Saip nel 1951, società assorbita da Eni Saipem. Dirigente responsabile del Personale all'estero. Pensionato dal 1985.

L'Eni in Brasile

di Francesco Venanzi

L'Eni entrò in Brasile con l'acquisto nell'Agosto 1981 delle società brasiliane Liquipar e Liquigas do Brasil, appartenenti al gruppo Liquigas, che era fallito e passato alla gestione commissariale. Il trasferimento all'Eni delle attività italiane del gruppo Liquigas era stata una decisione politica; invece l'acquisto delle attività brasiliane doveva essere una decisione autonoma imprenditoriale dell'Eni. Le pressioni degli interessati – i creditori del gruppo - erano molto forti e anche il commissario dr. Carbone, ovviamente, premeva per l'acquisto da parte dell'Eni, non essendo comparsi altri interessati di pari affidabilità. Leonardo Di Donna, vicepresidente dell'Eni, e Florio Fiorini, direttore finanziario, produssero nel corso del 1980 alcuni promemoria per sostenere la convenienza dell'operazione. I promemoria che proponevano l'acquisto si basavano sulla valutazione della Peat Marwick, Mitchell & Co. dell'aprile 1980 per 107 milioni di dollari e dimostravano la convenienza dell'acquisto sostenendo che era interesse strategico dell'Eni entrare nei mercati del Sud America, che il consorzio di banche estere creditore della Liquigas per circa 100 milioni avrebbe concesso in contropartita un finanziamento all'Eni di 250 milioni di dollari della durata di 7-8 anni, e che si sarebbero potuti vendere facilmente l'80% delle attività agricole e ancillari (immobiliari e non strategiche) e il 49-50% delle altre attività ricavandone complessivamente 70 milioni di dollari. L'investimento si sarebbe così ridotto a 30 milioni, a fronte dei quali erano previsti utili annuali di 4,2 milioni, appena andati a regime nel 1982. I promemoria asserivano che le dette possibilità di vendita si basavano su contatti già in essere con primari gruppi brasiliani e mediorientali.

Le attività agricole consistevano in 500mila ettari nella foresta amazzonica nello Stato del Mato Grosso, di cui 70mila disboscati per farne pascoli, su cui venivano allevati circa 70mila capi zebuini. E da una azienda zootecnica dedicata al miglioramento genetico delle mandrie allevate, situata ad Araçatuba. Le attività più pertinenti al settore energetico consistevano nell'imbottigliamento e distribuzione del gas gpl in alcune delle regioni più ricche del Brasile. Inoltre, le società brasiliane detenevano una partecipazione del 9,42% nel capitale della società Unipar, proprietaria della più grande raffineria di petrolio del Brasile e di alcune attività di produzione chimica.

La proposta di acquisizione fu approvata dalla Giunta dell'Eni nel Giugno 1981 sulla base di una nota a firma dei direttori amministrativo e finanziario. L'acquisto doveva avvenire tramite la TPC. Il presidente dell'Eni Alberto Grandi era scettico sulla asserita convenienza dell'acquisto, ma dovette accettare la decisione positiva della Giunta. Decise allora di affidare a me la conclusione delle operazioni di acquisto e la successiva presa di possesso delle aziende brasiliane in qualità di presidente delle stesse.

Ero all'epoca vicepresidente della Lanerossi, e da poco Grandi mi aveva comandato di sospendere i contatti che avevo avviato su suo incarico per esplorare le possibilità di cedere ai grandi del tessile e dell'abbigliamento nazionali le aziende del gruppo Lanerossi, da tempo in crisi. Qualche politico si era allarmato.

La prima parte dell'incarico si svolse a Roma, per la stesura finale del contratto di acquisto. La controparte era il commissario Carbone, assistito dall'avvocato Pugliese. Riuscii a far cambiare una clausola del contratto riguardante i riflessi sul prezzo della consistenza del bestiame presso le attività agricole delle società brasiliane. La nuova clausola consentì poi all'Eni di contestare in arbitrato, insieme ad altri punti, il prezzo pagato.

Dopo la messa a punto del contratto di cessione dalla gestione commissariale alla Tradinvest Purchasing Company dell'Eni, si adunarono a fine Agosto a Zurigo tutti i creditori e nel corso di una riunione plenaria durata due giorni, fu trasferita al venditore la prima tranche dei 100 milioni di dollari immediatamente destinata a soddisfare i creditori intervenuti. Andammo quindi a San Paulo, sede delle società, io e Mario Miscia che aveva il ruolo dell'amministratore delegato residente, mentre io avevo quello del presidente "esterno", secondo la legge brasiliana, con il ruolo della funzione strategica e del collegamento con l'azionista Eni. Cosa che mi costrinse a frequenti rientri a Roma, all'incirca ogni mese. Ci raggiunse poco dopo Bruno Testa per il ruolo di direttore amministrativo e finanziario. A San Paulo per prima cosa dovvemmo liquidare i due responsabili della precedente gestione, che scoprimmo si erano comprati alcuni dei terreni di proprietà della società che amministravano pagandoli meno di un quarto del loro valore. Ne ottenemmo la restituzione. La ricognizione delle attività rivelò la sostanziale validità del business del gpl, capace di produrre un buon utile, mentre le attività agricole si rivelarono degradate e fonte di perdite.

Le attività agricole furono oggetto della mia particolare attenzione, perché costituivano il principale cespite in predicato per la cessione, secondo i piani di chi aveva voluto che l'Eni acquistasse le società brasiliane. Il business del gpl rientrava invece nella esperienza dell'Agip Petroli da cui proveniva Miscia. Visitai la fazenda Suia Missù che era nel cuore del Mato Grosso. I 500mila ettari si estendevano a cavallo dello spartiacque tra il bacino del rio Paranà che volgeva a Sud e il bacino del rio delle Amazzoni che volgeva a Nordest. Dei 70mila ettari deforestati solo una minima parte era ancora definibile pascolo capace di alimentare il bestiame. Il resto era stato abbandonato e la foresta stava riprendendo il sopravvento con la crescita di arbusti e la scomparsa dell'erba edibile. Per ingannare i visitatori avevano curato i pascoli solo nei riquadri che si affacciavano sulla strada che si percorreva per arrivare agli edifici della fattoria.

I 500mila ettari provenivano da una operazione speculativa che un imprenditore brasiliano aveva realizzato negli anni '60 sfruttando gli incentivi disposti dal governo brasiliano per la valorizzazione della foresta amazzonica. Operazione che aveva comportato la deportazione coatta della tribù Xavantes che popolava la zona. Ursini,

il proprietario della Liquigas, aveva rilevato tutta l'attività pensando di integrarla con la produzione di proteine sintetiche da petrolio, per la quale stava realizzando uno stabilimento in Calabria. Con l'impiego di quelle proteine ad integrazione dell'alimentazione naturale proveniente dai pascoli la produzione di carne sarebbe stata moltiplicata a basso costo. Gli studi che negli anni '70 evidenziarono i pericoli dell'impiego delle proteine da petrolio nell'alimentazione animale bloccarono a livello mondiale le produzioni di proteine da petrolio e fecero cadere il piano di Ursini e lo indussero a non investire più nulla per la manutenzione di pascoli.

Si raggiungeva la fazenda andando in aereo a Cuiabà che è la capitale del Mato Grosso e da lì col pickup della fazenda si percorrevano un centinaio di chilometri su una pista di terra rossa. La sede era in una serie di edifici di legno a piano terra; c'erano uffici, alcuni alloggi, una foresteria, cucina e servizi. Altri edifici simili erano dislocati più decentrati presso i pascoli, con gli alloggi dell'agronomo, del veterinario e di altri addetti, tra cui il pilota dell'aereo aziendale. Alcuni capannoni ospitavano i mezzi tecnici ed un aereo. Altri edifici erano le stalle dei cavalli dei gauchos.

Lungo la strada che univa questi edifici si vedevano a destra e sinistra alcuni riquadri recintati di terreno a pascolo, con la presenza di capi zebuini in discrete condizioni. Ma subito ci fu detto e si vide che i restanti riquadri a pascolo erano degradati e che il bestiame soffriva di denutrizione. Volli sorvolare l'intera proprietà con l'aereo aziendale; era un monomotore a due posti dall'aspetto alquanto antiquato. La carlinga e le ali erano fatte di piccoli rettangoli di alluminio uniti tra loro con rivetti. In volo non riusciva a tenere la quota per qualche difetto nei comandi e quindi si saliva e scendeva in continuazione; ma il pilota, un personaggio anziano che amava il suo aereo come se stesso, mi rassicurava continuamente sulla assenza di rischi. Vidi i pascoli palesemente degradati e la foresta amazzonica che copriva tutto il resto della proprietà. Passavamo pochi metri sopra le cime degli alberi più alti della foresta, spesso nascosti da una nuvoletta di umidità. In un paio di luoghi sul confine Nord vedemmo gli insediamenti abusivi degli indios che avevano disboscato brevi tratti e realizzato qualche capanna.

Con Miscia decidemmo di far intervenire dall'Italia una squadra di agronomi per valutare lo stato dei pascoli, le condizioni di nutrizione dei capi ed il loro numero effettivo, ed elaborare un piano di recupero dei valori e della funzionalità della fazenda. Decidemmo anche di sostituire il vecchio aereo con uno più sicuro. Visitammo anche l'altra sede delle attività agricole: l'azienda Santa Cecilia. Era dedicata al miglioramento genetico delle mandrie. Era ad Araçatuba nello Stato di San Paulo. Era ben attrezzata per la produzione e la conservazione in azoto liquido del seme di tori di alta qualità genetica. La sua attività doveva integrarsi con quella di Suia Missù per l'inseminazione delle femmine.

Tornai a Suia Missù quando erano al lavoro gli agronomi che avevamo ingaggiato in Italia: Volpi e Biancheri (che poi rimase come direttore della fazenda) con la supervisione dello studio Sermonti in Italia. Vidi da vicino i pascoli degradati infestati da arbusti, il bestiame magrissimo, diverse carcasse di capi morti per inedia. I capi presenti non

erano più di 55mila e molti sarebbero morti alle prime piogge mancando loro la forza di cavar fuori le zampe dal fango. La situazione richiese un costoso intervento di recupero. Decine di migliaia di capi furono trasferiti presso altre aziende dei dintorni dotate di pascoli efficienti. Con l'impiego di giganteschi trattori che due a due trascinarono pesanti catene vennero divelti gli arbusti infestanti. Con l'impiego di un aereo fu irrorato un diserbante per eliminare le altre piante erbacee non edibili che non dovevano restare nei pascoli; furono rifatte le recinzioni dei riquadri a pascolo ed infine fu seminata l'erba da pascolo e, su 5mila ettari, riso. Infine, quando i pascoli fossero tornati in pieno sviluppo, si potevano far rientrare i capi. Queste operazioni, necessarie per non azzerare completamente il valore della fazenda, si svolsero nel corso di oltre un anno con l'investimento di buona parte degli utili provenienti dal business del gpl. Furono acquistati i trattori ed altri mezzi tecnici e noleggiato un aereo per l'irrorazione del diserbante. Dopo oltre un anno, i pascoli rigenerati poterono accogliere i capi di ritorno.

Quanto alle cessioni che, secondo la proposta di acquisto su cui aveva deliberato la Giunta, avrebbero fatto recuperare all'Eni 70 dei 100 milioni di dollari investiti, la situazione si presentò meno rosea del previsto. Per le attività agricole non si concretizzò in offerte l'interesse manifestato dagli investitori contattati in precedenza, probabilmente perché le condizioni di degrado divennero ben note. Tentai un approccio con Gardini, il genero e collaboratore di Ferruzzi, titolare del grande gruppo che produceva e commerciava cereali nel mondo. Si limitò a parlarne al telefono, dimostrando di conoscere quei terreni e tagliò corto dicendo "Noi compriamo solo terre di prima qualità". Poi visitarono la fazenda investitori italiani come il conte Filangeri e un emissario di Carlo De Benedetti. Apprezzarono i lavori di recupero che stavamo facendo, ma non fecero alcuna offerta. Emerse per breve tempo e subito si spense l'interesse di uno dei più importanti produttori di zucchero da canna, proprietario di grandi piantagioni e di raffinerie per la produzione dello zucchero e che aveva progetti per la produzione di etanolo, succedaneo in Brasile della benzina per autotrazione. Era un giovane imprenditore che mi condusse in elicottero a visitare le sue piantagioni e stabilimenti. Aveva l'idea di una combinazione con l'Eni per l'esportazione dell'etanolo. Ma la cosa non ebbe seguito.

I contatti con possibili compratori, con imprenditori che proponevano varie combinazioni di affari, con il nostro ambasciatore e con esponenti del mondo politico e finanziario brasiliano, mi portarono a soggiornare più volte a Rio e a visitare Brasilia. A Rio si andava in aereo con un servizio navetta che partiva ogni mezz'ora tutto il giorno. Si faceva il biglietto come in autobus. A Rio ero talvolta ospite a cena a casa del rappresentante dell'Eni. La sua casa era sul lungomare di Copacabana e si affacciava con una intera parete vetrata verso il mare. Ero lì quando si giocò la famosa partita del Mondiale di calcio in cui inaspettatamente l'Italia batté il Brasile 3 a 2.

Per il business del gpl, si confermò l'interesse di una società brasiliana attiva nello stesso settore: la Copagaz, già citata nella nota andata in Giunta. La società faceva capo

al signor Elias Zahran. La Copagaz, era un'azienda che operava nell'imbottigliamento e distribuzione del gpl in alcune aree del Brasile, sovrapposte o contigue a quelle ove operavamo noi. L'interesse di Zahran era ovviamente quello di allargare il suo business, ma offriva anche di prendersi le terre del Mato Grosso per rendere più allettante la sua offerta. Il suo interesse era molto forte e già prima che l'Eni acquistasse le aziende brasiliane si era presentato a Roma per fare una offerta e farsi conoscere in ambiente politico. L'offerta del signor Zahran era però carente dal punto di vista dei termini di pagamento, delle garanzie sulla parte dilazionata del prezzo e sulla sua rispondenza alle disposizioni valutarie vigenti in Brasile. L'insistenza del signor Zahran con versioni fumose della sua offerta mi indussero a organizzare nell'Ottobre 1982 un incontro di chiarimento definitivo. Parteciparono Ciulli della Direzione finanziaria e Di Castelnuovo della Direzione legale venuti appositamente da Roma, un consulente finanziario della Chase Manhattan Bank. Eravamo una decina intorno al tavolo e finalmente emerse con chiarezza che l'offerta di Zahran non era affidabile, a causa della provenienza esterna dei fondi (da paradisi fiscali), delle insufficienti garanzie bancarie sulla parte dilazionata del prezzo e della palese violazione delle leggi valutarie brasiliane. A giudizio unanime della parte Eni si concluse, ovviamente, che l'affare non era possibile.

Nel 1981, secondo quanto previsto nel contratto, fu chiesto alla Peat Marwick l'aggiornamento della perizia sul valore delle società brasiliane che essa aveva fatto nell'Aprile 1980. La nuova valutazione rilasciata nel Gennaio 1982 mostrò un valore sostanzialmente inferiore, che metteva in forse il pagamento dell'ultima tranche del prezzo dovuta per oltre 20 milioni di dollari. Si dovette arrivare all'arbitrato per la revisione del prezzo pattuito nel contratto d'acquisto. Nell'ambito dell'arbitrato mi fu richiesta una memoria per contestare le affermazioni inserite nel contratto di cessione relative alla consistenza del bestiame e influenti sulla determinazione del prezzo.

Le attività brasiliane acquistate rimasero tutte in carico all'Eni. L'interlocutore a Roma al quale riferivo gli sviluppi delle società brasiliane cambiò tre volte nel corso dei due anni '82 e '83: dal presidente Grandi al commissario Gandolfi, poi al presidente Colombo e infine al presidente Reviglio. Questi nel 1983 decise di trasferire le partecipazioni brasiliane all'Agip Petroli. Lasciai così il mio incarico al presidente Pileri passandogli le consegne nel mio ultimo viaggio a San Paulo.

FRANCESCO VENANZI

1932, dottore in Statistica. Nel 1955, appena laureato, entra per concorso nell'Ufficio Studi Economici dell'Eni, diretto da Giorgio Fuà. Nel 1974 entra nel consiglio della Tescon, ed è poi vicepresidente della Lanerossi. Dal 1984 al 1988 è consigliere dell'Agip. Lascia il Gruppo nel 1989 e svolge attività di consulenza. Ha pubblicato articoli e saggi su varie riviste (Il Mulino, Energia, Finanza Italiana e altre.

Trent'anni di storia della centrale di cogenerazione di bolgiano

di Antonio Barbalinando

Sono trascorsi giusto trent'anni da quando la Centrale di Cogenerazione di Bolgiano ha avviato la sua storia produttiva.

Nel 1983 ero un giovane tecnico della Snam Metanodotti del Servizio Immobili avevo trentuno anni e folti capelli castani. Oggi sono un ex dipendente del Gruppo Eni di oltre sessant'anni, in pensione, iscritto all'Associazione Pionieri e Veterani dell'Eni della sezione di San Donato Milanese.

Nel corso degli oltre trent'anni di lavoro che ho svolto presso il Gruppo Eni, li ho svolti in SNAM, in Sieco, in EniServizi e infine in EniPower. Nelle diverse società del Gruppo, ho svolto il mio lavoro sempre con attenzione e responsabilità, ritenendo il lavoro, un valore importante pari a quello della famiglia. Personalmente posso dire che ho avuto la gioia e la fortuna di far parte del Gruppo ENI cui sono stato onorato, esserne stato partecipe, dove devo tutto, ma molto ho anche dato di me stesso con tutto il mio impegno professionale e umano.

Oggi, se chiudo gli occhi, e mi metto a riflettere, ricordo tutte le fasi della mia vita lavorativa, partendo dall'avvio della costruzione stessa dell'edificio della mia Centrale, dal montaggio dei diversi impianti, fino all'avvio dell'allora nuovo impianto della Centrale di Bolgiano. Oggi anche se non sono più un dipendente del gruppo Eni, mi sento di dire ancora la mia Centrale di Cogenerazione di Bolgiano perché lì sono cresciuto come tecnico e come uomo.

Lasciandomi trasportare dai ricordi cercherò di raccontare quello che è stato il mio arrivo a Metanopoli, la storia dell'avvio della Centrale di Cogenerazione di Bolgiano e il ricordo anche di alcune esperienze lavorative particolari che mi hanno accompagnato in questo percorso lavorativo.

Desidero pertanto partire dal ricordo del 10 settembre 1979, giorno della mia assunzione alla SNAM; ero orgoglioso di far parte di una Società del Gruppo ENI con il famoso logo del *"cane a sei zampe"*. Andavo a lavorare sempre contento, passai i primi mesi in armonia con i miei colleghi, ero curioso e ansioso di imparare e conoscere i vari posti e impianti, spostarmi nei diversi palazzi uffici dove avevamo le cabine elettriche di media tensione o presso la cabina del parco del Centro Sportivo Snam ed anche nella sottostazione elettrica di Via Iannozzi.

Scoprivo sempre di più il complesso residenziale e terziario di Metanopoli che era per me bellissimo, e lo confrontavo con il Quartiere Residenziale dell'Anic di Pisticci Scalo, dove avevo trascorso il mio primo periodo lavorativo da ragazzo nel 1969. Il Quartiere Residenziale dell'Anic di Pisticci Scalo, anche se molto più piccolo allora era molto bello e ben tenuto. Come non ricordare l'emozione vissuta quando iniziai

a girare nelle vie di Metanopoli e scoprire la cabina elettrica di Via Pisticci e la stessa via dove c'era una palina con l'insegna "Via Pisticci", il nome del mio paese d'origine. Ricordo che la prima volta che vidi la targa, la toccai e sfiorai quasi con una carezza amorevole, come se fosse qualcosa di prezioso.

Prima di descrivere l'avvio della storia della Centrale di Cogenerazione di Bolgiano, devo riferire che allora l'energia termica veniva fornita dalle nostre Centrali Termiche e dal nostro Servizio Immobili che gestiva le utenze tecnologiche dei diversi Palazzi Uffici quali quelli del Primo e del Secondo, con l'Ex Motel Agip, il Complesso Industriale di Viale De Gasperi, il Complesso della Parco della Sportiva, l'intero Quartiere residenziale di Metanopoli, del Terzo Palazzo Uffici e il complesso residenziale di Bolgiano.

Allora le Centrali termiche erano quelle tradizionali: la Centrale Termica N° 1 situata nel complesso industriale di viale De Gasperi, la Centrale Termica N° 2 di via Volta e la Centrale Termica N° 3 vicino Bolgiano. L'energia elettrica invece era garantita tramite la linea aerea ad Alta Tensione dell'Enel presso la Sottostazione Elettrica di via Jannozzi con la distribuzione ad una serie di Cabine elettriche di Media/Bassa Tensione dislocate nei nostri Palazzi Uffici e nei diversi Impianti del Gruppo. Da queste Cabine elettriche, l'energia elettrica era trasformata tramite dei trasformatori elettrici da Media Tensione a Bassa Tensione da garantire la distribuzione alle nostre diverse utenze elettriche. Va riferito che la storia dell'insediamento del complesso tecnologico e terziario di Metanopoli era iniziata nella metà degli anni '50. Le nostre Centrali Termiche avevano già oltre vent'anni d'esercizio e con l'incalzante problema anche della crisi energetica della metà degli anni '70 fece sì che la Dirigenza dell'Eni decise di garantirsi autonomamente l'energia e avviarono così la progettazione con la dislocazione e concentrazione di un unico impianto moderno e più efficiente e potersi garantire sia l'energia termica sia elettrica.

Verso la fine degli anni '70 fu progettata la Centrale di Cogenerazione di Bolgiano che con un'unica fonte energetica, il metano, poteva produrre energia elettrica e termica, con il recupero dei gas di scarico delle stesse turbine, in altre parole con i fumi a una temperatura di oltre 500 °C. Con questi fumi recuperati e convogliati nelle Caldaie a recupero, si poteva produrre il vapore per i servizi tecnologici e di servizio e l'energia termica da distribuire sulla rete termica del teleriscaldamento di cui c'erano già delle linee e delle nuove linee se ne aggiunsero.

Dopo aver prodotto tutte le pratiche tecniche amministrative, e ricevute le concessioni e le autorizzazioni dalle diverse autorità di competenza agli inizi del 1982 iniziarono i lavori di bonifica dell'area di Bolgiano. Così ebbe inizio il successivo Cantiere di lavoro vero e proprio della Centrale di Bolgiano, dove partendo dalle diverse fondamenta dell'edificio della Centrale, dei locali per le due turbine a gas, delle fondamenta per la posa della Caldaia Tradizionale e di tutti i diversi impianti tecnologici e di servizio legati a quanto necessario agli impianti di una centrale stessa.

Nello stesso periodo dell'anno 1982, come tutti sappiamo l'11 luglio '82, l'Italia

vinceva il campionato del mondo di calcio, tutti festeggiammo questo evento. In autunno, la Nazionale Italiana di Calcio, doveva disputare una delle sue prime partite dopo la vittoria del mondiale presso lo stadio San Siro di Milano, partita valevole per la qualificazione al campionato europeo. In tale occasione la Nazionale di Calcio alloggiò presso il Motel Agip di San Donato Milanese e fu ospite per gli allenamenti presso il Centro Sportivo della Snam di Metanopoli.

Nei giorni in cui la Nazionale si preparava a tale incontro calcistico, il nostro Servizio Immobili, fu pienamente coinvolto da questo evento; sia il Motel Agip sia lo stesso Centro Sportivo era di proprietà dell'Eni, i servizi tecnologici erano gestiti dai nostri colleghi dei Servizi Immobili. Tutto fu coordinato e condotto con molta attenzione e scrupolosità, affinché l'evento potesse procedere senza problemi per quanto riguardava il servizio sia dell'energia elettrica sia dell'energia termica. Tutti eravamo carichi di entusiasmo per la presenza della Nazionale Italiana del mitico allenatore tecnico Bearzot, dell'intera squadra e del grande giocatore Paolo Rossi, l'idolo di tutti per le sue prodezze calcistiche e per aver contribuito molto con la sua abilità calcistica alla vittoria della coppa del mondo.

Ricordo che i nostri responsabili del Servizio Immobili ci raccomandarono la massima attenzione affinché andasse tutto bene circa le temperature d'uscita da parte della Centrale Termica 2 di via Volta, Centrale che alimentava l'energia termica dell'area dei palazzi Uffici 1 e 2 e del Centro Sportivo Snam, poiché i giocatori a fine partita avrebbero fatto la doccia e quindi tutto doveva essere perfetto.

Il giorno dell'incontro calcistico sin dalla mattina fu quasi come una giornata di festa con tante persone in giro per Metanopoli. Allora ero di servizio proprio presso la Centrale Termica 2 di via Volta, poiché svolgevo il tirocinio. Quel giorno andai un'ora in anticipo al lavoro per vedere e vivere quel particolare momento; iniziai il turno insieme al collega fuochista, e dopo che avevamo sistemato ed eseguiti tutti i controlli, dopo io potei andare presso il Centro Sportivo che non era lontano dalla Centrale Termica dove seguii l'incontro di calcio a bordo campo poiché ero insieme ad alcuni colleghi di servizio presso il centro che garantivamo l'assistenza tecnica così ho potuto vedere da vicino i diversi giocatori della Nazionale Italiana Campione del Mondo del 1982.

La Nazionale di calcio Italiana svolse l'incontro calcistico presso il campo di calcio del Centro Sportivo di Metanopoli, il primo tempo giocò con la squadra di calcio della prima categoria della Snam Metanopoli, mentre il secondo tempo lo affrontò con la squadra "Under 21" della Snam Metanopoli, l'incontro fu arbitrato dal famoso arbitro Paolo Casarin, anch'egli dipendente Eni e residente di Metanopoli.

La partita finì con la gioia di tutti i cittadini che avevano potuto seguire l'incontro ed anche con la soddisfazione dei nostri tecnici e della nostra Società poiché il tutto era andato bene.

La partita ufficiale tra l'Italia e la Cecoslovacchia, si svolse il sabato 13 novembre allo Stadio "Giuseppe Meazza" di San Siro e terminò con il pareggio di 2 a 2.

Intanto i giorni e i mesi scorrevano così procedevano anche i lavori della costruzione della nostra nuova Centrale di Cogenerazione a Bolgiano, ogni tanto passavamo insieme ai colleghi presso il cantiere per vedere e verificare l'avanzamento lavori.

Il tempo trascorreva mentre io con i nuovi futuri tecnici di Centrale facevamo i diversi corsi formativi presso il Centro Formativo di Credera e a Firenze presso lo stabilimento della Nuova Pignone. Con questo continuo tirocinio formativo si arrivò all'autunno 1983, le nostre vecchie Centrali termiche: la Centrale Termica N° 1 del complesso industriale e la Centrale Termica N° 2 di via Volta garantivano il servizio termico per le nostre utenze. La nuova rete del teleriscaldamento del circuito di spinta per Metanopoli era pronta, ed era in anello con la vecchia rete di Metanopoli. Si stavano completando i lavori anche sulla nuova rete del teleriscaldamento del costruendo Complesso dei Laboratori di Assoreni adiacenti alla nostra nuova centrale. Si era in una fase della posa dei quadri sinottici termico ed elettrico con i relativi quadri delle caldaie e delle turbine.

La Cabina di Riduzione Metano era pronta per la fornitura del metano alle caldaie e ai turbogruppi, anche la Caldaia Ausiliaria "B04" era ormai pronta alle prime accensioni. Era un pullulare di maestranze, tecnici e operai, che contribuivano alla complessa opera ormai pronta per le prime prove di funzionamento e l'avvio dei diversi organi impiantistici installati.

La Centrale di Bolgiano, chiamata da tutti il "Centralone", cominciava ad avere non più un aspetto solo di cantiere; con l'assemblaggio dei diversi quadri della sala controllo, il tutto stava diventando quasi una creatura pronta al primo vagito, questa era la mia personale sensazione. Vagito che iniziò con i primi giorni di dicembre 1983, quando ci furono le prove d'accensione della nuova Caldaia Ausiliaria, identificata Caldaia B04.

Anche i nostri colleghi, sia elettricisti della vecchia sala Controllo del Complesso Industriale di viale De Gasperi, sia i fuochisti delle Centrali Termiche, avevano nel frattempo seguito un percorso formativo, furono spostati alla nuova Centrale per seguire le diverse fasi d'avviamento ed essere pronti per poi gestire insieme con noi la conduzione della nuova caldaia e della centrale stessa.

Dopo una decina di giorni di prove e di messa a punto dei diversi organi di regolazione e la taratura degli strumenti si ebbero le condizioni per mantenere in esercizio regolare il funzionamento della caldaia Ausiliaria "B04". Si iniziò per qualche giorno a produrre energia termica soltanto durante il giorno, si entrò invece a pieno carico termico con la nuova Caldaia B04 il 12 dicembre.

Nel frattempo avevo disposto personalmente lo schema di turno e dopo averlo fatto visionare ai miei responsabili, fu approvato e applicato, pertanto si può dire che la nuova Centrale di Cogenerazione di Bolgiano è partita ufficialmente il 13 dicembre 1983, giorno in cui la Caldaia B04 ha prodotto per l'intera giornata e con il 13 dicembre è iniziata anche la turnazione del personale di centrale su tre turni mattino, pomeriggio e notte.

Il 4 dicembre ricorreva la festa di Santa Barbara, protettrice dei vigili del fuoco, dei pirotecnici, dei fuochisti e del fuoco in genere, in quei primi giorni di dicembre si ebbero i primi avviamenti a fuoco della Caldaia B04 mentre il 13 dicembre, giorno di Santa Lucia, protettrice della luce e in particolare degli occhi e della vista si ebbe l'avvio continuo.

Così le prime fiamme e il fuoco completo della Caldaia B04, si sono avuti in quel periodo particolare con questi simbolici segni: del fuoco e della luce. Pertanto, la nostra "Centrale" è partita, sotto la benedizione di queste sante: Santa Barbara e Santa Lucia. Dopo qualche giorno posai sulla parete della Sala Controllo il Crocefisso che mi fu regalato dalle mie amiche Suore delle Poverelle del Palazzolo, dove svolgevo il volontariato, crocefisso che è ancora oggi lì a proteggere il personale e gli impianti.

Trascorrono gli anni, verso la fine degli anni ottanta con l'incremento di richiesta da parte di una maggiore utenza in continua crescita, la nostra Società, in conformità a tal esigenze avviò la progettazione per l'ampliamento della Centrale. Agli inizi degli anni novanta, la Snam proprietaria dell'area confinante alla nostra Centrale, acquisiti i diversi permessi tecnici e le autorizzazioni da parte dell'Amministrazione Pubblica, avviò la costruzione della nuova Cabina di Riduzione Metano e l'ampliamento della Centrale con l'installazione di due nuove turbine della Nuova Pignone di Firenze chiamate PGT10, da noi identificate come TG11 e TG12, con una progettazione diversa da quella delle precedenti turbine quali il TG01 e il TG02.

Gli anni trascorrono e si arriva alla fine degli anni '90, fine del secondo millennio e inizio del terzo millennio, così si arriva all'anno 2000. L'arrivo dell'anno 2000 ha messo in movimento scuole di pensieri diversi, quella dei fatalisti e quella dei tecnici realisti: alcuni temevano la fine del mondo, altri profetizzavano anche situazioni catastrofiche.

Nel corso dell'anno 1999, tutti aspettavamo con ansia la fine dell'anno e l'arrivo del nuovo anno, le preoccupazioni maggiori riguardavano gli effetti che tale passaggio potesse avere sui diversi sistemi computerizzati e nelle apparecchiature controllate dai sistemi operativi, si temeva che tali sistemi potessero fermarsi o non dare dati reali poiché non in grado di riconoscere l'ingresso numerico del nuovo anno, creando un probabile black-out informatico. Motivo pressante di studio per tutti i settori tecnici informatici era simulare risoluzioni tecniche da evitare questi temuti disservizi o blocchi di logica gestiti e controllati dal sistema operativo computerizzato.

Pertanto durante tutto l'anno 1999 le diverse società del settore informatico studiavano con simulazioni matematiche le varie prove del passaggio dall'ora 23.59 del 1999 e l'ora 00.00 del 2000 lavorando in particolare sul numero 99.

Evento amplificato fortemente da tutti i media da essere considerato quasi un momento di psicosi generale, poiché coinvolgeva tutti gli ambienti e settori gestiti dai sistemi operativi, come poteva essere la grande azienda o la piccola, il settore bancario o del trasporto, quello militare come quello sanitario ovvero tutti quelli che erano serviti da sistemi informatizzati, si può dire che tutti i settori alla fine in un modo o nell'altro rimanevano coinvolti da questo fenomeno.

Prima di descrivere come ho vissuto quell'esperienza, desidero descrivere in che cosa consisteva quello che era il passaggio del millennio, e nel campo tecnico scientifico rappresentava un grosso problema, che doveva essere controllato e gestito, fenomeno chiamato "MILLENIUM BUG".

La traduzione letterale vuole dire "mettere sotto controllo il passaggio del millennio", l'aggettivo "bug" in campo informatico significa errore di programma, difetto, imperfezione.

Per capire l'effetto di un fenomeno bisogna conoscere la causa dell'effetto; si sa che i primi computer nascevano intorno agli anni sessanta, studiati e costruiti con la logica del riconoscimento dell'anno costituito soltanto da due cifre esempio 60, 70, 80 fino ad arrivare al 99 l'anno 1999. I computer con questa logica non avrebbero riconosciuto l'anno numerico 2000 ma avrebbero riconosciuto soltanto gli ultimi due zero. Questo non riconoscimento reale dell'anno avrebbe potuto creare una non corretta comprensione da parte del computer e di tutto il conseguente sistema informatico operativo. Questo problema riguardava tutti i programmi dei calcolatori e dei suoi microprocessori, pertanto si potevano avere dei disservizi a catena con il funzionamento non corretto del programma e dell'intero sistema di controllo operativo, fenomeno che si poteva ripercuotere non solo a livello locale e nazionale ma anche a livello mondiale. Per ovviare a questa imprevedibile e non definita situazione, lo Stato Italiano, gli Stati della Comunità Europea e tutti gli altri Stati del Mondo, si organizzarono al fine di poter gestire al meglio questo "MILLENIUM BUG".

In Italia fu costituito un comitato tecnico scientifico, chiamato "COMITATO ANNO 2000", che avrebbe gestito, studiato e controllato la fase preparatoria e conclusiva di tale evento. Il "Comitato Anno 2000" coinvolse le società pubbliche e private che gestivano le infrastrutture e i servizi essenziali della nazione: l'Eni, l'Enel, la Ferrovia dello Stato, la Telecom e altri, come gli stessi Ministeri, le Regioni e i grossi Comuni. A Roma presso la sede del Centro Decisionale Nazionale di Forte Braschi, la mattina del 31 dicembre 1999, s'insediò l'Unità di Gestione del Millennium Bug per coordinare tutte le relative fasi di tale particolare evento.

Nel corso dell'anno 1999, la nostra Società Sieco e il mio Servizio in particolare, aveva commissionato alla Società appaltatrice, che aveva fornito e che gestiva la manutenzione del nostro sistema informatico, una serie d'interventi, prove e simulazioni sul nostro sistema operativo.

Con questo clima siamo arrivati così alla fatidica notte del "MILLENIUM BUG" del 31 dicembre 1999, molte persone si preparavano a festeggiare, ma tante altre persone erano in stato di pronto intervento. Il caso ha voluto che il capoturno di quella notte del 31 dicembre 1999 fossi io, affrontai con ansia ma anche con fiducia e sfida questa fatidica notte lavorativa di San Silvestro.

La nostra società e il nostro servizio tecnico avevano già predisposto tutto ciò che era necessario per seguire l'evento, attivando anche dei tecnici esterni che avrebbero seguito e riferito il tutto ai diversi responsabili. Quella sera mi recai al lavoro un'ora

prima, i colleghi mi riferirono che c'erano delle disposizioni ben precise da seguire, e che alcuni colleghi degli uffici esterni del nostro servizio erano reperibili qualora ci fosse stata la necessità d'intervento. Seguendo le disposizioni di conduzione, alle ore 22,05 fermai il TG01 per poter poi dopo svolgere la conduzione a scambio 0 (zero) con l'Enel, condizione di gestione tecnica così da non prelevare energia elettrica dall'Enel e nemmeno cederla all'Enel, in autonoma autoproduzione. Il turno notturno era costituito da me e dagli addetti Aldo Ardemagni e Luigi Trombetta; dopo il passaggio delle consegne e gli scambi d'auguri con i colleghi smontanti, iniziammo il nostro lavoro. Iniziato il turno, diedi disposizione di fare il giro di controllo sugli impianti all'esterno per verificare che tutto fosse in regolare funzionamento e di ritornare in sala controllo prima della mezzanotte. Io eseguii le verifiche sui monitor per richiamare prima la visualizzazione degli impianti periferici e poi quelli dei nostri impianti di centrale.

Dalle ore 23,30 mi predisposi con il turbogruppo in esercizio a scambio 0 senza né cedere energia elettrica all'Enel e nemmeno prelevarla dall'Enel. Il tempo era ormai trascorso ed era prossimo il momento dell'ora fatidica, diedi disposizione ai colleghi, uno di rimanere presso la Sala Calcolatore per osservare sul sistema operativo tutto quanto avveniva, l'altro presso il locale MCC per vedere eventuali variazioni o anomalie impiantistiche. Io restai in Sala Controllo a seguire i monitor focalizzando in particolare la mia attenzione al numeratore dell'ora. Mancavano pochi minuti al momento dello scambio dell'ora, avevo una carica adrenalica che mi tenne teso e concentrato. Ero davanti ai monitor ma ne seguivo soltanto uno in particolare, quello centrale, i miei occhi sono fissi sul monitor all'angolo in alto, dove il numeratore dell'orologio scorreva.

Finalmente scattò la mezzanotte e il numeratore segnò il tempo: 00.00, restai fisso con lo sguardo nel vedere l'avanzare del numeratore, gridando ad alta voce chiesi ai colleghi degli altri locali se tutto era regolare, da entrambi la risposta fu sì, riferii a Trombetta di rimanere ancora in sala Calcolatore in attesa che partisse la stampante riepiloghi, mentre ad Ardemagni gli chiesi di fare subito il giro sugli impianti e verificare il regolare funzionamento dell'ora sulle diverse apparecchiature e di effettuare le letture dello scambio elettrico in sottostazione elettrica. In Sala Calcolatore parte la stampante dei riepiloghi, il collega Trombetta mi comunicò che tutto era regolare, verificai se la stampa riportava l'orario e la corretta data, era tutto regolare. Verificai dal sistema operativo il regolare funzionamento di tutte le periferiche esterne e interne oltre al controllo dell'ora dei diversi orologi d'alcune apparecchiature della Sala Controllo, non si evidenziavano allarmi, era tutto regolare. Intanto procedevo con la verifica del funzionamento in sala calcolatore del sistema operativo e della stampante che continuava a stampare i vari reports riepilogativi. Iniziano le diverse telefonate: dal mio coordinatore di Centrale che chiedeva le condizioni d'esercizio, dopo un poco quella del collega esterno alla Centrale che teneva sotto controllo i parametri degli altri nostri uffici e delegato a comunicare la regolarità del servizio di Centrale e delle

altre nostre postazioni esterne al Capo Servizio. Nel frattempo arrivarono anche le telefonate da parte dei referenti della Nuova Pignone di Firenze e dopo dei referenti del Servizio del sistema operativo di Roma che chiedevano conferma della regolarità del servizio, che a sua volta riferirono ai loro rispettivi responsabili.

Ormai era oltre l'una del nuovo giorno dell'anno 2000, richiamai via radio i colleghi del turno Ardemagni e Trombetta in Sala Controllo così ci si scambiò gli auguri del nuovo anno con un forte abbraccio. Continuavamo il nostro lavoro nel procedere al ritiro delle diverse stampe, e al riporto delle diverse letture sulla corretta modulistica e all'archiviazione delle stesse e delle stampe. Dopo le ore 2.00 ho potuto procedere ad altre verifiche sul sistema operativo, la mia tensione e la carica d'adrenalina adesso si era calmata, ero più tranquillo avevo quasi completato tutte le diverse operazioni e verifiche di fine mese.

Non va dimenticato che, comunque, anche in questa situazione di verifiche e archiviazioni procedevamo nella gestione del servizio e nel controllo dei parametri di conduzione termica ed elettrica nel rispetto del diagramma di mandata termica, eravamo in pieno inverno faceva anche freddo pertanto bisognava prestare molta attenzione ai parametri termici.

Finalmente tranquilli, dopo aver eseguito tutto quanto stabilito dal programma, con i colleghi prendiamo un caffè dal distributore automatico, e ci siamo scambiati le osservazioni e riflessioni di quella nottata, adesso forse eravamo anche contenti di aver trascorso la notte di San Silvestro 1999 del "Millenium Bug" perché avremmo potuto raccontare ai figli ed ai nostri nipoti di aver vissuto l'esperienza del passaggio al terzo millennio.

Ormai la notte era quasi trascorsa, arrivarono i colleghi del cambio turno, anche loro erano curiosi di sapere come avevamo trascorso la notte. Riferii che tutto era andato bene, comunicai le consegne al capoturno montante, ringraziai i miei colleghi del turno smontante della collaborazione che mi avevano dato, e andai via dalla sala controllo, il mio turno notturno era concluso, avevo vissuto il passaggio dal secondo millennio al terzo nuovo millennio con l'esperienza del "Millenium bug".

Oggi dopo tredici anni dal 2000 analizzando l'evento mi viene in mente il famoso film "2001 Odissea nello spazio", film di Stanley Kubrick del 1968, che già allora con la sua storia fantascientifica ci proiettava nel futuro, dove il "Super computer HAL 9000" era rappresentato come una vera intelligenza artificiale che aveva un ruolo predominante.

Il computer oggi è diventato ancor di più uno strumento importante e comune a tutti; i computer sono di un'eccezionalità tecnologica in continua espansione, sono strumenti indispensabili che non se ne possono fare a meno, sono strumenti tecnologici che hanno contribuito molto al benessere sia lavorativo sia della vita stessa del nostro viver quotidiano, ma è ancora ben lontano dal traguardo del raggiungimento dell'intelligenza umana, restano macchine che l'uomo crea e che le gestisce ancora.

In questo mio percorso di ricordi desidero inoltre portare all'attenzione del lettore

un altro importante evento che si è verificato nel corso degli anni che in me ha lasciato un segno e un ricordo particolare, il momento vissuto nella notte del 28 settembre 2003 quando l'Italia fu coinvolta dal blackout elettrico generale nazionale.

Anche quella notte ero al lavoro e ho vissuto un'esperienza drammatica che nonostante tutto la ritengo positiva per quello che ho potuto vivere, vedere e imparare. Penso che soltanto chi vive esperienze particolari può capire le difficoltà, le tensioni e lo stress psicologico che ti provocano tali vicende con tutta l'emozione e l'ansia che ti provoca. Gli eventi si susseguono, i minuti sembrano ore, nella realtà c'è un susseguirsi di eventi che si accumulano velocemente e tu devi cercare di capire e gestire quanto si sta verificando e nell'immediatezza intervenire nel cercare di assicurare l'incolumità delle persone, evitare danni agli impianti e garantire l'esercizio.

Le prime ore di domenica 28 settembre scorrono nella regolarità dell'esercizio nella mia Centrale di Cogenerazione a San Donato Milanese, così come scorre regolare la vita notturna in tutte le città italiane, a Milano come a Matera, a Torino come a Taranto, a Roma come a Ragusa, ovunque la nottata scorreva normalmente.

Quale Capoturno gestivo l'esercizio, tra una lettura e l'altra nella raccolta dei dati necessari alla conduzione e tra un controllo e l'altro dell'esercizio il tempo trascorrevva. La condizione d'esercizio non necessitava una particolare produzione elettrica e termica, pertanto la conduzione era con il funzionamento di una sola turbina a gas a carico produttivo ridotto anche perché la temperatura era mite, la potenza prodotta dalla turbina era quella necessaria per l'esercizio. Come un fulmine a ciel sereno alle ore 3,26 succede qualcosa di strano, improvvisamente noto un abbassamento di luminosità, l'accensione immediata delle lampade d'emergenza, il suonare di diversi allarmi e la stampante che inizia a stampare sequenzialmente il variare degli stati impiantistici; guardo subito il quadro sinottico elettrico mi rendo conto che si è aperto l'interruttore generale dello scambio con l'Enel, è in corso l'inizio del blocco generale di centrale. Immediatamente con l'addetto elettrico ci rechiamo nell'altra sala controllo della sottostazione elettrica, la Sala Controllo è illuminata dalle lampade d'emergenza, mi reco verso il quadro sinottico, i diversi parametri e le spie visive degli interruttori, sono tutti lampeggianti nello stato di segnale "Aperto" così com'è aperto l'interruttore Generale di Alta Tensione dell'arrivo dell'Enel, non si evidenzia nessun parametro o segnale di tensione elettrica idonea alla richiusura dell'interruttore generale, in tali condizioni purtroppo non posso fare nulla di particolare. Ritorniamo velocemente in Sala Controllo primaria, telefono al Centro Operativo Distrettuale dell'Enel, e dopo essermi qualificato, gli operatori del C.O.D. mi riferiscono che anche loro sono in uno stato d'emergenza segnalandomi che mezza Lombardia era al buio, li ringrazio e li saluto.

Con i colleghi del turno mi concentro subito nel coordinamento e la gestione delle diverse fasi dell'emergenza al fine di non creare altri disservizi impiantistici e mettere gli impianti in condizioni da poter ripartire quanto prima appena le condizioni l'avessero consentito. Il blocco generale di una Centrale Elettrica e Termica comporta

tutta una serie d'interventi e manovre tecniche impiantistiche da farsi immediatamente al fine di non compromettere gli impianti. La stessa situazione la stavano vivendo altri Addetti tecnici nei diversi Centri Operativi e Sale Controllo delle diverse Centrali Termoelettriche dislocate in Italia, dove purtroppo quasi a effetto domino è avvenuto il distacco del carico elettrico con l'apertura degli interruttori generali delle tante Linee Elettriche Primarie ad Alta Tensione, così nell'arco di poco tempo la Rete Elettrica Nazionale va in emergenza. Tali distacchi provocarono una situazione di squilibrio sull'intero sistema nazionale da avere così il cosiddetto stato di blackout generale nazionale, con tutta la situazione d'emergenza mostratisi in tutti i settori strategici: da quello sanitario a quello dei trasporti e in particolare quello ferroviario, dal militare al commerciale e dopo anche finanziario per i danni economici conseguenti. Tralascio di riportare come gli italiani hanno vissuto quell'esperienza, lascio al lettore riflettere su cosa succede o quanto si vive e come si vive quando manca l'energia elettrica per moltissimo tempo.

I giorni successivi, con i dati a disposizione, la versione ufficiale del Gestore Nazionale Rete Elettrica, riferirà: "La propagazione del guasto che determinò il blackout fu un improvviso disservizio sulle linee estere attraverso le quali giunge in Italia l'energia elettrica. Ovvero alle ore 3.25 in Svizzera sono intervenute le protezioni sulla Linea a 380 KV di Silz – Soazza, con conseguente criticità sulle altre interconnessioni da provocare forti sovraccarichi, in particolare sull'elettrodotto a 380 KV Rondissone – Albertville verso l'Italia. Tale situazione provocò la riduzione della frequenza fino a 47,5 Hz, con il distacco automatico d'utenza e la perdita di alcuni impianti di generazione".

Moltissime furono le polemiche circa la causa, i danni economici e l'immagine del nostro paese conseguente all'evento. Con un scatenarsi quasi come in una partita a ping pong del rimpallo delle diverse responsabilità dove nessuno sembrava averne la colpa.

Queste mie esperienze senz'altro sono poca cosa in confronto alle esperienze vissute dai primi pionieri degli anni cinquanta dello scorso secolo, ma queste rappresentano comunque parte del mio percorso lavorativo.

Dal 1983 al 2014, molte sono state le trasformazioni che nel corso di questi anni si sono susseguite nel complesso residenziale e terziario di Metanopoli e nella città di San Donato Milanese. Oggi vediamo gli interventi di riqualificazione sull'area dell'ex Complesso industriale di Viale De Gasperi, luogo, dove ebbe inizio il mio percorso lavorativo nell'allora Snam, qui sono in corso i lavori per il futuro nuovo Centro Direzionale dell'Eni. L'Eni è in continua evoluzione e all'avanguardia, questo è un bellissimo segno nella continuità della sua mission, per la nostra nazione, per i dipendenti e anche per noi ex dipendenti del Gruppo.

A conclusione di questi ricordi riportati circa la mia esperienza lavorativa nella storia della mia ex Centrale di Cogenerazione di Bolgiano, posso dire comunque che pur se ho vissuto anche esperienze particolari, ho vissuto un bellissimo periodo lavorativo,

oggi la storia continua ancora perché i miei ex colleghi, uniti ai nuovi nel frattempo, aggiuntisi, lì vi lavorano ancora. Ricordo che il 30 giugno 2011 quando lasciai il lavoro, salutai tutti i colleghi, lasciando sulla mia scrivania dei fogli bianchi riferendo loro di continuare a scrivere la storia della Centrale di Bolgiano. La Centrale di Cogenerazione di Bolgiano oggi è in forte trasformazione poiché Enipower ha avviato degli investimenti che prevedono l'installazione di nuovi impianti tecnologicamente all'avanguardia che garantiranno la trigenerazione ovvero la produzione di energia elettrica, del calore per il teleriscaldamento e il refrigeramento degli edifici Eni e di altri edifici nel territorio di San Donato Milanese.

ANTONIO BARBALINANDO

1952, lucano di nascita, milanese d'adozione, vive a Milano dal 1977. Assunto nel Gruppo Eni nel 1979 a San Donato Milanese presso la Snam, dopo in Sieco, in EniServizi e infine in EniPower, presso la Centrale di Cogenerazione, pensionato nel 2010.

Io e la ricerca operativa

di Vito Ozzola

PROLOGO

Si può? Signore e signori, permettete che mi presenti, sono un *Ricercatore operativo*. Con queste righe, vergate in stato di ispirazione mistica parafrasando il *Prologo* da *I pagliacci* di Leoncavallo, ho inteso delineare un'introduzione informale della mia amata disciplina, la Ricerca Operativa (RO), attraverso il mosaico di una mia testimonianza di vita.

I tasselli del mosaico: riflessioni, squarci di una vita vissuta nel vortice impetuoso e trascinate, creativo e dissacrante, della RO, appunti slegati, fogli sparsi, sospinti, mischiati o dispersi dal vento, elemento naturale invero saggio e provvidenziale che ha portato a un'accorta riduzione della lunghezza del testo.

L'INFORMATICA NEGLI ANNI 60

Sfogliamo le pagine del tempo all'indietro. Soffermiamoci su un periodo recente ma considerato preistorico per l'informatica.

Gli anni sessanta! Ricordo con nostalgia quei tempi felici, rivedo i vetusti computer, dotati unicamente di una manciata di memoria, che arrancavano faticosamente alla ricerca della soluzione.

L'informatica era circondata da un alone di mistero e incuteva timore riverenziale. I computer, allora nomati *calcolatori* o *elaboratori elettronici*, erano enormi armadi piazzati al centro di spaziosi locali, gestiti da moderni sacerdoti in camice bianco. L'incomprensibilità, per i comuni mortali, dei termini tecnici proferiti dai sacerdoti, che spesso celavano un significato banale, la civetteria delle spie a luce intermittente, contribuivano ulteriormente ad accrescere il fascino, il culto e la riverenza per la macchina.

L'uso principale dei calcolatori si verificava in ambito gestionale. Erano strumenti indispensabili in un'azienda per lo svolgimento di attività burocratiche.

Un esempio immediato che mi guizza davanti agli occhi, al pari di un'anguilla, è dato dal calcolo degli stipendi.

Il computo dello stipendio di un dipendente costituisce un esempio eclatante di complicazione delle cose semplici. L'esame del cedolino dello stipendio offre un'idea dell'oneroso numero di operazioni aritmetiche richieste. La loro esecuzione da parte dell'uomo richiede qualche ora. La macchina liquida l'intera faccenda in tempi infinitesimi.

Nella contabilità il calcolatore è uno strumento essenziale, un elemento fondamentale e insostituibile.

Il lavoro svolto dai burocrati, con il trascorrere lento e solenne del tempo, viene inesorabilmente sempre più affidato all'elaboratore. Naturalmente questo non comporta la totale estinzione di questa figura professionale. Al contrario il burocrate illuminato ne trae vantaggi cospicui. Studia strategie innovative, più o meno cervellotiche, da affibbiare alla macchina per la loro risoluzione.

Così la stragrande maggioranza dei lavori eseguiti dal calcolatore, in quegli anni ruggenti, è di carattere burocratico. Rimane una piccola fetta, una minuscola percentuale dedicata alla ricerca scientifica.

Ma il comune mortale non si pone domande e non fa distinzioni sulla qualità del lavoro. E' affascinato, estasiato dall'immagine medianica della macchina *pensante*, in grado di eseguire, con *nonchalance* e supremo distacco, complesse operazioni matematiche a folle velocità.

Come un ragazzo della mia generazione, fermo e incantato, nel periodo natalizio, davanti a una vetrina di giocattoli illuminata da luci colorate intermittenti, in uguale guisa il comune mortale si soffermava estatico davanti alle spie luminose di un calcolatore.

Va anche menzionata una seconda categoria di persone, avverse al calcolatore, considerato farina del diavolo e foriero di guai e calamità.

A volte questo rifiuto costituisce una moderna versione della favola di Esopo della volpe e dell'uva. Una profonda e ingiustificata autodisistima e l'errata convinzione dell'impossibilità di accesso alla nuova casta sacerdotale sono la causa determinante della loro ostilità nei confronti della macchina. A onore del vero occorre precisare che questa categoria costituisce un'esigua minoranza.

La gran parte dei detrattori del calcolatore, in buona fede e non motivata dal timore della perdita di un prestigio fasullo, con profonda convinzione ritiene il calcolatore una calamità e una sciagura per l'umanità.

FUNZIONI DEL GRUPPO DI RO

Ho presentato uno schizzo immediato della situazione storica dell'informatica nell'Italia degli anni 60. Nel periodo del mio approdo in Agip ho ritrovato l'identica situazione che si viveva in ambito nazionale.

In quel periodo l'Ingegnere Giuseppe Muscarella, con gran lungimiranza, contro il dilagare straripante dell'uso delle macchine a fini gestionali, crea in Agip un'asi dedicata alla ricerca scientifica, un Gruppo di RO.

Accontentiamoci della seguente definizione grossolana e approssimata della disciplina, in voga a quei tempi: un insieme di tecniche matematiche atte alla risoluzione *ottimale* di problemi.

Il termine *ottimale* non significa *alla carlona*. Al contrario. Un problema può essere risolto in molti modi. Può fornire una miriade di soluzioni. Esistono metodologie di RO in grado di offrire la soluzione *ottima*, secondo il comune punto di vista. Il termine ottimo è usato in senso lato: non la soluzione solare, ma una soluzione *particolarmente* valida e brillante.

Tra gli uomini che per primi hanno confidato nella RO in Italia, va annoverato l'Ingegnere Enrico Mattei. Come documentato dall'Associazione Italiana di Ricerca Operativa, è stato tra i più convinti sostenitori dell'importanza dei metodi della RO nelle organizzazioni economiche e finanziarie.

Al mio arrivo in Agip mi imbarco nella zattera della RO.

Un gruppo esiguo, una ciurma costituita da pochi elementi, che naviga con entusiasmo, cercando di destreggiarsi e districarsi tra i marosi e i venti.

Le funzioni del gruppo, guidato da quel carismatico ed eclettico uomo di scienza che è l'Ingegnere Bruno de Nisco, a cui seguirà l'Ingegnere Paolo Fissi, sono la realizzazione e lo sviluppo di studi volti alla definizione e all'apprendimento di problematiche di interesse aziendale risolvibili mediante l'impiego di metodologie di RO. In realtà il raggio d'azione è più vasto.

Il nostro compito riguarda, infatti, l'applicazione di metodologie per la soluzione di tutti i problemi di carattere scientifico che si presentano in azienda e che, fatalmente, portano per la loro soluzione all'uso del computer. I nostri interessi non sono circoscritti a rigide applicazioni della RO, ma spaziano in tutti i rami dello scibile, in particolare riguardano la soluzione di problemi ingegneristici e geologici.

Al pari di un farmaco, la cui somministrazione è subordinata al giudizio del medico, l'uso del computer va limitato esclusivamente a casi di reale necessità. Come un abile cane da tartufi il Ricercatore Operativo è in grado di fiutare, riconoscere, intuire l'esigenza dell'uso dell'elaboratore per la soluzione di un problema.

L'utilizzo dell'elaboratore si riferisce a due distinti aspetti: i dati del problema e il metodo risolutivo.

Poniamo l'accento sui dati. Generalmente in ambito petrolifero si trattano dati sperimentali. Generalmente i dati sperimentali godono di cattiva fama. Generalmente sono considerati inattendibili e inaffidabili. Dopo vari trattamenti intensivi effettuati attraverso metodi statistici, subiscono notevoli trasformazioni. Ma la loro metamorfosi, il loro nuovo volto rassicurante non sempre è garanzia di attendibilità e sicurezza.

Secondo aspetto. Un problema può non prestarsi a un metodo risolutivo verace e valido, ma rimanere nel limbo di una soluzione approssimata, incerta e deludente. Oppure, anche di fronte a un problema in grado di offrire, attraverso un valido metodo risolutivo, un risultato luminoso, i dati di partenza, come abbiamo osservato, possono risultare inaffidabili e compromettere drasticamente e irreparabilmente la soluzione.

Un Ricercatore Operativo spregiudicato (ma chi possiede questo requisito non è un autentico Ricercatore Operativo), pari a un provetto prestigiatore, sarà sempre in grado

di estrarre dal cappello a cilindro una soluzione magica, capace di colpire il cuore e la fantasia e stendere gli scettici. Ma la soluzione estratta garantirà il successo? Oppure presenterà unicamente una larvata parvenza di veridicità, a mala pena sufficiente a incantare i polli? Dubbi atroci si addensano all'orizzonte, pari a fosche nubi foriere di tempesta!

Il *management* è sommerso da un mare di questioni. Alcune si presentano fisiologicamente predisposte, come mele mature, a una risoluzione secondo i canoni della RO. Come il gatto che si pone in agguato in spasmodica attesa della preda, così il *Ricercatore Operativo* si pone alla ricerca del problema adatto, da plasmare e modellare secondo un appropriato criterio. Come le sirene attirano i naviganti, così i problemi manageriali attirano i Ricercatori Operativi.

Un caso classico. La scelta di un'area per la perforazione petrolifera. Un problema che coinvolge differenti settori aziendali. Lo scopo è la ricerca dell'area mineraria più vantaggiosa, tenendo presente diverse caratteristiche determinanti.

Presentiamo un esempio schematico e riduttivo, limitato a pochi e sparuti parametri di valutazione quali la *stabilità politica* del paese in cui si trova la concessione, i *costi* dell'intervento, la *produzione* di olio ipotizzata. Vengono coinvolti nel gioco diversi settori aziendali. Il problema è comunemente affrontato e risolto valutando dati e giudizi espressi dalle varie unità interessate. La decisione è frutto dell'esperienza e dell'esame dei dati presentati.

Il *Ricercatore Operativo*, dopo una scrupolosa e accurata analisi, può ricorrere a una tecnica di RO, denominata *analisi a molti criteri*, che consente la scelta di una particolare strategia oppure di un ventaglio di strategie ritenute particolarmente lucrose tenendo conto della *totalità* delle variabili che entrano in gioco.

Naturalmente il verdetto finale compete sempre al decisore. Lo scopo del Ricercatore Operativo è fornire, nel silenzio e nell'ombra, un ulteriore contributo per pervenire a una decisione più ponderata.

Ovviamente non sempre i problemi si presentano risolvibili con le tecniche di RO. Un'osservazione finale sull'esempio precedente. La soluzione fornita sarà funzione del valore attribuito ai vari parametri. L'intervento umano è imprescindibile e decisivo.

Diffusione dell'informatica

In sintesi, negli anni 60 i petroliferi (geologi e ingegneri minerari) assumono nei confronti del computer un duplice atteggiamento. Per alcuni si tratta di un cervello onnipotente, per altri di uno strumento vano e inefficace o comunque poco affidabile in campo minerario in base alla sentenza biblica: "In natura tre per quattro non fa dodici". In questo contesto (biblico) nasce l'unità di RO i cui compiti si esplicano nella risoluzione di problemi di carattere scientifico.

Alla fine degli anni 70 si verifica la diffusione e la proliferazione in azienda dei *personal computer*, solitamente abbreviati in *PC*. L'informatica dilaga negli uffici. Una parte dell'attività scientifica passa direttamente agli utenti grazie alla vasta produzione e invasione del mercato di prodotti preconfezionati di *software*.

L'ambiente di lavoro si rinnova acquisendo maggior sensibilità e consapevolezza di fronte alle potenzialità delle macchine. Gli uomini del petrolio si trasformano e si ingentiliscono: ora si muovono con passo felpato (come i gatti) e flirtano con i PC.

Si genera anche un fenomeno opposto e pericoloso: l'informatica cade a volte in mano a incompetenti che usano il *software* in modo dissoluto, mancando di conoscenze approfondite sul particolare problema da affrontare.

In questo contesto la struttura aziendale di una Unità di Ricerca Operativa viene messa in ombra, oscurata e gradualmente scompare. La figura del Ricercatore Operativo sopravvive, si ritrova, mimetizzata con un'altra qualifica, in altri settori aziendali, intenta ad azzannare la soluzione di progetti specifici. Come il lupo, perde il pelo ma non il vizio.

Un appunto nell'evoluzione delle tematiche e dei contenuti della RO. Si passa, per un determinato problema, da una fase primordiale della ricerca di soluzioni ottime e perfette, ma a volte irrealizzabili, allo studio di soluzioni buone e accettabili. In seguito, con l'avvento e la proliferazione dei PC, si verifica in azienda l'acquisto in dosi massicce di prodotti software di RO per la soluzione di casi standard. A questo punto il problema diventa la formazione di persone qualificate e competenti in grado di garantire risultati efficaci e non catastrofici: la vera difficoltà non consiste tanto nell'uso di un programma di RO per la risoluzione di un determinato problema, quanto nell'impostazione del problema stesso.

UNO SGUARDO DAL PONTE

Per non limitarmi a considerazioni generali e generiche, sulle ali del ricordo segnalo una manciata di lavori di rilevante spessore aziendale e significativi sul piano scientifico, realizzati dal Gruppo di RO.

Rappresentazione in prospettiva, con eliminazione delle linee nascoste, mediante elaboratore e plotter, di superfici di interesse geologico. (Risale al 1971: una novità dal punto di vista informatico!).

Ottimizzazione della disposizione di reti sismiche per la rilevazione di giacimenti petroliferi, con uso di teorie probabilistiche (Siamo nel 1972, l'anno successivo appare lo stesso lavoro su una rivista scientifica a livello internazionale).

Valutazione, mediante il Metodo Montecarlo, delle riserve recuperabili di un giacimento petrolifero (Annata 1973: la novità dell'impostazione provoca scandalo e shock!).

Calcolo delle perdite di carico in flusso trifase, in una condotta orizzontale, inclinata o verticale. Sono considerate diverse correlazioni per lo stesso caso di calcolo. (Esempio di problema ingegneristico di vasta mole trattato in Agip)

Ottimizzazione del numero e del tipo di pompe centrifughe sommerse da usare per la risalita del petrolio in pozzi offshore.

Ottimizzazione dell'assegnamento di impianti di perforazione a pozzi da perforare al fine di minimizzare numero e tempo di trasporto degli impianti.

Determinazione degli ambienti sedimentari di depositi carotati, basata su caratteristiche geologiche.

Valutazione del grado di inquinamento delle acque fluviali dovuto allo scarico dei fluidi di perforazione, affrontato secondo metodologie statistiche applicate a dati biologici.

EPILOGO

Ho inteso presentare una testimonianza. Un affresco di amene riflessioni, vividi squarci di memoria, frammenti di realtà aziendale, in forma semplice e spontanea, con spirito (leggasi sotto i fumi dell'alcool) acritico ma rigoroso. Ho dato libero sfogo alla fantasia per tratteggiare un periodo, un'epoca, un'esperienza di vita.

Ho in precedenza illustrato le tematiche di quella strana, affascinante, misteriosa e mistica disciplina che è la RO nei due saggi *Decisioni Intriganti e Finanza* (Experta, 2003) e *Divertimento su Temi di Ricerca Operativa* (Alinea, 2007). Il tutto è presentato con metodo, rigore e organicità e insaporito con un tocco di follia creativa.

VITO OZZOLA

Matematico. Assunto dall'Agip di San Donato Milanese per la ricerca finalizzata allo studio e all'ottimizzazione di modelli di processi decisionali. Grazie a queste ricerche è diventato docente a contratto di Ricerca operativa presso l'Università di Milano.

La mia prima settimana in Eni. Sicilia: andata e ritorno

di Augusto Biancoli

Mi piace dedicare questo ricordo del mio primo incontro con l'Agip alla memoria di un grande personaggio che per la sua professionalità, l'entusiasmo, la fantasia e la tenacia ha contribuito in modo determinante alla crescita di questa Società. Un geologo, Lido Luchetti, che fu maestro ed esempio per tanti di noi. Mi rincresce molto dover ricordare che sia in vita che in morte non ebbe i riconoscimenti che meritava. Al termine del colloquio propedeutico alla mia assunzione Lucchetti mi chiamò in disparte e, indicandomi la copia di un log elettrico appeso al muro, mi disse con un grande entusiasmo, quasi infantile, <vede dottore, il Pliocene sotto l'alloctono!>. Io che non conoscevo i carotaggi elettrici e masticavo poco di "sedimentario", avendo conseguito la laurea in geologia presso l'Istituto di Mineralogia, rimasi confuso non sapendo come commentare questa rivelazione, ma per essere in sintonia con la sua esuberante soddisfazione, risposi con fare sorpreso <ma no!!>. Lui molto soddisfatto della mia risposta esclamò: <venga, venga con noi, ne vedrà delle belle!>.

Era un lunedì dell'aprile 1961 quando, con lettera di assunzione firmata dal Presidente Enrico Mattei, mi presentai al dott. U.A., primo piano, primo "dente" degli uffici Agip di S. Donato Milanese. U.A. mi ricevette con molta gentilezza ma poi senza tanti preamboli, mi disse di presentarmi al dott. G. N. presso il distretto Agip di Gela. Gela dove? Chiesi. In Sicilia mi disse, una regione bellissima. Quando? Appena possibile. Ero così emozionato che non ebbi il coraggio e la prontezza di chiedere altro. Uscii felice e frastornato. Ricordo che era una bellissima giornata di sole, quasi estiva, perfettamente in linea con il mio stato d'animo. Mi diressi al grande piazzale Supercortemaggiore, dove era parcheggiata la mia 500 giardiniera, deciso a ritornare a casa per salutare i miei prima dimettermi in viaggio per la Sicilia. Il mio primo grande viaggio! A fianco della mia 500 una coppia di anziani austriaci con una mappa stradale in mano si stavano guardando intorno con aria smarrita accanto alla loro volkswagen. Il destino era stato generoso con mè ed io volevo esserlo con il prossimo: Mi avvicinai e < May I help you?> e loro grati <Yes thank, autostrada where is autostrada?> ed io lieto di poterli aiutare: <I am going to autostrada, come on> < Yes Como, Como> senza rendermi conto del terribile equivoco mi avviai e loro dietro! Come potevo sapere io, che per la prima volta ero venuto a Milano in auto, che c'erano altre autostrade oltre alla MI-BO? Gli austriaci mi seguirono, apparentemente tranquilli. Dopo Lodi io felice ed in vena di generosità, decisi di fermarmi per offrire loro qualcosa da bere. In vista della prima area di servizio metto fuori la freccia, giro, mi fermo e loro pure. Mi avvicinai a loro per invitarli al bar, ma lui, l'austriaco paonazzo in volto, agitando lo scontrino dell'autostrada, che allora riportava i nomi di tutte le uscite, mi gridò <Como! where is Como?> Gridava

sempre più forte, i pochi presenti mi guardavano con sospetto per cui feci la sola cosa che mi restava da fare: risalii velocemente in macchine e via di corsa verso casa, la Romagna, per condividere con la morosa la mia felicità. Quando le dissi <parto per la Sicilia> volle sapere <quando e per quanto tempo?> <parto subito, ma non so quando torno>. Decidemmo allora di fare subito le carte per il matrimonio. E così fu, in poche ore forzando la mano al parroco ed alle regole vigenti e fra lo sconcerto delle future consuocere che temettero un matrimonio riparatore.

Partii da Lugo a tarda sera di lunedì con l'intenzione di fare una piccola sosta a Jesi per salutare alcuni amici che avevo conosciuto alla SIMA dove avevo lavorato negli ultimi mesi in attesa di un impiego "da geologo". Ripartii da Jesi a tarda notte attraversando gli Appennini, Gola della Rossa e poi Terni. Qui erano circa le due di martedì notte quando si ruppe la cinghia della ventola del raffreddamento, ma fui fortunato. Trovai infatti una officina di elettrauto con annessa abitazione del meccanico. Suonai, il meccanico si affacciò alla finestra del primo piano, spiegai la situazione, lui scese, uscì e fece le necessarie riparazioni, se ben ricordo senza particolari rimostranze. Pagai una cifra ragionevole poi lui ritornò a letto, credo, ed io, dopo averlo ringraziato ripresi il mio viaggio attraversando Terni direzione Roma poi Napoli poi Gela. Era circa mezzogiorno quando arrivai a Napoli dove, in mancanza di autostrade e di circonvallazioni, dovetti attraversare la città percorrendo via Caracciolo, affollatissima di persone e di ogni tipo di veicoli compresi i tram con i ragazzini attaccati fuori ad ogni possibile, improbabile sporgenza; continuai a guidare con una mano mentre con l'altra presi qualche fotografia e mangiai un panino. Il momento più brutto venne dopo, quando mi dovetti inerpicare su per il Vallo di Lucania: una curva dopo l'altra, una lunghissima salita prima, poi una discesa senza fine. Strade strette, malridotte, semideserte, nebbia, nuvole basse, di quando in quando qualche pioggerella, nessuna segnalazione tranne cartelli di paesi per me del tutto sconosciuti; cominciava ad imbrunire e già temevo di dover affrontare il buio della notte in quelle strade sconosciute e disagiati quando mi si aprì davanti il golfo di Sapri: Una visione meravigliosa con il sole che stava tramontando all'orizzonte tingendo di colori sgargianti mare e cielo. Il buio della notte non mi faceva più paura. Un doveroso pensiero per i trecento di Pisacane e poi via, direzione Reggio Calabria. Era notte piena quando nei pressi di Paola paurosi sbandamenti per colpi di sonno mi convinsero a sostare. Credo di avere dormito un paio d'ore in macchina prima di riprendere la strada e finalmente poco dopo l'alba di mercoledì ero a Reggio Calabria e potei salire sul traghetto. A Messina con difficoltà trovai la strada per Gela. Vi arrivai che era quasi mezzogiorno percorrendo la SS 115, bordata da enormi eucaliptus, alberi allora a mè sconosciuti; alle porte di Gela sulla sinistra vidi la raffineria e a destra finalmente le indicazioni per il Settore dell'Agip. Avevo guidato per circa 36 ore praticamente senza sosta attraversando per la prima volta tutta l'Italia da Nord a Sud, ma non sentivo la stanchezza tanto ero ansioso e curioso di conoscere il dott. Giovanni N. e di cominciare il mio nuovo lavoro. Avevo tuttavia accumulato una forte tensione e decisi quindi di rilassarmi un po' prima del colloquio. Mi accesi un sigaro

toscano e mi misi a ripensare a tutto quanto avevo visto durante quel lungo viaggio. Colline, montagne, boschi, prati pieni di fiori, coltivazioni di ulivi enormi e contorti, forse centenari, agrumeti coloratissimi, frutteti in fiore e la costa tirrenica, così diversa dalle piatte spiagge romagnole, anche il colore del mare era diverso, mi sembrava più intenso e brillante; paesaggi meravigliosi che esprimevano l'incantevole vigore della primavera ed esaltavano la bellezza del nostro Paese. Nelle città e nei paesi però erano ancora evidenti i segni della guerra. A Bologna, Terni, Napoli e Messina avevo visto macerie, ma accanto ad esse c'erano impalcature che testimoniavano la volontà di ricostruire e cancellare le ferite del conflitto che aveva portato tanti danni materiali e morali al Paese. Anche il meccanico di Terni che in piena notte si era alzato dal letto per riparare la mia auto era artefice di questa ricostruzione così come la generazione dei miei genitori a cui andava tutta la mia gratitudine. E fra i tanti imprenditori che si battevano per fare sopravvivere e crescere le industrie spiccava la figura di Enrico Mattei. Il suo sogno era quello di fornire al sistema industriale energia diffusa ed a buon mercato e lo perseguiva con tenacia battendosi contro nemici internazionali e miopi critici interni. Il pensiero di andare a lavorare con lui mi riempiva di orgoglio e mi sentii crescere dentro l'entusiasmo, non stavo solo iniziando il mio primo vero lavoro ma stavo unendomi alla squadra del mitico Enrico Mattei. Mi avviai dunque al I° piano della palazzina dove mi dissero c'era la "Geologia". Chiedo del dott. GN che, avvisato dalle guardie mi venne incontro nel corridoio e, dopo le presentazioni mi gelò dicendomi: < se vuole parlare con me spenga quel toscano, altrimenti se lo finisce in pace e poi ritorna >. Molto imbarazzato e dispiaciuto per il non brillante inizio della mia "carriera" spensi naturalmente il sigaro e solo allora ricevetti il benvenuto e le istruzioni per il prosieguo della mia missione: il giorno appresso avrei dovuto recarmi a Bronte per assistere alla perforazione di un pozzo, mi consegnò una mappa con l'ubicazione del pozzo e gentilmente, ma secco secco, mi congedò. Cominciò così il mio primo incarico, sia pure di apprendista. Mi sento qui in obbligo di precisare che successivamente i miei rapporti con GN sono sempre stati ottimi avendo riconosciuto in lui un grande professionista generoso di consigli ed amico sincero. Alloggiai all'albergo Venezia e il giorno appresso, giovedì, di buon mattino, partii per Bronte. Nel primo pomeriggio mi presentai al capo sonda che mi consigliò di andare a cercare una sistemazione per la notte perché in paese non c'erano alberghi, ma solo un dormitorio per anziani bisognosi, poco raccomandabile. Mi diede qualche indicazione ed io trovai un posto letto in una soffitta. Pagai l'affitto anticipato per due settimane. Il giorno appresso, venerdì mattina, mentre ero sul piazzale dell'impianto e cercavo di capire il funzionamento della sonda venni convocato dal capo cantiere che mi comunicò di avere ricevuto da Milano un telegramma con il quale venivo immediatamente richiamato a Milano. Dovevo partire subito e presentarmi a San Donato il lunedì successivo per seguire un corso di "Geofisica". Doveva lasciare la Sicilia anche un altro neo assunto SR che da alcuni mesi era a Troina, lui però si doveva fermare a Pescara. Gli offrii un passaggio e decidemmo di partire insieme la sera sul tardi con la mia 500, destinazione Pescara. Attraversando

le montagne calabresi per raggiungere l'adriatica investimmo una grossa lepre che naturalmente caricammo in macchina. Verso mezzogiorno di sabato ci fermammo a Termoli per il pranzo. Mangiando si parlava della lepre che avevamo investito quando due signori del tavolo accanto a noi ci informarono che in quel periodo la caccia era chiusa e c'erano in giro delle guardie forestali che perquisivano le auto per punire gli eventuali bracconieri. Spaventati consegnammo a loro la nostra preda; solo dopo aver ripreso il nostro cammino e non avere incontrato l'ombra di una guardia ci sorse il dubbio di essere stati raggirati. Ci ridemmo su, poi pensammo che era meglio così anche perché quella povera bestia cominciava a puzzare; così la lepre cambiò padrone. Scaricato il collega a Pescara proseguì il mio viaggio da solo e raggiunsi Lugo a notte inoltrata. Domenica mi riposai in famiglia e con la fidanzata. Lunedì mattina all'alba ripartii ripensando sorpreso e un po' preoccupato, agli avvenimenti della settimana precedente.

Raggiunsi gli uffici Agip di San Donato alle 8,30 pronto per iniziare il corso di geofisica, curioso per quanto stava per accadermi, dispiaciuto per le gaffe della settimana prima ma anche sorpreso e preoccupato per gli ordini e contrordini della mia nuova società. Non volli credere a programmazione confusa, preferii pensare fosse una prassi mettere alla prova la totale disponibilità dei nuovi assunti. Comunque ne ho viste tante "delle belle" come diceva il buon Lucchetti, in tutti i sensi, ma non vorrei cambiare una virgola dei miei 34 anni trascorsi in Agip. Una cosa soprattutto mi ha sempre riempito e tuttora mi riempie di orgoglio: noi della generazione figlia dell'Italietta uscita povera e umiliata dalla guerra abbiamo potuto partecipare con pari dignità, facendoci anche onore, alle riunioni di lavoro con i rappresentanti delle maggiori compagnie petrolifere mondiali. Anche di questo dobbiamo dare atto alla capacità imprenditoriale ed umana di Enrico Mattei a cui lo scorso anno numerosissimi pionieri e veterani riconoscenti hanno reso onore in occasione del cinquantenario della morte.

AUGUSTO BIANCOLI

Geologo, assunto all'Agip nel 1962. Responsabile della geologia del sottosuolo ad Ancona per la Joint venture Agip-Shell. Exploration Manager in Nigeria, poi Amministratore Delegato della Petrex. In pensione dal 1996.

Un ricordo personale: la morte di Enrico Mattei

di Bruno Velani

Mi scuso perché dovrò parlare prima di me che di Mattei, ma c'è un legame che vorrei raccontarvi.

Mio padre era il direttore della raffineria Stanic di Livorno, e mentre scortava il Presidente ENI per l'inaugurazione di un nuovo pontile ebbe un serio malore, primo sintomo del fatale cancro che lo portò alla morte nel giro di poche settimane. Al suo funerale Mattei con molta umanità mi chiese cosa facevo (avevo 21 anni), e quando sentì che studiavo geologia, mi disse: quando ti sarai laureato vieni a trovarmi.

Nell'estate 1962 finalmente mi laureai, ed immediatamente chiesi un appuntamento, che mi fu fissato per Settembre.

Mi ricordo ancora lo sguardo penetrante con cui Mattei mi osservò. Ebbi l'impressione di essere esaminato ai raggi X.

Dopo un po' di domande, chiamò un segretario e gli disse: prenda gli estremi del dottore (era la prima volta che mi sentivo chiamare così) ed avverta Milano di procedere all'assunzione.

Ringraziai timidamente, e pensai di godermi prima dell'inizio del lavoro un'ultima vacanza al mare in casa di amici.

Una sera a fine Ottobre, un giornalista americano che era amico di quello a bordo dell'aereo di Mattei entrò molto emozionato esclamando: "morto Mattei, caduto con aeroplano a Pávia!"

Mi cadde il cuore sotto i piedi, non solo per le mie aspettative di lavoro, ma anche per il dispiacere perché nei fugaci contatti ero già stato impressionato dalla sua personalità così profondamente umana e magnetica.

Quale fu la mia sorpresa, tornato a Roma, di trovare un telegramma dell'Agip che mi convocava a Milano per un colloquio!

Seppi in seguito che la mia assunzione era stata l'ultima a firma Mattei, e benché dalla sua scomparsa la nuova politica ENI avrebbe bloccato per due anni ogni nuova assunzione, annullare la mia avrebbe comportato in Consiglio d'Amministrazione una delibera che annullasse un atto formale già firmato dall'ex-presidente. Morale, decisero che costava meno assumermi.

Naturalmente entrai in un Agip sconvolto dalla scomparsa del suo fondatore.

Molti dei dirigenti più anziani avevano ricordi personali di contatti ed interventi decisivi di Mattei, e c'era una diffusa incertezza sul futuro del Gruppo.

Ovviamente c'era una continua discussione sulle cause dell'incidente, e già allora giravano voci sulla spericolatezza e su episodi critici di voli del jet presidenziale in condizioni atmosferiche proibitive.

C'erano anche voci sulle minacce di organizzazioni segrete o para-governative che si sentivano danneggiate dalla politica petrolifera di Mattei (OAS francese, CIA americana).

Allora non si parlava assolutamente di Mafia, dati i radicati rapporti dell'ENI sul territorio siciliano: Gela, Gagliano, le vaste campagne esplorative nell'isola, che allora veniva considerata la regione italiana più promettente. Si pensava che le attività dell'ENI fossero considerate dalla mafia con favore, in quanto fonte di lavoro per le popolazioni locali, e ricca miniera di subappalti per le ditte siciliane. Quindi una mucca da mungere e non un nemico da decapitare.

Vengo ora a parlare della figura del pilota di Mattei, il comandante Irnerio Bertuzzi: pluridecorato pilota di aerosiluranti, fanatico aderente alla repubblica di Saló; capace di volare dal norditalia a Gibilterra per azioni quasi da kamikaze.

Considerato unanimemente tra i colleghi uno dei migliori piloti italiani, venne assunto nel 1949 dall'Alitalia fin dalle prime fasi della sua attività.

Qui però emersero i primi problemi dovuti alla sua natura anarchica e estremamente sicura di sé, poco adatta alle regole di una organizzazione complessa.

Nell'aviazione civile, infatti, ci sono norme di volo estremamente rigide che mirano a rispettare il comfort dei passeggeri e le misure prudenziali di sicurezza. In particolare sono vietate le virate brusche, variazioni di altitudine troppo rapide ed assoluto rispetto dei limiti imposti dalle condizioni meteo (nebbia, venti etc.)

E' ovvio che per un asso del volo abituato alle estreme condizioni belliche tutte queste precauzioni sembrano ridicole, e Bertuzzi si segnalò presto per svariate infrazioni alle norme imposte dall'Alitalia.

Iniziarono ammonimenti verbali fatti amichevolmente dai colleghi e superiori, poi lettere di richiamo, infine nel '56 ci fu una lettera di licenziamento.

Trovò comunque lavoro come pilota personale del jet di Mattei, col quale strinse un ottimo rapporto personale, nonostante Bertuzzi fosse un ex repubblicano e Mattei un ex partigiano! Mattei soleva scherzare su questo punto, dicendo che si sentiva sicuro perché un Dio giusto non avrebbe mai fatto precipitare insieme due persone così opposte.

Con la consueta strafottenza, Bertuzzi derideva gli ex colleghi Alitalia dicendogli: "ora con Mattei guadagno il doppio di voi e mi fa fare tutto quello che voglio con l'aereo!"

Al che un suo caro amico, il comandante Zamparini, gli rispose: "vero, però prendi il doppio dei rischi!" (comunicazione personale).

Abbondavano infatti in ambito ENI, tra l'ammirato e lo scandalizzato, narrati da passeggeri terrorizzati, episodi di atterraggi fatti con condizioni meteo impossibili, contravvenendo alle prescrizioni della torre di controllo, cambi di destinazione decisi all'ultimo secondo col rischio di esaurire il carburante prima dell'arrivo, etc.

Anche l'ultimo fatale volo del 27 Ottobre sembra che fosse stato pianificato come un Catania-Roma, ma proseguito all'improvviso fino a Milano, dopo un rapido controllo

di Bertuzzi sul carburante residuo.

Aggiungiamo che il jet di Mattei era un aereo da caccia francese trasformato per usi civili, con attrezzature e prestazioni rudimentali rispetto agli attuali standard.

L' INCIDENTE DEL 27 OTTOBRE 1962

Elenco qui i fatti risultanti dalla indagine fatta dalla commissione d'inchiesta dell'Aviazione Civile, presieduta dal comandante Zamparini:

1 - l'ultima conversazione registrata tra Bertuzzi e la torre di controllo di Linate, col cielo già scuro, piogge sparse e banchi di nebbia, riporta:

Bertuzzi: "vedo luci pista Linate, chiedo autorizzazione atterraggio"

Torre: "ok scendete ai 600 m"

Dopo qualche minuto l'aereo precipitava verticalmente e senza esplodere (tutti i frammenti infilati in una buca profonda 5 m) a Bascapè.

Disponendo di una cartina dell'area risulta evidente che Bascapè non è allineata sulla direttrice della pista, ma spostata verso Sud Ovest di una ventina di km.

Bertuzzi quindi molto difficilmente avrebbe potuto vedere le luci direzionali della pista di Linate, specie con le condizioni meteorologiche del momento.

Cosa poteva allora averlo tratto in inganno? Probabilmente i numerosi fari allineati delle macchine che percorrevano l'autostrada del sole, che si trova tra Linate e Bascapè a solo 4/5 km dalla probabile posizione dell'aereo.

Qui entriamo nel regno delle ipotesi, ancorchè avanzate da persone con grande esperienza aeronautica e consapevoli della tipica psicologia dei piloti, molto spesso portati a considerarsi superuomini.

A- Bertuzzi inizia la discesa dell'aereo verso l'ipotetica pista d'atterraggio, riducendo contemporaneamente la velocità.

B - Giunto a poche centinaia di metri dal suolo, si accorge dell'errore fatto nel confondere le luci e deve decidere in pochi secondi la manovra per rialzarsi e riallinearsi sulla direttrice di Linate.

C- La procedura regolamentare dell'aviazione civile impone l'immediata comunicazione alla torre dell'errore commesso (notoria fonte di beffe da parte dei colleghi che ascoltano in cuffia), quindi la richiesta di potersi rialzare per poi fare un lungo giro per ri-atterrare, in coda ad altri aerei sopravvenienti.

Uno smacco per una persona come Bertuzzi, con a bordo un padrone impaziente come Mattei, e forse con poco carburante.

D - Qual è allora la reazione istintiva dell'asso dell'aeronautica? Una rapida virata verso destra con i motori al massimo per rialzarsi e posizionarsi sulla direttrice di Linate, una ventina di km verso nordest.

Ma due fattori tradiscono il pilota. L'aereo è ormai troppo lento per poter virare in maniera così brusca; per cui "entra in vite", situazione nella quale Bertuzzi si sarà

trovato centinaia di volte, per esercitazione o per evitare la caccia nemica.

Ma questa volta è ormai troppo basso, e non riesce ad avere il tempo per rimettere l'aereo in posizione orizzontale, precipitando al suolo in assetto quasi verticale.

La mancanza di frammenti a una certa distanza del punto d'impatto, che l'aereo ha colpito con estrema velocità (il motore era penetrato 5 metri entro l'argilla), senza tranciare gli alti pioppi che lo circondano, sono tutti indizi che rendono improbabile l'ipotesi della esplosione con bomba a bordo, che presuppone invece una lunga scia di detriti fino al punto dell'impatto tangenziale.

Le indagini chimiche effettuate 40 anni dopo da un procuratore in cerca di notorietà, che avrebbero accertato minime tracce di un esplosivo nel pannello di guida dell'aereo hanno fatto sorridere tutti gli esperti di chimica forense che conoscono l'estrema deteriorabilità degli esplosivi esposti all'ambiente atmosferico, in detriti che hanno bruciato furiosamente per almeno mezz'ora, fino all'arrivo dei pompieri da Pavia.

Tutte le innumerevoli teorie elaborate in seguito, in merito a oscure congiure di organizzazioni che miravano a sopprimere Mattei (OAS, CIA, Sette Sorelle, Mafia etc) sono più motivate dalla popolarità dell'uomo, e dalla sua posizione di spicco nell'ambito politico italiano, che da indizi basati su dati di fatto.

In proposito vorrei ricordare che circa nello stesso periodo, con aereo simile a quello di Mattei, morirono in Spagna i due fratelli Zanussi, proprietari dello omonima fabbrica di elettrodomestici, ma nessuno avanzò l'ipotesi di attentato, data la relativa anonimità dei personaggi.

CONCLUSIONE

Ho lavorato per 34 anni con l'Agip in quasi tutti i paesi del mondo, ed ovunque mi sono trovato circondato dall'ammirazione, rispetto e rimpianto per il fondatore Mattei, uno dei personaggi italiani più noti del mondo petrolifero.

La sua visionaria creazione è ormai la maggiore società italiana, che opera in tutto il mondo esportandovi tecnologia, prodotti e personale tecnico nazionale.

Per esperienza personale posso confermarvi che, dopo la Nazionale di Paolo Rossi e di Baggio, il cane Agip è all'estero il simbolo più facilmente associato all'Italia.

Fino alla ingenua domanda fattami da un Nigeriano: "Mister Velani, ma in Italia ci sono davvero dei cani con sei zampe?"

Un viaggio vissuto pericolosamente

di Giuseppe Conti

NIGERIA AGOSTO 1969.

Sono trascorsi 44 anni dall'agosto 1969, quando dovemmo recarci a Port Harcourt, ma il ricordo di quei tre giorni di viaggio, così pieni di imprevisti e di situazioni rischiose, è ancora vivo nella mia memoria.

All'epoca, ero amministratore Delegato dell'Agip Nigeria Ltd.

Di comune accordo con le Direzioni di Milano e Roma, decidemmo un sopralluogo per un primo controllo dei danni subiti dai nostri impianti in quella zona.

Strappata ai "ribelli" biafrani, solo da pochi giorni Port Harcourt era tornata sotto la sovranità del governo regolare nigeriano.

DAL DIARIO DI VIAGGIO

Parto insieme a un altro funzionario del Gruppo Agip. All'aeroporto di Lagos, dopo vari tentativi di imbarco, finalmente riusciamo a decollare, seduti su alcune casse di munizioni (proiettili per cannone, da 105 mm, e bombe per mortaio).

La vecchia carcassa volante avrà sulle spalle non meno di 25 anni di attività che, appena alzati in volo, si fanno sentire tutti. Rumori di ogni sorta, e non per nulla rassicuranti, ci accompagnano durante l'intero viaggio. Il motore emette strani sibili che, a volte, sembrano il suono di una sirena, mentre da una fessura nella carlinga uno spiffero gelido ci investe da ogni parte. Il nostro momento non è ancora giunto, perché, dopo quasi due ore, riusciamo ad atterrare sani e salvi a Port Harcourt. Anche se ci troviamo quasi in prima linea, dobbiamo subito fare i conti con la "burocrazia". Un militare, infatti, ci informa che per andare a visitare le nostre attrezzature dobbiamo ottenere un "permesso" speciale dal Comando Supremo militare, acuartierato nel centro città.

Impieghiamo due ore buone prima di riuscire a convincere un impiegato dell'esercito a prenderci a bordo sulla sua auto. Mentre avvia il motore, facendo ripetutamente contatto con due fili, ci viene il sospetto che sia rubata, ma non è certo questo il momento per fare i difficili.

Al Comando militare, dopo altre due ore di trattative e di preghiere, finalmente, arriva il sospirato lasciapassare.

Ma ancora non basta. Per essere valido a tutti gli effetti, serve un "visto" del Comando di Polizia militare, che, manco a farlo apposta, si trova nel lato opposto della città!

La provvidenza, a questo punto, decide di darci una mano. Un sottotenente possiede un automezzo e con quello ci porterà al Comando di Polizia “Arriverò subito, aspettatemi qua”. Avrà vent’anni, o poco più, ma il suo tono è deciso, di chi ha una fama di “duro”. Mentre attendiamo vediamo sfilare una ventina di prigionieri biafrani, ragazzi sui 15 anni, malvestiti e scalzi, con uno sguardo terrorizzato. Vengono raggruppati sul prato antistante la caserma, dove noi ci troviamo. Un ufficiale, con parole roboanti, cerca di tranquillizzarli dicendo che saranno trasferiti in un campo di concentramento. Finalmente ricompare il “nostro” sottotenente. Tiene a farci sapere che ci sta aiutando perché è “fiero” di aver lavorato in un’impresa italiana a Lagos. Il titolare si è sempre dimostrato gentile nei suoi confronti e l’ha spesso chiamato “macaco”. Parola che evidentemente gli suona ancora come un complimento. Sulla sua Land Rover, prendono posto anche sei soldati che, per tutto il viaggio, ci tengono costantemente i mitra puntati contro.

Arriviamo, così, al comando di Polizia militare che ci autorizza a visitare gli impianti Agip. Aggiungono anche che siamo i primi imprenditori occidentali a ritornare a Port Harcourt e questo fatto è giudicato molto positivo. Alle parole, però, non fanno seguire i fatti e la nostra richiesta di trasporto non viene accolta. Non ci resta altro che sperare in qualche fortuita combinazione. Per ingannare il tempo, diamo retta a un ufficiale che ci racconta la battaglia sostenuta per liberare Port Harcourt. Non manca di sottolineare che hanno impiegato una tale strategia da far invidia a Napoleone.

Proprio quando incominciamo a disperare, la nostra attesa viene premiata. Il salvatore, questa volta, ha le vesti di un avvocato. Con la sua macchina (una delle poche rimaste ai civili, in tutta la città) ci accompagnerà a visitare le proprietà Agip (villaggio, depositi, stazioni di servizio, impianti, ecc.).

Saliamo in auto, ma qualcosa va ancora storto. Il sottotenente di prima ha lasciato detto di non farci partire se lui non è presente. Decisamente, quel po’ di fortuna sembra voltarci le spalle. Così un’altra ora se ne va prima che decidano di lasciarci andare con un militare a bordo.

Attraversiamo una città spettrale. Edifici sventrati, negozi bruciati e svaligiati, macchine e automezzi militari incendiati. E pensare che appena qualche mese prima a Port Harcourt vivevano circa 300 mila persone. Era una città piena di vita e ricca di attività commerciali, industriali e sociali.

Al nostro passaggio, qualche raro civile applaude: “Benvenuti, bentornati!”. Per loro il nostro ritorno significa ricominciare a vivere. La temporanea illusione, che procuriamo a quella povera gente ci rende un po’ più felici.

Per visitare le proprietà Agip perdiamo molto tempo e quando torniamo all’aeroporto, l’unico volo per Lagos è già partito.

Il pernottamento a Port Harcourt non ci fa stare per niente allegri. A pochi chilometri c’è la guerra e colpi di cannone, di tanto in tanto, illuminano l’orizzonte.

L’amico avvocato riesce a scovarci anche un posto per dormire, nell’unico albergo rimasto aperto in città. Il proprietario è un vecchietto libanese che, per nostra fortuna,

non ha mai voluto abbandonare i suoi unici averi.

Il problema, ora, è quello di trovare qualcosa da mettere sotto i denti in quanto nell'albergo si può solo dormire. Da Lagos, siamo partiti con viveri sufficienti per soli tre pasti. Il poco che abbiamo lo ripartiamo per farlo durare più a lungo possibile. Non si sa mai ... Così, dopo 14 ore di peripezie ci permettiamo il lusso di mangiare una piccola porzione di cibo.

La notte è calda e umida, ma sono ben felice di essere finalmente a letto. Sforzandomi di non far caso a quel rombo che si sente lontano, cerco di addormentarmi. Un ronzio molto più vicino e ben più noto, però, mi riporta subito alla realtà. La stanza è piena di zanzare affamate e le punture si susseguono a ritmo frenetico, impedendomi di chiudere occhio. Sudando a non finire, trascorro la notte in una guerra a colpi di asciugamano. Dai rumori che sento, intuisco che la stessa operazione è in corso nella stanza attigua. Il mattino dopo, stanchi e affamati, ci prepariamo per affrontare un'altra giornata piena di incognite.

Per prendere l'unico aereo militare, che potrebbe atterrare e ridecollare a qualsiasi ora, dobbiamo essere all'aeroporto fin dalle 8 del mattino. La nostra attesa, però, sembra ben presto premiata. Alle dieci infatti, spunta l'aereo della salvezza. Con nostra grande gioia, dopo poco più di mezz'ora ci imbarchiamo. Deve essere venerdì 17, anche se io non ci credo, perché uno dei due motori non parte più. Sballottati di qua e di là, dopo svariati tentativi di rullaggio il pilota ci fa scendere. Vuol tentare il decollo da solo. Ci consiglia, tuttavia, di restare in aeroporto perché qualora riesca a riparare il motore a Calabar, città a quaranta minuti di volo da Port Harcourt, ritornerà a riprenderci.

Aspettiamo. Nell'attesa veniamo avvicinati da un sergente maggiore, di origine principesca, un autentico buontempone. Arguto e giovale, con le sue battute esilaranti trascorriamo l'intera giornata in allegria, dimenticando il problema fame.

Alle 18, non rivedendo l'aereo e senza speranza di poter ripartire nella notte, decidiamo di ritornare in città con un automezzo militare. Memori della battaglia con le zanzare, chiediamo a un ufficiale una bomboletta di insetticida e alcune lattine di birra.

(Bisogna dire che tutti i militari, soldati e ufficiali, con i quali siamo entrati in contatto sono stati con noi di una impareggiabile cortesia, comprensione e disponibilità, nei limiti dello loro possibilità).

Ritornati in albergo, per la seconda volta in due giorni riusciamo a mangiare qualcosa, attingendo dalle nostre preziose provviste. La fame, però non si placa.

Con la bomboletta, la notte è tranquilla e il mattino, alle 8, siamo ancora all'aeroporto. L'attesa è lunga. Alle 11 e 30 arriva un aereo da Lagos con a bordo un centinaio di soldati, tutti giovani, ben equipaggiati e pronti a partire per il fronte. Sono volontari. Proviamo un senso di pena per la sorte che a tanti di loro la guerra potrebbe riservare.

Purtroppo anche questo aereo ha un "piccolo" inconveniente. Un carrello di atterraggio presenta qualche problema. Con un nostro cacciavite, il pilota ripara il guasto. Per dovere, però, ci precisa che solo in fase di atterraggio avrà la certezza di

aver fatto un buon lavoro. A noi la decisione se imbarcarci o restare. Decidiamo di rischiare. Ci sistemiamo vicino ad alcuni feriti, adagiati sul pavimento. Una stretta al cuore ci assale per le condizioni disumane e di sofferenza di quei poveretti. Senza nessuna assistenza, si lamentano continuamente ed emanano odori nauseabondi. La speranza di raggiungere Lagos in meno di due ore ci riempie di nuova forza.

Purtroppo non manca un ennesimo contrattempo. Un capitano dell'Aviazione militare deve recarsi urgentemente a Calabar e l'unico aereo disponibile è il nostro. Così, alle 15, anziché a Lagos atterriamo a Calabar.

Nell'attesa, cerchiamo qualcosa da mettere sotto i denti ma, nonostante la città sia stata liberata da alcuni mesi, non troviamo nulla. Diamo fondo a tutte le nostre scorte: una sardina e tre zollette di zucchero. Per mancanza di cibo e acqua la testa ci gira e la vista, a volte, si offusca. Nel frattempo arriva dal Comando militare di Calabar un altro ordine: l'aereo deve caricare munizioni e altro materiale e tornare a Port Harcourt.

Anche se ci vediamo nei guai fino al collo, un pensiero va a quei feriti che devono prolungare le sofferenze, senza cibo e acqua, stivati nel caldo insopportabile della carlinga. Alle 16 e 30 finalmente si riparte, e dopo quaranta minuti, rieccoci a Port Harcourt.

Il nostro amico sergente non manca di rifarsi vivo, trasmettendoci ancora una volta il suo entusiasmo. In mancanza d'altro ci allunga anche due sigarette, che accettiamo con immensa gratitudine. Alle 18 si riparte, ed è la volta buona. Per tutto il viaggio i feriti continuano a lamentarsi. Stivati da molte ore, alcuni sono costretti a farsela addosso. L'aria è irrespirabile e l'odore ci stordisce completamente. Atterriamo a Lagos. Riusciamo solo a pensare al cacciavite, determinante per l'atterraggio e per la felice conclusione del nostro "viaggio d'affari".

GIUSEPPE CONTI

Assunto nel 1959 per il settore commerciale Agip/Eni in Africa, nel 1966-72 è stato amministratore delegato dell'Agip Nigeria. Dal 1979 al 1992 ha ricoperto per l'Agip i ruoli di responsabile delle Iniziative sviluppo commerciale, della Segreteria societaria e di direttore per il Collegamento di alcuni paesi esteri. E' stato presidente della Petrex dal 1992 al 1995.

Gita sociale in Sicilia

di Franco Francescato

Quell'anno 1994, mese di aprile avevamo deciso di fare la gita sociale in Sicilia. Sbarcati all'aeroporto di Palermo puntiamo subito sulle suggestive rovine di Segesta dopo un pranzo in riva al mare in una splendida giornata.

Dopo la visita alle severe e imponenti rovine del Tempio ci siamo diretti a Mazara del Vallo.

Siamo stati accolti festosamente dal personale della Snam che operava in centrale. Ci avevano prenotato l'esibizione di un gruppo folcloristico locale in costume che danzava al suono di tamburelli e nacchere che si esibiva attorno a noi.

La gita cominciava nel migliore dei modi.

Il giorno dopo, visita agli impianti della centrale di ricevimento e spinta del gas proveniente con tubazioni dal deserto algerino, che attraversavano la Tunisia e che, dall'impianto di compressione di Capo Bon si inabissavano nel Mediterraneo per emergere lì, dove noi eravamo.

Questa straordinaria opera era stata messa in funzione qualche anno prima e avrebbe trasportato con condotte in pressione il gas attraversando la Sicilia, e lo Stretto di Messina, risalendo come un grosso serpente fino a congiungersi presso Bologna, a Minerbio, con le altre tubazioni per rifornirci del prezioso metano.

Dopo un eccellente pranzo offertoci nella mensa della centrale, salutati e ringraziati i tecnici che ci avevano ricevuto con grande calore e illustrato con competenza l'impianto, abbiamo raggiunto la Valle dei Templi non mancando di visitare ed ammirare le rovine di Selinunte.

Agrigento e i suoi templi ci hanno conquistati.

Il giorno dopo nel pomeriggio eravamo per una breve visita a Cefalù nella piazza del Duomo.

Ci aspettava una piacevole sorpresa: il dr. Zito del Servizio Gasdotti, in ferie, sapendo della nostra gita ci aspettava per farci da Cicerone della sua città.

Al termine della visita in molti entrammo in un bar per gustare un gelato e ognuno uscendo diceva ad alta voce "paga il dr. Zito" e così per il nostro collega la piacevole sorpresa finì una gogliardata che soleva piacevolmente ricordare negli anni di lavoro successivi.

Palermo; eravamo al termine del viaggio.

Abbiamo visitato i suoi monumenti, le sue piazze e vie più famose e siamo andati a Monreale.

E fu lì a Monreale che le signore salite sul secondo pullman si erano attardate nella visita ai giardini della Cattedrale.

Io, con tutti gli altri eravamo in attesa in un viale alberato e così mi preparavo mentalmente un discorsetto da fare al termine della cena di gala di quella sera che la Siciliana Gas ci avrebbe offerto in uno dei più prestigiosi ristoranti di Palermo.

Mi frullava per la testa qualcosa che ci coinvolgesse tutti, che tutti potessimo partecipare al ringraziamento assieme e, quindi era abbastanza naturale cercare un motto noto e coinvolgente: ripassavo mentalmente il GHEZ GHEREGHEZ GHEZ dei piloti militari e

l'IP IP IP URRRA! inglese; il più noto motto di D'Annunzio

EIA EIA EIA ALALA! usato dal fascismo e un verso tedesco sentito alle Olimpiadi di Roma ZIGHI ZAGHI ZIGHI ZAGHI EIL EIL EIL!

che usai anch'io rivolgendomi ad un loro numeroso gruppo quando Berruti vinse i 200 m., alzando contemporaneamente il braccio con la mosse di attaccarci l'ombrello.

Berruti aveva battuto il loro HARRI.

Tutto questo pensavo quando, mi accorsi che la parola GAS era breve ed incisiva se, l'avessi usata tre volte, chi mi sentiva avrebbe potuto rispondere altrettanto bene con la sigla SNAM che era breve ed aveva per noi un piacevole significato.

Quindi, GAS GAS GAS SNAM ripetuto due volte e alla terza volta per chiudere, tre volte SNAM.

Mi sembrava di aver risolto la possibilità che tutti potessero partecipare e sentirsi coinvolti nel momento finale di un ringraziamento o di una manifestazione rappresentativa.

Con un certo timore di apparire fuori dagli schemi, di essere deriso per questa iniziativa che poteva essere scambiata per eccessiva, ridicola e non appropriata, sono salito sul pullman e con una forte apprensione ho illustrato il mio pensiero che, se condiviso, avremmo potuto sperimentare la sera stessa al termine della cena.

L'idea piacque, ci fu un certo entusiasmo per cui provammo subito il nostro nuovo motto.

Ripetemmo la prova due volte con l'intesa di mettere al corrente le ritardatarie nostre compagne di viaggio perché ci dessero il loro contributo a sostegno.

La sera, fummo accolti dall'Amministratore Delegato della Siciliana Gas e dalla sua consorte nel prestigioso locale.

Ci aspettava una graditissima sorpresa. Su ogni posto tavola c'era una ceramica a forma di pesce splendidamente colorata (ceramiche di Santo Stefano di Camastra) che contenevano dei classici dolcetti siciliani.

L'ing. Caruso con quell'accoglienza ai Pionieri Snam dimostrava il riconoscimento del lavoro da loro svolto e il calore che riservava a chi aveva dedicato la vita aziendale per creare e sviluppare una grande Società.

Il pranzo fu degno della sorpresa iniziale e venne il momento del commiato.

Mi alzai, andai al centro della sala ed alle parole di elogio e ringraziamento dissi: "ed ora, sperando che non mi facciate fare una brutta figura urliamo tutti assieme il nostro ringraziamento e saluto con il motto che oggi per la prima volta sperimentiamo".

E quindi seguì un GAS GAS GAS SNAM!

GAS GAS GAS SNAM!

GAS GAS GAS SNAM! SNAM! SNAM!

L'urlo diceva che era finita la cena, era finita la gita ed era l'ora del ritorno a San Donato Milanese.

Il tempo ha mutato gli assetti societari.

Le tre Associazioni di Pionieri si sono riunite per volere dell'ENI che a sua volta era modificato inglobando le Società che prima la formavano per presentarsi al mondo con il suo marchio.

Anche il cane nero è migliorato ed oggi si presenta più snello e pimpante.

E così il nostro urlo-motto si è adeguato e modificato diventando

GAS OIL GAS ENI!

GAS OIL GAS ENI!

GAS OIL GAS ENI! ENI! ENI!

e mi auguro che duri a lungo e sia urlato da tutti quelli che operano in tutte le parti del mondo dove ENI è presente.

FRANCO FRANCESCATO

Assunto alla Snam nel 1958 al servizio Gasdotti. In seguito a Bologna come vicecapo zona. Quindi all'ufficio Linea per il metanodotto Vasto - Roma e, dopo, capo zona di Roma. Successivamente direttore della commessa Sud per i metanodotti della Sicilia per conto Anic e Miso, quelli di Puglia e il Benevento - Cisterna. Direttore del settore Centro - Sud della Snam e dopo della Linea. Negli ultimi anni prima amministratore delegato e poi presidente della Metano città.

Parabola di un geologo

di Claudio Sommaruga

Discorso in ricordo di Sommaruga al Famedio di Milano 2 novembre 2013:

“Claudio Sommaruga è stato uno dei testimoni più sensibili, appassionati e rigorosi del dramma vissuto da centinaia di migliaia di militari italiani catturati e deportati dai tedeschi all’indomani dell’armistizio del 1943. Cominciò per lui un lungo calvario in Germania e in Polonia

Negli ultimi vent’anni decise di impegnarsi per recuperare la memoria degli eventi drammatici di cui era stato testimone e vittima per ridare voce alle migliaia di prigionieri italiani che in silenzio rifiutarono il nazifascismo, spesso a costo della propria vita.

Le sue memorie, il suo impegno nel diffondere la conoscenza di quei fatti troppo spesso taciuti o dimenticati ci parlano di un uomo integro e coraggioso che seppe conservare e testimoniare i più alti e incancellabili valori di umanità, solidarietà e di dignità”.

GESTAIONE

Ai miei tempi antichi, nel “*ventennio*”, non c’erano geologi ma solo naturalisti e ingegneri tuffatisi nel vuoto applicativo geologico (mineraria, geofisica, geotecnica, grandi opere...) e che esploravano il mondo di sopra e di sotto; poi c’erano “*picasass*” collezionisti di minerali e fossili, prospettori minerari, cavaatori, minatori, scalpellini e affini oggi quasi scomparsi nel nostro paese.

Bambino di 6 anni, ecco lo shock che doveva condizionare la mia vita, come accadde a S. Paolo sulla via di Damasco: fu la mia prima miniera, quella d’oro di Pestarena (Macugnaga, Ossola).

Un amico di villeggiatura, Emilio Noè esperto ingegnere minerario ex - Katanga, poi docente di Arte Mineraria al Politecnico di Milano, mi mise in mano un martelletto, mi prese l’altra mano e mi introdusse dove la terra era vuota e dove, al baluginio delle lampade, sulle pareti si riflettevano ombre di fantasmi agitati!

Mio padre fece il resto: amministrava in Sardegna tra l’altro la miniera di ferro di S. Leone ed

una di rame e mi regalò dei campioni di minerali: affare fatto, divenni collezionista indelebile di sassi; poi dai 13 anni fui per cinque anni un incosciente speleologo solitario, a 16 anni, sabato e domenica, davo una mano a riordinare le collezioni di minerali e rocce del Politecnico di Milano, dove il mio “maestro” Noè insegnava Arte Mineraria e durante la villeggiatura, con una carta geologica del Varesotto del Nangeroni e relativo

manuale divenni apprendista geologo autodidatta; ventenne ero già membro delle Società Geologica, Mineralogica e di Scienze Naturali, raccoglievo e vendevo campioni di rocce al Politecnico, dove frequentavo e col massimo dei voti i corsi di Mineralogia e di Geologia Applicata di Emanuele Grill e di Ardito Desio.

Nel 1942, per iniziativa di quest'ultimo, con me suo modesto tirapiedi volontario che teneva le carte, sorse a Milano la prima facoltà italiana di Geologia Applicata, che frequentai prima come uditore (essendo iscritto al Politecnico) e dove poi, nel 1950, fui battezzato "geologo" a pieni voti e lode.

Sic! Non per vanto ma, per caso e fortuna, è andata così!

I "PIONIERI"

C'era una volta il "geologo pedone" e già dal 1800, i primi geologi e prospector mineralari, per lo più già alpinisti o speleologi, scrutavano ravvicinati passo a passo la terra, dal di fuori e dal di dentro e se c'era un fossile o un mineraletto non se lo perdevano. Poi da anziani magari (come Fabiani e Trevisan in Sicilia, a fine anni '40) percorrevano una mulattiera su una cavalcatura, solitamente un mulo, con minor fatica e col quale itineravano su maggiori distanze e riportavano più sassi, ma con osservazioni del terreno più fugaci e da maggior distanza ottica. Poi appena possibile i geologi si spostarono in moto (ancora negli anni '50 alla Montecatini e all' Agip) e poi in auto, esplorando più rapidamente aree sempre più dilatate ma osservate con minori dettagli. Io non avevo soldi e dal 1935 al 1952, inventai, senza seguaci il compromesso del "geologo ciclista" alternato al "geologo pedone": una attività faticosa ma anche per sentieri, col mio biciclo da corsa, pedalato o a mano, bardato da una cartella in canna e due portapacchi, anteriore e posteriore e un sacco da alpino in spalla: le osservazioni erano certamente meno dettagliate ma più rapide ed estese. Mi trasportavo sul campo d'azione in treno e poi pedalavo e camminavo.

PROFESSIONE: "GEOLOGO"

Fino agli anni '40 il geologo era un naturalista, per lo più accademico, con empiriche limitate cognizioni tecniche o addirittura insegnava matematica alle medie o scienze ai licei, professionalmente surclassato nella geologia applicata da ingegneri e periti mineralari improvvisati geologi ma che sapevano far di conto, forse con meno fantasia scientifica ma la prosa tecnica.

Finalmente, come detto, nel 1942 fu istituita a Milano la laurea in geologia applicata, distinta da quella in Scienze Naturali, più idonea ad una professione civile o statale da prospector, rilevatore, cantierista, analista chimico, paleontologico e petrografico, in campo ambientalistico, idrogeologico, geotecnico, geofisico, delle cave, miniere e

grandi opere, delle prospezioni petrolifere o geotermiche.

Mentre il geologo naturalista poteva fantasticare e inventarsi una faglia, il geologo applicato progrediva con continue verifiche delle ipotesi di lavoro grazie ai pozzi, scavi, trafori e miniere che marcavano il progresso e gli errori della scienza aggiustando il tiro.

Nel 1951, alla grande Montecatini Miniere, eravamo solo in 5 geologi alle dirette dipendenze, ma distinti, del grande vice direttore generale: venivamo sguinzagliati in questa o quella miniera, in supporto e in coda agli ingegneri e periti minerari. Ci erano rigorosamente vietate (ricordo il controllo della mia valigia nella foresteria della miniera solfifera di Cabernardi) la consultazione bibliografica e cartografica delle pubblicazioni scientifiche “per non avere preconetti”, come pure l’uso di microscopi, limitata richiesta di analisi di laboratorio (costano e ritardano i risultati) con perdite di tempo), la stesura di pubblicazioni scientifiche per non cadere nella tentazione della scienza utopica a scapito della tecnica e, alla mensa, il controllo se avevamo pillole sul tavolo, perché il geologo deve essere sano e portante e se borsista ingoiava pillole non veniva assunto e la visita medica di assunzione durava tre giorni, mai così esauriente in vita mia. Poi l’ufficio del personale esigeva che il geologo in missione dimostrasse di aver raccolto almeno 30 kg di sassi al giorno con un percorso di almeno 30 km, operazione difficile in miniera! Sbalordito, mi capitava spesso di discutere col mio capo che mi rimbeccava: < Ho due consulenti, Ippolito e Migliorini tra i più quotati geologi, ma che si neutralizzano tra loro...e devo credere proprio a lei, ultimo arrivato? Faccio di testa mia e lei si adegui! >.

Il geologo consulente, accademico o, professionista, precario o quello minerario, allora era un solitario coi deficit dell’isolamento.

Nello stesso anno, all’ Agip, confinata nella pianura padana, non c’erano geologi rilevatori ma solo una decina di geologi sui pozzi e in sede, col supporto di qualche perito e contrattisti di log elettrici e dei laboratori paleontologico, petrografico, geochimico, e prospettori geofisici. Allora la cartografia ufficiale italiana, topografica dell’IGM (Istituto Geografico Militare) e geologica del Servizio Geologico di Stato era in forte ritardo sulle necessità di un paese in macerie da ricostruire dopo la guerra, mentre l’AGIP doveva estendere d’urgenza l’esplorazione petrolifera fuori della Pianura Padana, per tutta la penisola, isole e fuori d’ Italia.

La svolta nelle conoscenze della geologia dell’Italia la imprese Enrico Mattei attivando nell’Agip, dal 1951, il rilevamento geologico col lavoro di gruppo e in particolare con squadre geologiche.

All’Agip fui assunto come geologo rilevatore per mie precedenti esperienze per diverse imprese minerarie (Miriva, Perlite, Sin, Montecatini, cave e miniere) con ottimi maestri come i citati Emilio Noè, Ardito Desio, Giuseppe Nangeroni, e ultimo Leo Ogniben, mio collega alla Montecatini).

Nel 1952 i geologi dell’Agip erano 27 e nel 1972 circa 200.

Negli anni ’50, la cartografia ufficiale topografica o geologica italiana disponeva solo di coperture parziali del territorio nazionale e l’Agip, che aveva solo pochi geologi di

cantiere, doveva uscire come detto dalla pianura padana e sviluppare l'esplorazione geologica petrolifera nella penisola, isole e magari all'estero. Uno dei miei primi incarichi, disposti dai miei capi del Centro Studi, ing. Tiziano Rocco e i geologi Gianfranco Facca e Dante Jaboli, fu l'organizzazione e il coordinamento dell'esplorazione geologica, sollecita e razionale, dell'Italia.

Si sviluppò allora la seguente "catena di montaggio" geologica: bibliografia, fotocartografia (da foto aeree militari o apposite), fotogeologia preliminare, controllo sul terreno dei punti chiave con spostamenti in fuoristrada o elicottero (tanto più su affioramenti lontani o altrimenti inaccessibili) e interpretazione geologica definitiva di campagna (terreni, serie stratigrafiche fondamentali per i geologi dei pozzi, limiti, tettonica) annotate nei libretti di campagna, carte topografiche o direttamente sulle foto aeree (con osservazioni anche dall'elicottero) e foto "Polaroid" annotate per le sezioni geologiche.

Le squadre geologiche erano composte da due geologi col supporto di un perito minerario (in campagna e come disegnatore, trattamento campioni...) e un operaio autista (aiuto portatore, collegamenti).

L'Agip allo scopo acquistò le prime Fiat Campagnole fuoristrada civili e il secondo elicottero civile in Italia (un Bell biposto a cabina a bolla di plexiglas con grande visibilità). Le squadre erano dotate di ufficio mobile con attrezzature per il trattamento preliminare dei campioni e microscopio da paleontologia/petrografia). I laboratori centrali di Lodi (ancora non c'era Metanopoli) assicuravano l'assistenza e le analisi paleontologiche, petrografiche e chimiche mentre il Servizio Geofisico sviluppava le prospezioni magnetiche, gravimetriche e sismiche sul territorio nazionale.

Le interpretazioni geologiche e geofisiche venivano tra loro integrate fino all'ubicazione del pozzo esplorativo, seguito da un geologo di cantiere ed esperti ai log elettrici e alle prove. Schema analogo negli anni '60 e '70 veniva seguito all'estero, con gli adattamenti opportuni, in Iran, Egitto, Sudan, Somalia, Libia, Tunisia, Marocco, Mauritania, Tanzania e Madagascar/Zanzibar. In particolare negli anni '60 -'70 seguivo come Exploration Manager ("Resplo 5") l'esplorazione petrolifera sahariana e sull'Oceano Indiano.

In parallelo con l'esplorazione petrolifera, dal 1951 agli anni 80, l'Agip sviluppò anche attività parallela ma subordinata, di teorizzazione, esplorazione e perforazione geotermica (da me seguite per l'Agip negli anni '50 e dal '75 al '90), uranifera, mineraria (carbone, sali, metalli) con geologi specializzati. Per la geotermia, nel 1952 - 54 fu esteso in tutta Italia dal geologo Gianpiero Francalanci, un censimento e campionamento, con pre-laboratorio mobile, delle manifestazioni termali nazionali e si ricorse alla supervisione scientifica col grande vulcanologo svizzero Alfred Rittmann, che mi insegnò il mestiere.

Poi l'esplorazione geologica petrolifera preliminare in terra ferma andò ovviamente riducendosi, con la sostituzione all'estero di geologi stranieri locali e lo sviluppo della geologia offshore e l'espansione mondiale dell'ENI.

GEOLOGI DA TAVOLINO

Chiuse in Italia le miniere ed esauriti i compiti di rilevamento geologico in terra ferma, i geologi odierni dell' AGIP, oltre a una moderna assistenza ai pozzi, sono sostituiti all'estero da geologi locali mentre in sede, a tavolino, collegati con satelliti, banche dati, calcolatori, pc e laboratori, ragionano, interpretano le prospezioni geofisiche per lo più offshore, su aree sempre più estese e lontane, quasi senza più un contatto diretto col terreno, ma satellitare, con la modellistica e l' informatica che accelerano i tempi e semplificano gli sforzi e i rischi del pensiero sciolto, tanto che oggi, nell'industria, vi sono perfino "geologi da tavolino" che non hanno mai rilevato sul terreno, con tesi di laurea compilative e visioni astratte dalle realtà geologiche. Per me, obsoleto geologo "old style", di scarpe e di testa e che le faglie le toccava, quando li incontro mi sembrano alieni di un altro pianeta, non so se più fortunati e soddisfatti!

GEOLOGO "PENSATORE"

Ora non sono che un nostalgico geologo pensionato, appiedato, anzi invalido in carrozzella e nonagenario, un romantico rilettore del "Bel paese" di Stoppani e delle dimenticate affascinanti avventure otto-novecentesche del naturalista Paolo Lioy, l'astronomo Flammarion, gli speleologi Martel, Casteret e Bertarelli, nonché un ripassatore della mia vita per me meravigliosa di esploratore geologo e speleologo, sopra e sotto in cinque continenti, registrata in 80 anni di note, foto e filmini.

Uno che quando arriva una catastrofe geologica, troppo spesso preannunciata da una Cassandra inascoltata, rotea come un avvoltoio sulla preda "i geologi l'avevano detto! Ma chi mai da' loro ascolto? A catastrofi avvenute, quelle che versano i politici sono lacrime di coccodrillo sul latte versato!

So come erano i geologi una volta, fondatori della moderna geologia ma ora non so come saranno i futuri geologi in un mondo globale, digitalizzato e impegnato in sempre più profonde e rischiose esplorazioni offshore, nella prospettiva delle ingenti future risorse energetiche degli "idrati di metano" diffusi offshore a modesta profondità ai margini continentali e nel permafrost, lo sfruttamento dei noduli metallici dei fondi oceanici, nei cambiamenti climatici naturali e provocati, nella prevenzione dei danni delle catastrofi, all' incombente crisi dell' acqua, nella ripromozione della sottovalutata geotermia a bassissima temperatura quale importante fonte energetica rinnovabile, costante, economica e pulita, ecc., ecc. E dire che l'Italia a Ferrara e Milano ha in gestione e sviluppo i due più grandi sistemi mondiali di teleriscaldamento urbano, rispettivamente ad alta (100°C) e a bassissima temperatura (14°C): "nemo propheta in patria!"

L'assicuratore prevede probabilisticamente solo "atti dell'uomo" negativi ma non gli "atti di Dio" (guerre, rivoluzioni, catastrofi naturali) e incassa "premi" superiori ai "risarcimenti".

Il geologo invece prevede anche possibili “atti di Dio” che ritiene potrebbero verificarsi, ma è male accolto come una Cassandra per prevenire danni che chissà poi se e quando si verificheranno e nel caso costeranno molto più della prevenzione! Chi avrà mai il coraggio di fare evacuare una città o una provincia allertando una catastrofe che avverrà chissà quando... o mai? Chi paga? E chi crederà più a un geologo dopo una evacuazione di massa inutile, per un evento non verificatosi?

Mi chiedo anche; perché un geologo non può ricevere un premio Nobel ma un farmacista o un poeta sì! Eppure la deriva dei continenti, la tettonica a placche, la ricerca scientifica e mineraria per lo sfruttamento delle risorse energetiche e minerarie dei fondi e sottofondi marini, quella dei mutamenti morfologici e climatici non hanno fondamentale importanza per gli ultimi sviluppi pacifici di una umanità sovrappopolata?

PENSIERI... DOMANDE INTRIGANTI SENZA RISPOSTE...

Roberto Carella ricorda il collega ed amico Claudio.

Il 2 Novembre 2013 il ns collega e mio carissimo amico Claudio Sommaruga, deceduto nel 2012, è stato accolto nel Pantheon dei Milanesi illustri, il Famedio del Cimitero Monumentale di Milano.

Claudio Sommaruga ha lungamente e proficuamente operato in Agip sia nel campo dell'esplorazione petrolifera che nel settore geotermico, a lui particolarmente caro per le sue radici culturali.

Colgo l'occasione per ricordare la sua figura di grande esperienza e umanità per mezzo della sua nota autobiografica scritta nel 2011, talora argutamente e nostalgicamente critica “Parabola di un geologo”.

CLAUDIO SOMMARUGA

1920, dirigente e Pioniere Agip (1951), Exploration Manager per l'Italia meridionale e insulare, poi per l'Africa del Nord e dell'Oceano Indiano, direttore di società AGIP all'estero (Libia e Tunisia). E' mancato nel 2012.

Ricordi di uno sport chiamato calcio

di Pier Federico Barnaba

Particolarmente intensa è la soddisfazione psicologica e fisica che si prova nel calciare energicamente un pallone con l'intento di scagliarlo quanto più lontano possibile; ci si libera così delle esuberanze di energia che abbiamo in corpo, ricevendo in compenso una buona iniezione di nuova linfa da spendere.

E' da qui che nasce il piacere di rincorrere la palla, di colpirla indirizzandola verso un compagno di gioco, dando così corso a quel progetto sportivo che nel calcio ha per obiettivo il gol, la rete.

Fin da piccolo sono stato attratto dal gioco del calcio, dal quale ho ricevuto tante sensazioni positive; tra queste le molte amicizie sorte e maturate in tempi e luoghi diversi con compagni di gioco, amicizie che si sono dimostrate durature e tuttora vive. E tanti sono gli episodi vissuti in questo sport, caratterizzati da una intensa carica di umanità.

Avevo undici anni quando entrai in quel mondo e ci rimasi, seppure in maniera non continua, per oltre una quindicina di anni. Ma poi ci ritornai ancora saltuariamente, fino a chiudere l'attività calcistica con un singolare e appassionante incontro di calcio che ci trovammo ad organizzare alla fine degli anni novecentosessanta in terra straniera, in Madagascar, tra due squadre costituite da personale malgascio e italiano appartenente alle due AGIP di Tananarive, la Mineraria e la Commerciale. Fu un avvenimento straordinario per noi che l'abbiamo vissuto, veramente degno di menzione anche per i riflessi favorevoli che comportò nei rapporti con il mondo locale.

Vissi le mie prime esperienze di calcio giocato nei Collegi Don Bosco di Pordenone e Bertoni di Udine; esperienze che furono favorite dall'intraprendenza degli Educatori di questi Istituti che, per tenerci buoni, si impegnavano seriamente nell'organizzare, in ore di ricreazione, allenamenti, incontri e tornei, promuovendo così il confronto sia tra alunni di classi diverse che tra gruppi di studenti di differenti indirizzi scolastici. Questo serviva ad accrescere l'entusiasmo e lo spirito di emulazione dei partecipanti alle varie competizioni.

Anche la denominazione delle squadre veniva scelta con studiata accuratezza e ricordo che il nome di "Fegatini" dato alla nostra squadra in occasione di un torneo fu determinante nel provocare in noi giocatori una carica corroborante che ci portò a vincere brillantemente quel torneo; i festeggiamenti che seguirono si conclusero con la premiazione; alla fine mi ritrovai con il premio di un bel Panettone che, essendo ormai prossimi alle vacanze di Natale, conservai gelosamente per consumarlo a casa con i miei.

In seguito, lasciato il Collegio, passai ad una vita più piacevole, nella calda atmosfera

familiare di Buja, alternando gli impegni di studio, il Liceo a Udine, con quelli sportivi.

Qui in paese ci organizzammo come una vera Società sportiva, con finanze piuttosto limitate, ma con tanta buona voglia di far bene, che ci permetteva di superare le piccole difficoltà quotidiane. Avevamo un magnifico campo di gioco, dove ci allenavamo e giocavamo le nostre partite; in più avevamo un discreto pubblico che ci accompagnava nelle nostre modeste imprese.

Le ristrettezze economiche richiedevano qualche sacrificio e, a proposito di questo, ricordo l'ammirevole disponibilità personale che dimostrava spesso il nostro amico Romano, per rendersi utile alla causa comune: Romano era di famiglia contadina, studiava alle Magistrali ed era inoltre un importante componente della nostra squadra calcistica: era la potente ala destra della nostra compagine; ebbene Romano, quando necessario, alle cinque del mattino era già in campo con gli arnesi necessari (falce e cote), non per allenarsi, ma per un impegno più faticoso, quello di falciare l'erba del campo che, se troppo alta, avrebbe potuto ostacolare il regolare svolgimento del gioco. Ma vi era pure una mira personale nell'operazione di taglio dell'erba e infatti l'impegno di Romano era particolarmente concentrato nei settori del campo dove lui stesso avrebbe agito con le sue travolgenti azioni da ala destra.

Protagonisti della squadra bujese erano anche Giuan e Armando, i due portieri, il vecchio esperto e il giovane emergente, ambedue di livello eccellente e di spirito pungente. E c'ero anch'io, che facevo da terzino destro, con il numero due sulla schiena, con una qualità di gioco che definirei mediocre, ma sorretta dal dinamismo e dalla passione che mi portavo appresso. Avevamo poi Enzo, Silvano e Valerio, veri giocolieri del pallone, Faustin, un potente carro armato che si esaltava nelle mischie più confuse, Giorgio, mio lungagnone compagno del reparto difensivo e poi il Nini, Gianni, Renzo, Tite, Vittorino e altri cari compagni di ventura che non si possono dimenticare, anche se da allora sono trascorsi più di sessant'anni.

Tra gli appassionati al nostro seguito avevamo anche l'amico Corrado, divenuto in seguito un eminente chirurgo di fama mondiale, e poi tanti altri, come Ennio, Ottavio, Rino, un gruppo di personaggi che sono rimasti intatti nel mio cuore e che ringrazio perché allora mi diedero tanto ed oggi mi gratificano con il loro ricordo.

L'attaccamento alla maglia dell'Associazione Calcio Buja era molto elevata da parte di tutti noi, giocatori, "dirigenti", accompagnatori e portaborse, ciascuno era sempre pronto a prestare sostegno materiale e morale alla compagine sportiva. Nei periodi di attività più intensa, tra primavera ed estate, eravamo impegnati a sostenere, ciascuno in base alle proprie capacità e disponibilità, la bandiera della squadra di fronte agli avversari che puntualmente si presentavano di domenica in domenica.

Le battaglie più impegnative erano riservate alle rappresentanze dei Paesi vicini: Gemona, Tarcento, Maiano, ma si estendevano ben oltre, anche in relazione ai tornei e campionati che eravamo in grado di disputare, sempre comunque a livelli contenuti, da Prima e Seconda Divisione e non certo da Serie A, B o C.

Di un certo richiamo per il pubblico paesano erano anche gli incontri amichevoli tra

i cosiddetti “giovani” e gli “anziani”, le cui età in media si aggiravano rispettivamente intorno ai 20 e ai 35 anni. In questi casi il tifo si accendeva oltre i limiti consentiti e gli arbitri erano talora costretti a imporre la loro autorità, come ad esempio nel caso che ricordo, in cui la partita fu sospesa tra le proteste del pubblico per carenza di giocatori rimasti in campo, dopo una nutrita serie di espulsioni per ripetuti eccessi di intraprendenza vocale e fisica.

Un altro mio ricordo riguarda un incontro quasi serio tra le squadre di Buja e di Gemona dei primi anni 1940. In vista dell'inizio della partita ci trovavamo negli spogliatoi, quando l'arbitro si accorse di aver dimenticato a casa il suo orologio e fu necessario trovarne uno tra noi... e fui io a sacrificarmi, mettendo a disposizione il mio prezioso Zenith.

La partita ebbe uno svolgimento regolare per noi bujesi, non altrettanto per i gemonesi che alla fine si trovarono con due gol nel sacco. Ciò destò le ire del pubblico di parte, che addebitò la sconfitta alle decisioni dell'arbitro, il quale fu costretto a fuggire in tutta fretta, portandosi appresso il mio orologio. Fortuna volle che uno dei nostri accompagnatori fu lestissimo nel rincorrere il malcapitato arbitro, a raggiungerlo e a recuperare quanto desiderato, prima del tentato assalto da parte degli spettatori traditi dal suo operato.

Legati alla nostra attività sportiva vi furono molti episodi gioiosi e di spensieratezza giovanile, come a Maiano quando, dopo una partita molto combattuta e finita in parità, fummo rallegrati dalla squisita ospitalità dei maianesi, con canti e balli accompagnati da buon vino friulano.

Un'altra piccola, divertente avventura fu da noi vissuta a Villalta di Fagagna, in un incontro di calcio con quella squadra. Nel corso del secondo tempo l'arbitro, senza alcun preavviso e con nostra sorpresa, lasciò improvvisamente il campo e di gran corsa si diresse verso gli spogliatoi.

Cos'era successo? Lo si seppe qualche minuto dopo dall'interessato stesso: era stata una imprevista e impellente sua necessità corporale a costringerlo a raggiungere con la massima urgenza una toilette; si scusò pietosamente con noi giocatori per non aver avuto il tempo di chiedere il nostro benessere ad abbandonare il campo, ma la dignità di quel povero arbitro subì una brutta caduta e cadde pure ogni residua traccia di rispetto e di considerazione nei suoi riguardi non solo da parte dei giocatori, ma anche del pubblico.

Per chiudere la cronistoria ricordo, con un certo ritegno, questo altro fatto, del tutto personale: ero ormai giunto in prossimità del mio “tramonto” calcistico, quando fui improvvisamente oggetto di attenzione da parte di un club legato all'Udinese Calcio, che volle comperarmi, cioè acquisire le mie prestazioni calcistiche; l'affare si concluse e l'Associazione Calcio Buja fu compensata con ben 10 mila lire (!), ma fu un magro affare per quel club, perché avevo ormai deciso di dedicarmi più seriamente agli studi universitari e pertanto di chiudere con gli stringenti impegni del calcio, proseguendo tuttavia nello sport della bicicletta, meno impegnativo e sempre appassionante.

Dopo questa spolverata di ricordi, sorge spontaneo il desiderio di fare un confronto tra il passato ed il presente dello sport calcistico, visto da un osservatore esterno al gioco stesso; ma, riflettendo un po', ritengo sia difficile se non impossibile procedere a un tale confronto, perchè sono troppe e tanto mutevoli nel tempo le componenti materiali e psicologiche che intervengono nella valutazione.

Gli importanti cambiamenti connessi al progresso tecnologico (radio, tv, ecc.), sommati all'evoluzione dei comportamenti umani, in particolare l'educazione e le esperienze maturate da ciascuno, rendono infatti problematico ogni raffronto.

Recentemente ho letto un parere dell'ex-Premier Mario Monti sul calcio di oggi; egli afferma molto severamente che "il calcio è diventato un fenomeno negativo, da cui nasce un crescente disgusto; lo spettacolo calcistico è sempre più suggestivo, ma è occasione di violenza, di intolleranza...".

Queste ultime osservazioni sono purtroppo motivate da fatti ripetuti che, per chi ha vissuto felicemente questo sport in tempi passati, sono motivo di profonda perplessità e di nostalgia, accentuata dalla difficoltà di trovare una identità di vedute con molti giovani di oggi, i cui pensieri e le cui azioni sono molto lontani da quelli che in passato erano i nostri.

In definitiva, la realtà dei fatti evidenzia una sostanziale differenza tra il passato, quando trionfavano l'entusiasmo e la passione personali, ed il presente in cui tutto tende ad essere governato da un generalizzato interesse materiale.

Per ritrovare la serenità, dopo queste malinconiche constatazioni, rivolgo il pensiero alla meravigliosa atmosfera regnante in quell'incontro di calcio, citato all'inizio, che anni fa giocammo in Madagascar in rappresentanza delle due Agip di Tananarive, allora guidate dai due rispettivi direttori e capitani in campo, il dottor Marcucci ed il sottoscritto. Fu un'esperienza veramente indimenticabile.

E quel simpatico episodio calcistico mi fa ricordare un altro avvenimento sportivo, il Rally Automobilistico che l'Agip organizzava annualmente in Madagascar attraverso percorsi impegnativi, tra foreste e aree desertiche di quella grande Isola; la manifestazione, che richiama l'adesione di molti piloti di alto livello internazionale, era seguita con entusiastico interesse e partecipazione da parte della popolazione locale e costituiva un motivo di stretto legame tra la rappresentanza italiana ed il Paese.

Sono ricordi che illuminano il passato e che, auguriamoci, possano rivivere nel futuro.

PIER FEDERICO BARNABA

Geologo. Assunto dall'Eni nel 1955 per le attività di esplorazione petrolifera in Italia e poi in Marocco, Tunisia e Madagascar. Dal 1972 addetto alla sismicità, alla subsidenza e alla difesa dell'ambiente e delle attività operative in Angola, Oman, Algeria, Tanzania, Yemen. Nel 1985, in accordo con l'Eni e in seguito a concorso, è docente nell'Università studi di Milano del corso di Geologia degli idrocarburi.

Ricordo personale di Enrico Mattei

di Hans Hunterhuber

Enrico Mattei venne in Val Pusteria nel 1952, probabilmente attratto dal temolo, un pesce del fiume Aurino, molto apprezzato dagli intenditori, che nell'Impero Austroungarico veniva inviato da Brunico alla corte imperiale di Vienna. Alloggiava a Brunico nell'Albergo "La Rosa d'Oro", di proprietà dei miei genitori, di solito durante i fine settimana, con brevi interruzioni, fino al 1962. I suoi soggiorni sono ricordati da una targa posta recentemente sulla facciata dell'Hotel. Un illustre gruppo di dirigenti del Gruppo Eni, in pensione e in servizio, guidato da Giuseppe Accorinti ex Direttore Generale dell'Agip Petroli, ha inaugurato la targa e ricordato Mattei.

Agli inizi Mattei aveva una stanza riservata per tutto l'anno. Il tavolo dove usava cenare con gli amici fu chiamato il "tavolo dell'onorevole".

Nei primi anni '50 arrivava il venerdì sera, ogni due settimane, in macchina direttamente da Milano quasi sempre insieme ad alcuni amici o con ospiti di Paesi dove l'Agip si era insediata e operava, o stava per insediarsi, e ripartiva la domenica sera, fermandosi a Bolzano per la cena. Non essendoci ancora l'autostrada del Brennero, il gruppo di amici, distribuito in due o tre macchine, impiegava mediamente 5 ore per arrivare all'Albergo "La Rosa d'Oro" (Die Goldene Rose). Lo ricordo da ragazzo, quando ero studente al Liceo Classico di Bolzano, come un uomo gentile, molto riservato, taciturno, quasi timido. Spesso distribuiva caramelle a me e ai miei fratelli. Si interessava ai miei piani per il futuro dandomi consigli e suggerimenti. Fu lui che mi consigliò di studiare ingegneria mineraria, cosa che di fatto poi feci. Qualche volta, se c'era posto nella sua macchina, con il suo fido autista, accompagnava mio fratello Heinz e me a Bolzano, dove la comitiva del gruppo di amici si fermava per la cena prima di continuare il viaggio per Milano. Durante il viaggio non parlava quasi mai. A noi ragazzi sembrava assorto in congetture, progetti e visioni molto importanti e impegnative, di portata mondiale. Mio fratello Heinz ebbe la fortuna, una volta, di essere invitato da Enrico Mattei a viaggiare con lui in aereo da Dobbiaco a Milano. Scesi dall'aereo a Linate, mio fratello rimase impressionato di come, di colpo, Enrico Mattei si trasformasse in una persona completamente diversa da quella conosciuta a Brunico: dinamico, pieno di energia, con una marcia in più da grande capitano d'industria in azione.

Nel 1956 iniziai, seguendo i suoi consigli, i miei studi di ingegneria petrolifera all'Università Mineraria di Leoben in Austria. A quel tempo, nel corso degli studi, era obbligatorio per tutti gli studenti fare un tirocinio pratico di tre mesi all'anno, per complessivi dodici mesi, da effettuare in miniera, in cantieri di trivellazione ed estrazione di idrocarburi, in laboratori ecc., documentati in un apposito giornale

firmato dal Responsabile Tecnico della Società o Impresa presso le quali si lavorava. In un fine settimana del 1958, nel quale incontrai Enrico Mattei alla Rosa d'Oro, con grande sforzo e vincendo la mia soggezione, gli chiesi di poter fare pratica e lavorare, insieme al mio compagno di Università Adì Feizlmayr, in un cantiere dell'Agip Mineraria. Si annotò la mia richiesta su un pezzo di carta e dopo alcuni giorni ricevetti una lettera dal dottor Gandolfi con l'indicazione di presentarci a San Donato Milanese in un determinato ufficio, che ci assegnò dapprima ai Laboratori e poi, per due mesi, a Gela. Fummo ricevuti dall'ingegner Egidio Egidi che ci impressionò moltissimo per la sua giovane età e per la sua competenza. In ottobre, quando rividi Enrico Mattei alla Rosa d'Oro, a Brunico, dovetti raccontargli dettagliatamente la nostra esperienza. Ero talmente entusiasta dello spirito pionieristico e della competenza delle persone e dei tecnici dell'Agip che avevo incontrato e della modernità' degli impianti che avevo visto, che egli mi offrì spontaneamente la possibilità' di ritornare a Gela l'anno successivo. La cosa che lo interessò e lo divertì molto fu il confronto che io gli feci tra l'Agip Mineraria e una impresa petrolifera statale austriaca, presso la quale avevo fatto un tirocinio l'anno prima, e della quale ero rimasto molto deluso per la sua pesante struttura burocratica e politicizzata. Nel 1959 ritornai nuovamente a Gela per un mese, questa volta con il mio compagno di Università Karl Frenes, di Valdaora in Val Pusteria. Il tutto, come l'anno precedente, a spese dell'Agip Mineraria! Gli altri due mesi di quell'estate lavorai alla IDECO, un'impresa costruttrice di impianti di perforazione del Texas, della quale Enrico Mattei mi diede il nome del Direttore. Questa volta a spese mie, ma con prospettive di guadagno estremamente allettanti per uno studente. Enrico Mattei mi diede l'indirizzo anche di un'altra impresa americana presso la quale avrei potuto fare un tirocinio: la Delta Drilling Company di Nuova York. Ci andai per due mesi nel 1960, insieme ad Adì Feizlmayr. Lavoravamo 8 ore al giorno per 7 giorni la settimana su un impianto di perforazione in Pennsylvania. Durante quei periodi di tirocinio, avendo sentito parlare molto di management, termine sconosciuto nei miei studi, e qui maturai l'idea di approfondire gli aspetti economico-aziendali dell'impresa petrolifera. Quando in un fine settimana comunicai questa idea a Enrico Mattei, egli fu visibilmente deluso e non condivise affatto questa mia decisione. Mi offrì di assumermi subito all'Agip Mineraria! Questa volta non lo ubbidii.

Dopo essermi laureato a Leoben nel 1960 mi iscrissi a Ca' Foscari, a Venezia, dove nel 1963 presi la laurea in economia e commercio con una tesi sulla politica degli investimenti delle imprese petrolifere. Purtroppo Enrico Mattei perì tragicamente nell'incidente aereo di Bascapè, il 27 Ottobre del 1962. Questa grande tragedia mi colpì fortemente e mi causò, oltre che un grande dolore, anche un grande rimorso e tanto rammarico per avere deluso Enrico Mattei, che avevo potuto conoscere e frequentare in Val Pusteria e i cui consigli ebbero un grande impatto sulla mia vita, sui miei studi e sul mio sviluppo e carriera professionali. Appena terminati gli studi alla Ca' Foscari inviai il mio curriculum al Responsabile del Personale dell'Agip Mineraria e nel Maggio dello stesso anno fui assunto dalla Società a San Donato Milanese. Ho lavorato all'Agip

Mineraria dal 1963 al 1968. Dopo due anni all'Ufficio Programmazione Investimenti, sono passato alla Divisione Estero, diretta da Ugo Colledan. Lo ricordo come un leader generoso, competente, braccio destro di Egidio Egidi (insieme a Umberto Cecconi e Piero Bernardini) nell'espansione della Mineraria in tutto il mondo. Tra le molte cose che ho imparato da Ugo Colledan, un insegnamento mi è stato particolarmente utile nella mia vita privata ed universitaria: il rigore dell'esposizione scritta. Un promemoria, una lettera, un documento venivano da Ugo Colledan censurati e corretti nei minimi particolari, tanto da far spesso disperare i suoi collaboratori. In più tutte le correzioni dovevano avvenire in modo tale da poter essere facilmente interpretate dalla segretaria, alleggerendole il lavoro.

Ricordo Ugo Colledan come un grande dirigente, al servizio generoso di una grande azienda e come educatore sotto la cui guida sono emerse personalità di grande rilievo.

I luoghi, le parole, il mito, ricordi di Anterselva

di Danilo Pedri

IL PESCATORE E IL FIOCINATORE

Non resta memoria di queste piccole, grandi umane cose passate che fanno di parabole, ma neppure di quelle che stanno per accadere, vi sarà ricordo, presso quei che verranno più tardi in questo complesso mondo globalizzato della disuguaglianza e del profitto.

Herr...Herr...barmherzig und frommigkeit (Signore...Signore...misericordia pietà)

Così incominciò a pregare e supplicare quell'uomo con le manette ai polsi, trascinato con una corda da due guardie di fronte a quel pescatore che roteava tranquillo la coda di topo per la pesca delle forelle(trote) sulla sponda del lago di Anterselva.

Il pescatore chiese alle guardie cosa avesse fatto quell'uomo, così maltrattato e addolorato.

Le guardie risposero: "E' un ladro di pesca, un fiocinatore, ha commesso infrazioni e ha molte multe da pagare al Consorzio della pesca".

"Sono un ladro per necessità, per fame, per disgrazie e tragedie che mi hanno colpito, quasi distrutto la casa e la famiglia" ribattè quell'uomo che si mise a piangere e cadde in ginocchio di fronte a quel pescatore, il quale dopo qualche istante disse alle guardie: "Liberatelo, non trattatelo così, dategli la sua lampada e la sua fiocina (i corpi del reato) garantisco io per lui e pagherò le sue multe."

Malvolentieri le due guardie accolsero quell'invito, poi discussero tra loro e redatto un verbale sui fatti del giorno, con l'impegno e la firma di quel pescatore fecero quanto a loro richiesto.

Questa è la storia che ho ascoltato da Peter di Dorf, a Santa Maddalena in Val Casies in un mese dell'Agosto degli anni '70 del secolo scorso.

Per l'insensatezza delle mie passioni e vizi di quell'età, mi trovavo in Val Casies, la valle a fianco e parallela di Anterselva, con dott.Mario Spina, un catanese dell'ufficio estero dell'Eni/Anic, a caccia di femmine di capriolo sterili (che si presentavano senza piccoli e non gravide).

Si potevano cacciare con permesso dell'Ufficio provinciale della Caccia e con una spesa di un centinaio di mila lire e relativo controllo.

Quella sera ne trovammo una, la ferimmo e cercammo di inseguirla per le radure e nel bosco senza esito.

Così facemmo tardi; arrivammo verso le dieci di sera a Santa Maddalena, dove

nell'unica trattoria del paese non trovammo posto, né per mangiare, né per dormire, era tutto esaurito.

Non sapevamo proprio cosa fare, dove andare; avevamo lasciato il nostro mezzo a San Martino 5/6km distante.

Eravamo molto stanchi e andare fino alla macchina nel buio, non ce la sentivamo.

E poi dove andare?

Mentre parlavamo così tra noi, sul da farsi, capitò nei pressi della trattoria un uomo con una mucca che trainava una treggia su cui erano i bidoni del latte.

Mario, buon conoscitore della lingua tedesca, lo salutò e gli chiese dove si potesse alloggiare in quel piccolo paese deserto a quell'ora e che sembrava senza anime.

Nella conversazione un po' in tedesco e un po' in italiano, rivelammo la nostra identità; ci presentammo come milanesi lavoratori in ENI.

E quell'uomo aggiunse "di Mattei!"

Bastò quel nome a cambiare il volto, le maniere, e l'atteggiamento di quell'uomo, che sembrò mettersi totalmente a nostra disposizione e ad assisterci.

Ci disse che nel paese potevamo trovare alloggio presso famiglie private, ma a quell'ora non sarebbe stato più possibile; non ci avrebbero accolti, e continuò il discorso dicendo: "Abito a 2km da qui, a Dorf, vi posso ospitare a casa mia, ho due piccole stanze con il letto per dormire."

Salimmo sulla treggia, trainata dalla mucca, guidata da Peter.

Arrivammo a notte alla casa, ci chiese se avevamo fame e ci invitò a mangiare qualcosa, rinunciammo data la stanchezza, andammo subito a dormire.

Al mattino ci svegliammo presto e trovammo una bella tavola apparecchiata in quella tipica casa tirolese, con tutte le specialità e le bontà della zona, che la signora moglie di Peter aveva messo insieme.

Arrivò anche Peter dalla stalla, si sedette con noi, ci comunicò che eravamo suoi graditi ospiti e ciò lo faceva per gratitudine che lui doveva a quell'uomo che si chiamava Enrico Mattei: questi l'aveva salvato dalla rovina.

Così Peter completò la sua tragica storia:

"In quel tempo facevo di tutto per sopravvivere, il cacciatore, il pescatore di frodo, il raccoglitore di funghi, mettevo trappole per uccelli e caprioli, non avevo più niente da mangiare e su cui contare, ero solo a combattere la mia povertà.

La mia stalla e il magazzino erano stati completamente distrutti dall'incendio provocato nel fienile dai miei due figli, mentre giocavano nel freddo dell'inverno e volevano scaldarsi: la bimba di 5 anni si bruciò e morì subito e il bimbo di 7 anni è rimasto vivo, è qui in carrozzella, come vedete, paralizzato alle gambe.

La casa aveva subito danni notevoli, non avevo mezzi per rimettere in sesto le cose; la banca alla quale avevo richiesto un prestito, mi rispose che non mi poteva finanziare, perché fornivo sufficienti garanzie.

Due giorni dopo quel fatto dell'arresto da parte delle guardie e la relativa liberazione per l'intervento di quel pescatore, mi recai in Anterselva nella casa dove dimorava.

Portavo con me due formaggi per dimostrargli la mia riconoscenza.

Mi ricevette, parlammo per quasi un'ora e lo misi a conoscenza dei miei problemi e delle mie disgrazie.

Gli dissi che non avevo speranza di riprendermi, anche perché la banca non mi concedeva prestiti.”

Allora Mattei mi chiese:” Quale banca?” “La DeutscheBank di Bolzano” risposi.

“Bene!” disse” Trovati domani mattina verso le 11 nella sede della banca, farai la tua richiesta e lì ci sarò anch'io.”

Così mi disse e così feci.

Portai a casa 10milioni di lire in un mutuo ventennale, con il quale ho messo le cose a posto e ho fatto continuare la vita, grazie a quell'Uomo che mi fece perfino asfaltare la strada per casa mia.

Ora cari lettori, provate in questo nuovo mondo globalizzato a trovate una personalità che abbia un cuore e un'anima come quelli del primo Presidente dell'Eni, se ne siete capaci.

I luoghi, le parole, il mito, ricordi di Anterselva

di Danilo Predi

L'UOMO CHE DISTRUSSE UN MONDO E LO RICOSTRUÌ

Di quanto e di tutto il bene che si può dire di quell'Uomo, cacciatore di bollicine nelle valli e nelle paludi e le trasformò in un miracolo, come scritto sul libro 3 della memoria raccontata edita dall'eni, si può dire anche che fu rapitore, distruttore e ladro, come Prometeo che rubò il fuoco agli Dei per distribuirlo in terra.

Insomma distruttore di quel mondo rimasto in genesi con la creazione e la sua maledizione.

In quella terra del ravennate che dalla Raspona va alla valle della Canna e oltre con l'Adriatico Mare, dove erano quelle macchie di pini e quegli stagni coronati di ninfee, con fiori bianchi e rosa e grandi foglie cuoriformi su cui cantavano le rane, saltava il migliarino dal cappuccio nero e volteggiavano le farfalle macaoni, colorate del mitico simbolo del Sol Levante, con l'Albanella librata in alto ad ali spiegate, ferma come lo Spirito Santo pronto a scendere sulla terra; ora c'è un traliccio con un'armatura e un recinto con la scritta "Pozzo numero X Divieto d'accesso".

E con questo, di quel mondo primitivo tutto è scomparso; è iniziata la nuova era, con la leggenda del metano costruita da un Uomo solo ed è bastata a sopprimere tutte le altre.

Quegli indigeni traducevano così i loro pensieri con grande affetto per i loro luoghi, sconcerto per la stravolgimento del loro mondo e vedere il futuro per loro era al momento impossibile.

Nell'introduzione al libro 3 della memoria raccontata eni, il giornalista Antonio Toma dice che il racconto: *L'Uomo che trasformò le bollicine in un miracolo*, gli ricorda il drammatico romanzo "L'isola dei cacciatori" di Peter May, una leggenda norrena, nella quale la popolazione locale si sentiva condannata a dare la caccia agli uccelli artici ed ad ucciderli con un macabro rituale per sopravvivere e liberarsi da incubi e terrore.

Il libro ovviamente, si ispira a temi mitologici dell'Europa settentrionale e centrale per racconti e credenze sulla caccia selvaggia, come *Wilde Hunt* in Inghilterra; *Wutende Heer* in Germania e caccia degli spiriti, o caccia alle streghe, *Cazza Saibgda* in Romagna.

Fino agli anni 60 del secolo scorso, frequentavo la valle, sostavo anche per qualche giorno.

Per il vivere quotidiano andavo nelle osterie per un pane con due sardelle o quattro pavarazze in brodo, da Sant'Alberto al Mezzano e fino all'Adriatico e di storie di quei luoghi ne ho ascoltate tante.

Conoscevo bene quei posti, perché mio cugino Berto, sindacalista, tagliatore di

canna di palude, sostava per lunghi periodi dall'autunno ai primi giorni dell'inverno e viveva nei casoni di canne e di paglia nella valle.

I luoghi del Mezzano e di Sant'Alberto erano celebri per le storie con le fattucchiere e le streghe che popolavano le zone più isolate e depresse della valle e incutevano paura specie alle donne e ai bambini.

Per tenerli sempre sotto controllo e preservali dai pericoli si diceva loro.” *Stà atenti, parchè s'lant ciapa in cù, la t-ciapa ad man!* (Se non ti prende oggi, la strega ti prende domani!).

Questi però venivano salvati per le loro marachelle se si comportavano poi bene e le streghe venivano allontanate e cacciate dagli spiriti buoni della valle.

La cacciata selvaggia per uccidere e liberarsi da streghe e fattucchiere, donne vecchie, brutte, alle volte belle e scandalose, veniva effettuata in notti oscure e iniziava improvvisamente con l'accensione di fuochi degli spiriti vicini e lontani della valle e degli stagni, con il latrare dei cani, scalpitio di zoccoli di cavalli, ventate di fuoco che toglievano il respiro e che precedevano il corteo dei morti, giustizieri della palude. Anch'io fui coinvolto in quelle credenze.

Una notte di settembre con un caldo insopportabile, ero seduto fuori dal casone di canne, di fronte al grande stagno buio e nero, nella valle della Canna.

Improvvisamente all'estremità dello stagno, alla mia destra, sull'acqua vidi brillare una piccola luce chiara, con un leggero soffio diventò una fiamma dritta e immobile, ma poi una ventata e un'onda di fuoco percorse tutto lo stagno e così com'era apparsa rapidamente scomparve.

Sentii la ventata calda al passaggio, un rumore come quando si accende la fiamma dell'acetilene, poi un latrare di cani, seguito da un silenzio di morte.

Mi avvicinai spaventato a mio cugino e gli chiesi cosa poteva essere quel fenomeno; Lui tranquillo mi disse: ”Non ci fare caso, è lo spirito buono della valle che va a cacciare una strega.”

Si era all'inizio degli anni '60 e lavoravo già a Metanopoli, possedevo una FIAT 1100 e 28 anni della mia vita. Un sabato mi ritrovai al Mezzano con Berto, nella vecchia osteria un po' fuori dal paese.

Qui incontrammo due amici, Fafin e Medardo che tornavano tristi dalla tenuta dei conti Orsi Mangelli, dopo essere stati alla Raspona, per cercare una giornata di lavoro da fare.

Non avevano trovato niente, per loro non c'era proprio nulla da fare; la canna non si tagliava perché non rendeva più; le giornate agricole erano tutte coperte dai braccianti del sindacato CGIL di Ravenna.

I due amici erano molto avviliti anche perché i loro vecchi lavori di pescatori di frodo e fiocinatori non si potevano praticare più e gli allevamenti di anguille erano sorvegliati da guardie armate di Comacchio.

Esprimevano questi loro pensieri in tristezza e preoccupazione ad alta voce e tutti quelli dell'osteria dividevano e solidarizzavano con quei due disgraziati.

Berto allora prese la parola e rivolto a tutta quella gente disse: *"Al saviv quel ca ja vi da fe, i mi burdell!?: mandì a che paes e cont Manzel ,cont Raspon e andì a lavurè a Ravena in tla fabrica nova! A là, i lavora, tot i dé, i magna, i bè e si guadagna! "(Lo sapete quel che c'è da fare i miei ragazzi?: mandate a quel paese il conte Mangelli e il conte Rasponi e andate a lavorare a Ravenna nella fabbrica nuova! Là, lavorano tutti i giorni, mangiano, bevono e se li guadagnano!)"*

E loro di rimando: *"ma alà chi cmanda?"*(ma là chi comanda?)

"MATTEI, MATTEI!!! E noi con Lui! Fu la risposta.

E così fecero, quei fiocinatori e bracconieri!

In poco tempo divennero tutti *"ANICENI"* senza più l'incubo delle streghe e del lavoro.

E quell'Uomo in breve fu circondato dalla venerazione della popolazione del luogo, anche di quella nella quale vi erano coloro che nelle credenze e nella superstizione, ritenevano, come gli dei, che quell'Uomo fosse come Prometeo.

MATRIOSCHE...di ricordi

di Remo Marchetti

Dalle stelle alle stalle. Lasciare la Svizzera per la Russia. È il 1989 quando mi mandano a Mosca per mettere in piedi una nuova società che deve costruire la prima stazione di servizio targata Agip.

Il cagnolino a sei zampe, cadute le barriere e con il vento della perestrojka in poppa, sta per varcare il confine russo. E scodinzola.

Lui, il cagnolino. Oddio, io forse un po' meno. Certo è una bella sfida per me, una nuova missione e un'altra avventura. Ma il balzo avanti (o indietro a seconda dei punti di vista) non è certo facile.

Avete presente Ginevra? Dove anche i fiori crescono in fila indiana con un ordine ben preciso e perfino le strade sono tirate a lucido. Uno specchio. Io lì stavo.

Ora pensate a Mosca, ma non a quella di oggi con i grattacieli, i ricconi alla Abramovich e i quartieri di lusso dove un tempo c'erano gli alberghi del regime e i casermoni popolari.

Immaginate un aeroplanino, piccolo piccolo, che cerca di volare ma che suo malgrado è nato con un'elica che va in avanti e l'altra che va indietro. E che quindi sta fermo e consuma tutto il carburante, tutte le energie, ruotando attorno a se stesso perché gli manca una direzione ben precisa. Non sa dove sta andando.

Un paradosso vivente, ecco cosa era la Russia di allora.

Cercherò di raccontare in pillole le cose più curiose che mi sono capitate. Piccole perle di ricordi. Piccole matriosche, tanto per restare in tema.

Atterro all'aeroporto moscovita in una sera da lupi. Buio. Niente luci. Neve. Ghiaccio. Freddo. Sembrava la Siberia. Mi sforzo di vedere fuori dal finestrino ma non si vede un bel niente. Perché non c'è un bel niente da vedere. L'ultima stazione del mondo conosciuto.

Sulla pista di atterraggio c'è un uomo, da solo, che dà indicazioni al comandante dentro la cabina con delle lucette in mano. Ha i baffi congelati, un grande colbacco e un'aria persa. Una pena.

Scendo dall'aereo. Nessuno in giro. Oddio ma dove sono atterrato? Faccio la trafila per passare la dogana, ore in attesa per il controllo passaporto. Le guardie mi osservano con aria furbilla, come per dire "ma tu qui che cazzo ci sei venuto a fare?"

Già, me lo chiedo pure io.

Benvenuto a Mosca, mi dico da solo. Lascio l'aeroporto e una macchina noleggiata dalla società mi porta in albergo, credo al Rassiya, il famigerato hotel che ha fatto un pezzo di storia russa. Un via vai di spie, generali del KGB, ambasciatori e ballerine del Bolshoi. E che ora non esiste più, è stato tirato giù per costruire palazzi di lusso.

Mi viene da piangere. Non sto nemmeno nella copertura degli espatriati sotto cappello Eni, quelli a cui danno subito una casa tutta loro da veri stranieri. Una casa all'inizio non me la vogliono dare, a me. Perché non sono russo. Vivo in albergo per russi mica il lussuoso Mejdunarodnavya come gli altri espatriati. Spetta al socio russo farmi vedere delle case da pagare chiaramente in rubli ma pare che non esistano. Una volta con mia moglie vediamo questo bell'appartamento grande bianco con vista sul fiume Volga, dicono che possiamo averlo. A noi sta bene lo vogliamo tanto ma anche questa volta niente da fare. Peccato.

Io sto sotto il cappello russo. I miei è come se mi avessero dato in affidamento ai soci russi. Dopo tutto si tratta delle prime joint venture italo-russe della storia, in un momento clou proprio quando la Russia di Gorbachov si sta aprendo agli stranieri.

È l'era della perestrojka, bellezza. La Russia sta implodendo e i russi cercano di capire come fare per aprirsi al mercato libero. Con i risultati che oggi sono sotto gli occhi di tutti.

Fra mille difficoltà devo entrare nella mentalità loro. Devo fare il russo, capire come funziona il sistema e imparare la loro lingua. Mimetizzarmi, come le truppe USA in Vietnam.

All'inizio fu un vero cultural clash. Uno scontro di civiltà.

Prima sorpresa: l'ufficio non esiste. Il quartier generale da dove dovevamo espanderci nel resto del paese con altre stazioni di servizio destinate a sorgere, ossia la cuccia del cagnolino a sei zampe, è in una specie di parco in una casupola di proprietà del nostro socio russo, la Rosneft, tra l'altro confinante con un grande cimitero. Vallo a spiegare ai russi che dalle nostre parti non è proprio di buon auspicio.

Non conosco i russi ma da subito imparo a mie spese, confrontandomi con i grattacapi giornalieri del lavoro, che i russi pur di non dare l'impressione di essere inferiori a un occidentale non ammettono mai di avere sbagliato.

Soprattutto se questo occidentale occupa una posizione importante.

Mi guardano come fossi una bestia strana caduta da un'altra galassia. Come un turista per caso.

Capitolo spese di rappresentanza. A parte la contabilità che doveva seguire i criteri sovietici, concetti come "avviamento" e "spese di rappresentanza" mi fanno subito capire la differenza: loro non sanno nemmeno cosa siano.

Mi spiego con un esempio. Una volta stabilito nel consiglio di amministrazione l'ammontare delle spese di rappresentanza per il primo anno di esercizio, resto sorpreso quando pochi giorni dopo il direttore generale della società, che per legge all'inizio doveva essere russo trattandosi di una joint venture, mi dice che le spese le ha già fatte lui - ha comprato sigarette, alcol e tutto quanto l'immaginabile per l'ammontare stabilito dal cda per l'esercizio in corso - e che le ha portate a casa sua e messe sotto chiave. Ma che se voglio le posso andare a prendere quando mi pare. Si era preso, si potrebbe così dire, la custodia legale.

Questo perché era andato ai negozi Berioska dove i russi normalmente, a meno che non abbiano dollari, non possono entrare. Tanto meno comprare. È l'emporio delle cose proibite: tutto ciò che è occidentale. E il direttore, come è comprensibile, è uscito di testa. Non ha mai visto tutto quel ben di dio e ha pensato, senza malizia, che il posto più sicuro dove tenere i beni fosse proprio il suo salotto di casa.

Un pomeriggio a una nostra impiegata che era venuta a portarmi dei fogli da firmare in albergo offro al bar dell'albergo, il Nazionale, una bibita. Questa a un certo punto inizia a guardarsi intorno, poi si fissa sulla fila di bottiglie esposte dietro al bancone. Le guarda come fossero delle apparizioni. A un certo punto non resiste: si alza e si avvicina allo specchio del bar sgranando gli occhi dall'incredulità. Poi si gira verso di me e fa: "Ma che per caso c'è una mostra di bottiglie, come mai così tante?"

Esilarante la scelta delle pompiste. Donne e motori, si sa, è sempre una formula vincente. I russi pensavano che un buon prodotto petrolifero, in una stazione altamente moderna, nella loro mentalità dovesse essere presentato da ragazze eccezionalmente belle. Top model. Avete presenti le russe? Alte, cosce lunghe, fighissime. Tutte giovanissime. Saranno loro le nostre prime "pompiste", operatrici della pompa alla stazione di servizio. In Russia dovevano essere per tradizione tutte donne. Ora non so. Ma allora era così.

E io mi trovo a selezionarle. Quando si dice avere l'imbarazzo della scelta.

I russi erano affamati di tutto. Soprattutto di ciò che non avevano mai visto, tanto meno posseduto.

Poco dopo il mio arrivo dall'Italia via Ginevra, arriva il materiale per costruire la stazione di servizio. Rubinetti, bagni, trafilati metallici, mattonelle. Avevamo noleggiato un deposito e ci avevamo messo una società di sorveglianza che faceva la ronda notturna coi cani. Un giorno mi chiama la polizia perché un cane aveva braccato un uomo che aveva cercato di rubare dei materiali. Diceva che era innocente, ma è venuto fuori che era uno della società. Un impiegato forte dell'accesso facilitato che sperava di portarsi a casa qualche rubinetto. Manco fossero stati d'oro.

Dall'Italia per costruire la stazione arriva pure del personale qualificato. Uomini soli, lontani dalle proprie famiglie, che alla fine inevitabilmente si mettono insieme alle ragazze del posto convinte di aver trovato forse una via per migliorare la propria vita, mentre gli espatriati si scoprono all'improvviso George Clooney, convinti fino al midollo di essere belli e irresistibili.

Una di queste chiede a un collega di portarle un letto dall'Italia. Perché poverina dormiva su una branda. Come facevi a criticare queste donne quando pur di mangiare si mettevano con i muratori e gli idraulici italiani in trasferta?

Ma i russi erano anche molto generosi, con quel poco che avevano. Trovandosi per la prima volta a che fare con una società straniera con in cassa dei dollari, vedono schiudersi davanti ai loro occhi il miraggio di viaggi pagati, cene al ristorante, aerei e taxi. Gli si apre un mondo nuovo. L'Eden. L'Eldorado. Avevano intravisto da

lontano l'America. Ma per non fare vedere quanto ci sbavavano dietro, a ogni novità dicevano "normalna". Normale, niente di che. Per non darti soddisfazione.

Quando a un alto esponente russo, in viaggio in Italia, gli viene offerto di scegliere in un supermercato quello che vuole, questo fra le varie cose riempie il carrello di scatolette di cibo per gatti, pensando che forse fosse per umani. Quando glielo faccio notare, lui mi risponde che lo sapeva che era cibo per gatti e che infatti lo aveva comprato proprio per il suo amatissimo Fidu.

All'epoca uno degli incubi per un occidentale era andare fuori a cena in macchina e rientrare a casa un po' brilli - cosa "normalna" dati i fiumi di vodka che scorrevano - con la semi certezza di incontrare un Gai. Ma non intendo mica un omosessuale, bensì un poliziotto russo. Si chiamavano così: Gai. Le persone più dolci e burbere che si possa immaginare. E se ti fermava la prassi era questa: mette il naso dentro la macchina e dice automaticamente, pure se sei astemio dalla nascita e non hai mai bevuto neanche una goccia di Campari soda, che sente puzza di alcol e che ora sono guai con il permesso di soggiorno. Tu, per liberartene, ecco che gli metti sotto al naso la banconota da dieci o venti dollari. Uno stipendio per lui. E così la puzza di alcol diventa subito odore di soldi e ti lascia andare. Arrivederci a grazie.

Una sera uno di loro, dopo aver intascato il dazio, si offre di farmi la scorta fino in albergo per evitare che altri suoi colleghi in divisa mi potessero fermare. Insomma, si è voluto assicurare l'esclusiva.

Poi mi raccontano un episodio alquanto pittoresco accaduto a un nostro collaboratore che fermato da un Gai, alla solita affermazione "sento puzza di alcol ma non ho bevuto", risponde "io sento puzza di merda ma non mi sono cagato addosso".

In fondo era gente semplice, i russi. Gente che per decenni ha vissuto nel buco del mondo e che poi quando gli si è aperto il cielo non ci ha più visto. Venivano da un paese ricchissimo - di materie prime, di cervelli, di arte, conoscenza, storia e arte - ma che al tempo stesso il sistema politico aveva lacerato. Polverizzato.

In un paese così ricco non poteva essere messa in vetrina tanta povertà per troppo tempo. Un paese che aveva dato i natali a grandi uomini - Pushkin, Dostoevsky, Chagall, Chekov e mi fermo qui altrimenti il racconto finirebbe alle calde greche - come poteva un paese così, mi chiedevo ogni giorno, andare avanti guardandosi perennemente indietro e inciampando sempre sui propri passi?

Un mondo così colorato e colorito che non poteva che uscire da un'opera di Shakespeare o Chaucer. Il mercato di Ismailova - oggi sparito e parte di un'era antica e perduta - era il loro mercato delle pulci. Altro che il Flea Market di Londra o il nostro Porta Portese. Sembrava un incrocio sulla Via della Seta: tappeti, animali, spezie, icone meravigliose. Gente mista di ogni pelle e colore, razza e religione, ma tutta quanta proveniente dalla Grande Madre Russia. Un vero e proprio mosaico.

Alla fine la jointe venture tra Italia e Russia ha portato a un bel progetto. La stazione di servizio è la punta di diamante di una collaborazione proficua. Il cane

a sei zampe si è naturalizzato: ossia è passato al 100% sotto cappello e proprietà dell'ENI, con ottime performance. Ha un grande pedigree, ma è rimasto solo. Nonostante i piani iniziali di proliferazione su tutto il territorio, non ha avuto altri cagnolini ed è oggi l'unico guardiano sulle strade di Mosca.

28 SETTEMBRE 1965: io c'ero

di Bruno Mazzotti

Nel luglio del 1955 venni assunto come cuttista (aiutante del geologo di cantiere) all'Agip Mineraria e preso in forza presso il Gruppo Cantieri Romagna che aveva la sua sede a Ravenna.

Espletate le pratiche burocratiche connesse all'assunzione, venni accompagnato presso il Reparto Geologia che all'epoca era diretto, se non ricordo male, dal Dott. Righetti. Qui giunto, dopo le presentazioni di rito, un geologo si premurò di spiegarmi brevemente in che cosa sarebbe consistito il mio lavoro che, aggiunse, avrei dovuto svolgere presso il cantiere di Alfonsine.

Poiché era una persona di esperienza e sapeva quale poteva essere lo stato d'animo di un giovane quando inizia un lavoro di cui non conosce niente, per tranquillizzarmi mi disse che quello che dovevo fare non era difficile come potevo aver pensato e che, una volta in cantiere, un geologo mi avrebbe seguito nella fase di apprendimento.

Raggiunta Alfonsine, mi recai presso il cantiere dove, un impianto Cardwell 02, stava perforando il pozzo n° 19. Capo cantiere era un piacentino, il Geom. Riva, cui subentrò, dopo poco tempo, un altro giovane piacentino, Pietro Bazzana.

Affrontai il nuovo lavoro con l'entusiasmo dei miei 19 anni e mi adattai subito alla vita di cantiere. Ancora oggi ricordo il periodo trascorso ad Alfonsine con un po' di nostalgia. E non soltanto per gli anni della *perduta* giovinezza. Ad Alfonsine mi trovai subito bene: la località non era lontana da Ravenna, mia città natale, i colleghi di lavoro erano comprensivi e disponibili ad aiutarmi se mi vedevano in difficoltà. Anche la sistemazione logistica messa a disposizione dall'azienda era buona: disponevamo infatti di una mensa nel *mitico* albergo Stella e di posti letto, dove poter dormire, nello stesso albergo ed in alcune case private.

Il campo di Alfonsine si era rivelato produttivo e la perforazione, per mia fortuna, continuava. Rimasi ad Alfonsine due anni, al termine dei quali venni trasferito in Abruzzo, ad Alanno.

L'Agip Mineraria, in quegli anni impegnata nell'ampio programma di sviluppo della ricerca voluto da Enrico Mattei, spostava gli impianti di perforazione in quelle località che i rilievi sismici rivelavano essere più promettenti. Naturalmente, sulla base dei risultati ottenuti, l'azienda faceva le sue scelte. Ed una delle scelte cui venne dato priorità fu la Sicilia. Scelta che comportò, nel 1958, il mio trasferimento in quella regione.

Mi trovavo in Sicilia da quasi quattro anni quando venni a sapere che l'Anic, una Società del Gruppo ENI, aveva costruito a Ravenna uno stabilimento petrolchimico per la produzione di gomma sintetica e di concimi azotati.

Ormai stanco della vita da *zingaro* che avevo condotto in quegli anni, chiesi di essere

trasferito all'Anic. Il cambio di Società, che dal punto di vista strettamente economico non mi era certo favorevole, se accordato, avrebbe soddisfatto però il mio desiderio di tornare a Ravenna e riprendere uno stile di vita più *normale*. La risposta che ottenni fu al momento negativa. Mi venne spiegato che l'Azienda, per rendermi competente nel mio lavoro, aveva investito su di me e non voleva per questo privarsi del mio apporto.

Anche se la risposta era stata negativa, la mia richiesta aveva forse smosso qualcosa: di lì a qualche mese infatti ottenni un riavvicinamento. Fu così che, dopo 4 anni e due mesi in Sicilia, venni trasferito al Reparto Geologia del Gruppo Cantieri Perforazione Alta Italia che aveva la sua sede a Cortemaggiore.

Le mie peregrinazioni al seguito degli impianti di perforazione naturalmente continuarono, soltanto che stavolta avvenivano in zone relativamente più vicine alla mia città, che raggiungevo nei giorni di riposo.

Il lavoro al quale attendevo si svolgeva su impianti che perforavano prevalentemente in Lombardia. Di quel periodo ricordo un particolare che mi aveva colpito: la diversità della campagna circostante rispetto a quella romagnola a cui ero abituato: nei campi non c'erano frutteti e grano come da noi, c'era soltanto erba.

Cominciavo a disperare di tornare in Romagna quando, finalmente, ottenni un vero riavvicinamento alla mia città con l'assegnazione ad un impianto che aveva iniziato a perforare il pozzo Bellaria 1. Ultimata la perforazione di quel pozzo però, l'impianto, con mio sommo dispiacere, venne trasferito a Serra Capriola.

Nel 1962 a Porto Corsini, una località del litorale a pochi chilometri da Ravenna, venne allestito un cantiere per la costruzione di un impianto per la perforazione in mare. Gemello del Perro Negro, all'impianto venne dato il nome di Paguro. Varato nel 1963, il 15 agosto dello stesso anno iniziò l'attività con la perforazione del pozzo Ravenna Mare 6.

Quando venni Inviato come cuttista sul Paguro, la mia vita cambiò radicalmente perché, terminata la settimana lavorativa, potevo finalmente rientrare a Ravenna e trascorrere qualche giorno con la mia famiglia. Quello che allora ancora non sapevo era che quel trasferimento avrebbe dato un svolta, questa volta veramente radicale, alla mia vita lavorativa.

Ero sul Paguro già da qualche tempo, la mia vita scorreva su binari piuttosto tranquilli con le giornate trascorrevano nel solito *tran tran*.

Una sera, era il 28 settembre del 1965, al termine del mio turno di lavoro, mi recai, come sempre facevo, nella mia stanza per darmi una *rinfrascatina*. Espletato questo mio bisogno corporale, andai in mensa. Era una serata come tante altre e durante la cena scambiai le solite chiacchiere con i miei compagni di tavola. Avevo appena terminato di mangiare quando un forte boato scosse la piattaforma. Al boato seguì un sibilo altissimo. Ero stato in Sicilia ed avevo assistito ad una eruzione dell'Etna. Il rumore che sentivo mi ricordava quello del vulcano: pensai subito al pozzo.

Nella concitazione del momento e nell'agitazione che ne seguì, le prime frasi che riuscii a decifrare furono quelle dei perforatori che dicevano che bisognava abbandonare

la piattaforma. Stentavo a crederci, quando vidi lì vicino un tecnico della Schlumberger che conoscevo. Lo raggiunsi e gli chiesi perché non si chiudevano, come avrebbero dovuto, le valvole di prevenzione; mi rispose spiegandomi che le valvole o non avevano funzionato oppure la gravità dell'incidente era tale da averle rese inservibili. Il tecnico, che aveva già avuto una esperienza simile nel Golfo Persico, mi disse che in situazioni del genere il rischio maggiore era costituito dal fuoco e che, per nostra fortuna, noi avevamo a che fare con il gas e non con il petrolio. Il petrolio infatti, una volta incendiato, avrebbe potuto propagarsi e creare intorno alla piattaforma un mare di fuoco. Abbandonare il Paguro era anche per lui la soluzione che offriva le maggiori possibilità di salvezza.

Ero molto agitato e restio ad abbandonare l'impianto; il timore del fuoco però prevalse su ogni altra considerazione. Indossai, come facevano tutti, il giubbotto salvagente.

Il tecnico della Schlumberger, che ai miei occhi appariva determinato e sicuro di sé, mi trasmetteva un senso di sicurezza. Lo seguii. Raggiungemmo la *gamba del Paguro* che sosteneva l'eliporto e, attraverso la scala di emergenza che la percorreva (il comando elettrico che azionava l'ascensore era stato scollegato), scendemmo al livello del mare.

Vedevo altri compagni che, raggiunto il livello del mare per altre vie di fuga, abbandonavano la piattaforma. Quando avevo deciso di seguire il tecnico della Schlumberger mi ero prefissato, una volta in mare, di raggiungere un pozzo isolato non molto distante dal Paguro, di salire sulla piattaforma di produzione e di attendere lì l'arrivo dei soccorsi.

Non appena in acqua cercai di mettere in atto i miei propositi. Mi trovai però subito in difficoltà: la corrente era forte ed io ero impedito nei movimenti dal giubbotto salvagente che incorporava, sul lato anteriore, un'*anima* in sughero che dalla vita arrivava sin sotto il collo. Il suo effetto galleggiante, che spingeva la parte rigida del giubbotto fin sotto la mia gola, oltre a procurarmi dolore (mi lasciò lividi che rimasero più di una settimana), limitava di molto i miei movimenti. Intorno a me sentivo le voci dei compagni che si chiamavano e si cercavano nel tentativo di rimanere uniti per farsi vicendevolmente coraggio e soccorrere chi si fosse trovato in maggiore difficoltà.

Io continuai a nuotare nel tentativo di mettere in atto il mio proposito: senza però riuscirci. Anche se impedito nei movimenti mi ero però allontanato dall'impianto ed avevo perso ogni contatto con gli altri. Cominciò così una attesa angosciata. Dopo un tempo che mi sembrò interminabile venni finalmente issato a bordo di uno dei mezzi di soccorso. Fui fra gli ultimi, credo, ad essere messo in salvo.

Non appena a bordo cominciai a sentire il freddo che non avevo avvertito quando ero in acqua. Mi fecero subito bere grossi sorsi di brandy e mi avvolsero con alcune coperte di lana.

Era notte fonda e da quando avevo abbandonato la piattaforma erano trascorse quattro ore e trenta minuti.

Quando arrivammo in porto c'erano delle ambulanze già pronte in attesa. Venni

subito trasportato al Santa Maria delle Croci, l'ospedale cittadino e ricoverato. Le mie condizioni di salute, considerato quello che mi era accaduto, erano sufficientemente buone. Soltanto il cuore sembrava un po' ballerino: mi fu diagnosticata una leggera tachicardia dovuta probabilmente alla permanenza in mare ed allo sforzo psichico-fisico che avevo dovuto sostenere. Seppi che il giorno successivo al nostro salvataggio era scoppiato il temuto incendio. Immaginai che la *taglia*, o qualche altro oggetto, scagliato dalla violenza dal getto di gas misto ad acqua che fuoriusciva dal pozzo, fosse andata a sbattere contro la torre dell'impianto provocando la scintilla che aveva incendiato il gas.

Quello che era accaduto a bordo lo sapevo anche se non ne conoscevo i particolari tecnici. Quello che non sapevo era come fosse stata affrontata l'emergenza. Cercai queste notizie sui giornali usciti nei giorni immediatamente successivi all'incidente: giornali che ancora conservo.

Seppi così che per la ricerca ed il salvataggio dei naufraghi erano stati mobilitati tutti i mezzi navali disponibili. Aziendali e non. L'Azienda aveva mobilitato due navi, l'Agip Calabria e l'Agip Abruzzo, il motoscafo Corte di Cadore ed alcuni pescherecci di ditte contrattiste. La Capitaneria di Porto, la Guardia di Finanza ed i Vigili del Fuoco, avevano fatto uscire in mare tutte le motovedette e le lance a motore di cui disponevano. Anche l'ospedale era stato allertato: alcune stanze erano state riservate per il ricovero di eventuali feriti o ustionati, si temeva l'incendio, ed il personale specialistico assicurava una costante presenza.

Appresi anche che nella sciagura erano morti tre colleghi fra i quali il geologo Arturo Biagini, mio superiore diretto. Di Biagini, Mauro Menichetti, anche lui a bordo del Paguro in quel tragico giorno, ha scritto un accorato e sincero ricordo, pubblicato sul libro *"PAGURO - Immagini da un relitto"* (Editore Calderini), di cui ricordo, con particolare emozione, gli ultimi tre paragrafi che mi sembrarono subito premonitori di quello che poi accadde:

"Biagio, come familiarmente lo chiamavamo noi del Paguro, era in ferie in quel periodo ma, saputo che il pozzo era giunto all'obiettivo, aveva all'ultimo momento deciso di fare un salto a bordo per assistere alle operazioni di carotaggio.

Ricordo, come fosse ieri, le parole che mi rivolse non appena ebbe ripreso fiato: Mauro, ma se succede qualcosa come saltiamo fuori da qui?

Dopo poche ore un fischio assordante, di quelli che non lasciano dubbi su ciò che sta per succedere, lacerò l'ambiente. Fu la fine del Paguro. Biagini purtroppo non fu tra quelli che ne uscirono fuori".

Venni dimesso dopo una settimana di ricovero. La tranquillità della vita in famiglia mi riportò ad una normalità che avevo quasi dimenticato. Pensavo spesso all'incidente: mi aveva scosso molto più di quello che in un primo momento avevo creduto: non me la sentivo più di tornare al vecchio lavoro. Mi recai presso il Centro di Produzione di Ravenna e chiesi un colloquio. Mi ricevette Mario Pacini, il capo del personale.

Mi aprii e spiegai quello che era il mio *stato d'animo*. Quando ebbi finito di parlare

mi disse che, purtroppo, al Centro di Produzione non c'era una posizione di lavoro che corrispondesse alla mia specializzazione e, cosa più seria, non possedevo altre specializzazioni riscontrabili nella pianta organica. Vedendo la mia delusione aggiunse che si era reso disponibile un posto da Guardia Giurata: avrei prestato servizio in portineria dove, nei momenti di assenza del telefonista, avrei dovuta *badare* anche al centralino telefonico. Naturalmente avrei dovuto fare dei turni perché il servizio di guardia si svolgeva nell'arco delle 24 ore. Accettai e dopo circa un mese ripresi il lavoro.

Feci servizio come Guardia Giurata per circa due anni poi, finalmente, si rese libera una posizione nell'ufficio del personale e mi venne proposto questo nuovo incarico, che accettai.

Venni così inserito nel Reparto Relazioni col Personale dove, nel corso degli anni, espletai diverse mansioni. Sono rimasto "al personale" sino al 1992 quando sono andato in pensione.

BRUNO MAZZOTTI

Assunto in Agip nel 1955, ha lavorato presso Cantiere Romagna Ravenna al reparto geologico come "cuttista" al pozzo Alfonsine 19, 1956 al Settore di Chieti, 1958 al settore Sicilia, 1962 a Cortemaggiore, dal 1963 al 1971 operativo a Settore di Ravenna, dal 1972 al 1974 addetto servizi di vigilanza, dal 1975 al 1992 all'unità relazione col personale settore operativo nord di Ravenna. Pensionato dal 1992.

Ricordi della mia permanenza in Iran

di Antonio Delle Canne

Nell'estate del 1964 sono arrivato in Iran in contratto con la Sirip, in qualità di responsabile del campo off-shore nel Golfo Persico, del Centro Olio sulla costa (BOC – Barhrgansar Oil Center, in cui veniva trattato e stoccato il greggio prodotto) e del terminale marino per le petroliere che venivano a ritirare il greggio. Inoltre mi occupavo del Liaison Office di Khorramshar che provvedeva ai contatti con la NIOC di Abadan, alla gestione del movimento del personale e agli approvvigionamenti per il centro e la piattaforma.

Dopo aver preso conoscenza delle varie problematiche legate all'attività, iniziai le visite di cortesia alle autorità locali ed una delle prime fu al responsabile della Marina Iraniana del Golfo Persico, l'ammiraglio Fatemi. L'incontro fu positivo e, nonostante la differenza di età, si instaurò un rapporto di reciproca simpatia che si dimostrò, in seguito, utile in più occasioni. Questi mi raccontò di aver frequentato l'Accademia Navale a Livorno e, tra le altre cose, di aver visitato più volte la nostra piattaforma, dove aveva potuto gustare il miglior caffè del medio Oriente. Prima di congedarmi mi comunicò che, entro un paio di settimane, sarebbero arrivate ad Abadan due fregate della Marina Militare italiana (una era la Margottini, dell'altra non ricordo il nome) e mi invitò al ricevimento organizzato per gli equipaggi delle due navi.

In quell'occasione conobbi i due Comandanti ed a fine serata chiesi loro se fossero interessati a vedere le nostre attività, dato che, sulla via del ritorno, sarebbero passati vicino al nostro terminale marino. La proposta fu accettata con entusiasmo e così ci incontrammo il giorno successivo per fissare il programma, fornire la frequenza radio su cui contattarci e le coordinate del nostro terminale. Nella mattinata del giorno stabilito, le due navi gettarono le ancore nel punto convenuto e da una di esse partì un elicottero che venne a prendermi, mentre dal campo partì un motoscafo con una quindicina di italiani ed iraniani, per la visita delle navi. Con la stessa imbarcazione scendemmo a terra, io con i due comandanti ed un primo gruppo dell'equipaggio.

I viaggi si susseguirono sino a dare, ad una cinquantina di persone, la possibilità di visitare le navi o i nostri impianti e di pranzare in loco.

Nel primo pomeriggio, con il personale delle navi che era sceso a terra, si decise di fare una visita al vicino villaggio (di circa 200 abitanti) che ci forniva il personale per i lavori manuali. Qui avevamo installato una fontana che erogava acqua prodotta dal nostro impianto di dissalazione (in precedenza, l'acqua potabile era prelevata da una sorgente distante oltre 10 Km.), una linea elettrica che alimentava una ventina di lampadine situate nelle due stradine del paese e le utenze di una piccola scuola da noi costruita. In questa scuola, frequentata da circa venti ragazzi, le lezioni erano tenute a

turno, per circa 6 mesi, da giovani diplomati che, invece del servizio militare dovevano fare gli insegnanti nei villaggi più poveri.

Nel frattempo, fra il personale delle due navi ed il nostro, si era instaurato un rapporto di viva cordialità e, visto che da noi c'era un campo sportivo, venne organizzata una partita di calcio. I possibili giocatori che erano sulle navi vennero fatti scendere a terra e, nel tardo pomeriggio, le due squadre erano pronte ad entrare in campo, SIRIP contro Marina.

Qui apro una breve parentesi, per raccontare un anefatto: quando arrivai per la prima volta al campo, tra le cose che mi incuriosirono, fu il trovare un disco, ancora sigillato nella custodia originale, con l'inno nazionale italiano; seppi che era stato portato lì per essere trasmesso durante l'inaugurazione del centro ma che, forse per problemi diplomatici (?), la cosa non si poté fare.

Decisi allora di sfruttare l'occasione che si presentava, e quando le due squadre furono schierate in campo, dall'altoparlante partì il nostro inno; il personale italiano che, anni prima, all'inaugurazione del centro, non aveva potuto sentirlo, fu felice e commosso. La partita finì, com'era auspicabile, con un bel pareggio e, dopo una puntata al bar della mensa, ci salutammo contenti per aver trascorso insieme una giornata indimenticabile. Alcuni giorni dopo, mi contattò da Teheran l'amministratore delegato della società per trasmettermi i complimenti del nostro Ambasciatore (informato dalla Marina Militare) che aveva anche espresso il desiderio di fare una visita al BOC, cosa che fece un paio di mesi dopo.

ANTONIO DELLE CANNE

Entrato in Agip nel 1964 dopo aver lavorato con Gulf Oil Company dal 1957, 1964-1969 Golfo Persico, Iran: Field Superintendent con Sirip, campo di Bahrgansar, 1962-1972: Tunisi, Direttore Tecnico con Sitep, 1973-1981: Ravenna, Direttore Tecnico, Agip Settore Nord, 1982-1991: Chieti e Ortona, Agip Settore Centro e Meridione.

La storia di Odisseo - Ferruccio 1928

di Ferruccio Knittitz

Vivo a Ravenna da quasi quarant'anni; per la precisione dal 1974. In questa, che oramai considero un po' come la mia città, vive anche una delle mie figlie, che qui si è formata una famiglia. Oggi posso tranquillamente dire di aver trovato a Ravenna quella stabilità, quel punto fermo, che avevo cercato per tanto tempo. Nel corso della mia vita lavorativa, come si capirà anche da quello che mi appresto a raccontare, mai avevo vissuto tanto in uno stesso luogo.

Forse è anche questo uno dei motivi per i quali, sempre più spesso, penso agli avvenimenti che mi sono accaduti e che mi hanno condotto sino a questa città.

Quando ho fatto la mia apparizione in questo mondo, Fiume, dove sono nato nel 1928, era italiana e tale è rimasta sino alla fine della seconda guerra mondiale. Ma Fiume non è stata sempre italiana: città di confine ha subito nei secoli l'influenza delle nazioni confinanti che spesso se la sono contesa.

Pur senza avere la pretesa di riscriverne la storia, credo sia opportuno, per comprendere meglio quello che mi appresto a scrivere, raccontare in modo breve e succinto alcuni degli avvenimenti che in varie epoche hanno travagliato la città dove sono nato ed i suoi abitanti.

Dopo "l'avventura" di D'Annunzio, i fiumani furono chiamati a scegliersi la forma di governo. Le elezioni ebbero luogo il 24 aprile dello stesso anno: 6114 cittadini votarono per gli autonomisti di Riccardo Zanella che sosteneva che Fiume doveva essere uno "Stato Libero" e 3440 per D'Annunzio, che sosteneva l'annessione di Fiume all'Italia. Zanella fu Presidente dello Stato Libero di Fiume dal 5 ottobre 1921 al 3 marzo 1922 quando, in seguito all'aggressione fascista, il governo venne spodestato da un colpo di stato favorito dalla complicità delle forze militari italiane che avevano il mandato di mantenere l'ordine pubblico. Annessione che venne ufficialmente confermata con il successivo Trattato di Roma sottoscritto nel 1924 da Italia e Jugoslavia. Il Trattato, che contrastava con i fondamentali della legislazione internazionale, venne imposto alla Jugoslavia, con minacce e rappresaglie, dal Governo italiano allora presieduto da Benito Mussolini.

Anche se contesa dagli Stati confinanti, la storia di Fiume vanta però lunghi periodi di autonomia e, benché inserita geograficamente nella Croazia austriaca, Fiume non è mai stata croata ne si è mai sentita tale.

La città conobbe l'autonomia comunale sin dal 1400 quando, verso la metà del secolo, l'imperatore Federico II gliela concesse.

La concessione ebbe la sua definitiva consacrazione nel 1779 quando, in conseguenza di un *atto* della regina Maria Teresa, regnante d'Austria e regina regnante di Ungheria,

Boemia, Croazia e Slavonia, divenne “Corpo Separato ed Autonomo” annesso alla corona ungherese.

In seguito ai moti rivoluzionari ed anti-asburgici del 1848, che interessarono anche Milano e Venezia, l'Ungheria proclamò l'indipendenza dall'Austria. Il nuovo stato magiario, che aveva sperato invano nell'aiuto della Francia e dell'Inghilterra, durò appena 17 mesi e gli insorti vennero sopraffatti a Schwechat dalle truppe austriache, agli ordini del croato Conte J. Jelacic', composte da ben 40.000 soldati. Così, per punire l'Ungheria da una parte e premiare l'importante aiuto ricevuto dalla Croazia dall'altra, l'Austria cambiò il destino di Fiume annullando l'atto del 1779 che aveva consacrato Fiume come “Corpo Separato ed Autonomo” e sostituendo l'amministrazione ungherese con quella croata.

Con lo sgretolamento dell'impero austro-ungarico, avvenuto in seguito alla sconfitta nella “grande guerra” del 1915-18, Fiume si trovò contesa sia dal Regno d'Italia che dal Regno dei Serbi, dei Croati e degli Sloveni, la futura Jugoslavia. Per superare questi contrasti, le nazioni vincitrici affidarono al presidente degli Stati Uniti, Woodrow Wilson, l'incarico di risolverli con un arbitrato. Wilson, sensibile alla “questione fiumana” perché considerava Fiume un caso a se stante per il suo secolare regime di autonomia nel regno d'Ungheria, ed anche perché era consapevole che nell'opinione pubblica americana era diffusa la convinzione che i fiumani mai vollero diventare croati, essendo la popolazione, secondo uno studio condotto nel 1919 da Henry I. Hazelton, composta per il 65% da cittadini di lingua italiana, per il 22% da cittadini croati e per il 15% da cittadini ungheresi. Wilson propose come soluzione la creazione dello “Stato Libero di Fiume” che cessò, de facto, con il colpo di stato del 3 marzo 1922, a seguito del quale venne inviato, per garantire l'ordine pubblico (nella città continuavano i disordini), il Generale Gaetano Giardino, che assunse la carica di Governatore. Il trattato di Roma, sottoscritto il 27.1.1924 dai due stati, sancì la congiunzione di Fiume all'Italia.

Nel giugno del 1940, con l'invasione della Francia, l'Italia si affiancò alla Germania nazista ed al Giappone, in quella che diventò la 2ª guerra mondiale. Nel 1941, con tedeschi, ungheresi e bulgari, partecipò anche all'invasione della Jugoslavia. Le truppe italiane partirono da Fiume.

Nel mese di luglio del 1943 Mussolini venne messo in minoranza dal Gran Consiglio ed arrestato. Il Re, Vittorio Emanuele 3° affidò il governo al generale Badoglio, che l'8 settembre annunciò che l'Italia aveva firmato un armistizio con le truppe alleate le quali, nel frattempo, erano già sbarcate in Italia.

Giunti a questo punto, credo che i cenni storici che ho più sopra richiamato, siano più che sufficienti per rendere meglio comprensibile il mio racconto; che riprendo qui di seguito.

Il 20 settembre del 1943 i tedeschi occuparono Fiume e crearono una “zona di operazione litorale adriatico” - che comprendeva le province di Trieste, Pola, Gorizia e Lubiana - che passarono così sotto il diretto comando germanico che, immediatamente, richiamò alle armi i giovani nati sino al 1926, concedendo loro di poter scegliere fra le seguenti alternative:

- arruolarsi nella X^a MAS
- aderire alla Repubblica Sociale italiana
- arruolarsi nell'esercito tedesco (Polizei),
- aderire all'organizzazione TODT che era impegnata in costruzioni difensive quali bunker, ostacoli anticarro, ecc.

Le classi 1927-1930 vennero invece obbligate al lavoro coatto con la TODT.

Mio padre, che in quegli anni lavorava alla ROMSA, venne militarizzato. Mio fratello, classe 1926, scelse di lavorare per la TODT; dopo qualche mese venne però deportato in un campo di lavoro in Germania da dove ritornò, molto indebolito e con la scabbia, soltanto nel giugno del 1945.

Anche io, che nel frattempo ero stato assunto alle FONDERIE SKULL di Fiume, venni militarizzato.

Questa la situazione di Fiume quando, il 3.5.1945, i partigiani del Maresciallo Tito occuparono la città dopo che i tedeschi se ne erano andati.

I "Titini" indissero anche loro una leva per i giovani nati a partire dal 1927; mio fratello venne però esentato in quanto reduce dalla Germania.

L'Italia ufficiale praticamente non esisteva più: i funzionari dello stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, Questura e Prefettura, vennero arrestati e deportati. Il 1° gennaio del 1947 i "Titini" chiusero il confine italiano.

Mentre i miei genitori rimanevano a Fiume, io e mio fratello venuti a conoscenza dei vincoli che stavano per essere imposti, decidemmo di andarcene.

Io partii il 30 dicembre del 1946 per Trieste, non ancora occupata dagli Jugoslavi, preceduto in questo da mio fratello, che il giorno prima era partito per Milano per recarsi presso degli zii.

Quando giunsi a Trieste, privo di lavoro e con scarsi mezzi di sostentamento, decisi di recarmi a Brindisi dove avevo saputo che il collegio "Nicolò Tommaseo", sede durante la guerra dell'Accademia navale di Livorno, era stato aperto per ospitare gli studenti giuliano - dalmati che non avevano potuto terminare gli studi perché militari o profughi. Qui, nel giugno del 1947, mi diplomai in ragioneria. Terminati gli studi e mancando alternative, mi impiegai presso lo stesso collegio come "istitutore" dove assolsi a questo incarico sino al gennaio del 1950 quando venni assunto, in sostituzione di mio padre, presso la Sede centrale di Roma della ROMSA.

Per spiegare la mia assunzione devo fare però un passo indietro. Nel 1924 Fiume venne annessa all'Italia con tutte le sue industrie: silurificio, cantieri navali, raffineria ROMSA, fabbrica tabacchi ed altre industrie minori.

Nel 1926 dalla ROMSA, dove lavorava mio padre, nacque l'A.G.I.P. che acquisì la gestione diretta dei carburanti e lasciò alla società di origine, la ROMSA appunto, la raffinazione e la gestione degli oli lubrificanti a marchio "ITALOIL".

I miei genitori, che come ho detto erano rimasti a Fiume, riuscirono a rientrare in Italia soltanto nel 1948. Al loro rientro vennero avviati presso la ex caserma Vittorio Emanuele di Gaeta, dove era stato allestito un campo profughi, ed alloggiati in un box le cui pareti erano costituite da coperte militari distese.

Quando mio padre si recò alla ROMSA per essere riassunto, ricevette una risposta negativa: aveva 54 anni, era considerato troppo anziano e, soprattutto, il suo stipendio di ex capo ufficio spedizioni era considerato troppo alto, e, come se non bastasse, c'era anche in ballo una cospicua somma per arretrati. Dopo quasi due anni di trattative mio padre, che aveva rinunciato ad azioni legali, giunse ad un compromesso: la ROMSA avrebbe assunto me al suo posto e lui avrebbe ricevuto una liquidazione conteggiata con lo stipendio del 1945 e non con quello del 1950.

Mio padre accettò per amor mio che, al momento, avevo un lavoro precario. E fu così che, il 20 gennaio del 1950, venni assunto alla ROMSA ed inviato presso la sede centrale di Roma in via delle botteghe oscure per svolgere mansioni nell'ufficio Salda/conto clienti come contabile e corrispondente amministrativo. Assunzione che determinò un'altra svolta nella mia vita.

Il 1° gennaio del 1960 la ROMSA venne assorbita dall'AGIP; assorbimento che determinò il mio trasferimento all'ufficio Fatturazione della DICO/CED (Direzione Commerciale e Centro Elaborazione Dati) che aveva la sua sede in zona S. Paolo, ed infine, quando venne terminata la costruzione del grattacielo dell'ENI, inviato nella nuova sede all'EUR.

Nel 1964 venni trasferito - con la funzione di Responsabile Amministrativo della gestione carburanti, lubrificanti ed Agipgas - presso l'Agenzia Provinciale di Napoli.

Nel 1966, quando l'AGIP cedette ad imprese private le attività sino ad allora svolte dalle sue Agenzie Provinciali, venni nuovamente trasferito: questa volta a S. Donato Milanese presso l'Ufficio Verifiche della Direzione Mineraria.

Il nuovo incarico mi portò molto presto in giro per l'Italia: dovevo infatti effettuare verifiche amministrative presso tutte le Unità Nazionali dell'Azienda. E non solo, perché in una occasione venni inviato in Mauritania per sostituire il Responsabile amministrativo

Nel 1974 venni trasferito a Ravenna come responsabile amministrativo del Settore Nord dell'AGIP Direzione Mineraria dove, in precedenza, avevo fatto una verifica amministrativa. E qui mi accadde un fatto piuttosto singolare.

Ero a Ravenna da pochi giorni quando il Capo Settore, ing. Adalberto Gulli, mi convocò nel suo ufficio. Dopo avermi consegnato la relazione sui risultati della verifica che io stesso avevo effettuato, mi chiese di esaminarla e di fornire una risposta giustificativa alla Direzione. Il precedente responsabile, infatti, era dovuto partire in tutta fretta per la Norvegia senza poterlo fare. Così finì che da controllore divenni controllato.

Il 27 dicembre del 1985, su segnalazione dell'Agip e successiva proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Onorevole Bettino Craxi, mi venne conferita l'onorificenza di "Cavaliere all'ordine di merito della Repubblica" a firma del Presidente della Repubblica Onorevole Francesco Cossiga.

Non credo di dover aggiungere altro, se non che continuai a ricoprire l'incarico di Responsabile amministrativo sino al 1968 quando, raggiunti i sessant'anni, andai in pensione.

UN RISCONTRO MOLTO ORIGINALE DI UNA VERIFICA AMMINISTRATIVA

Il mio primo impatto con il Settore di Ravenna lo ebbi quando mi incaricarono di fare una verifica amministrativa presso lo stesso.

Conoscevo già la tipologia della contabilità che vi si teneva perché avevo già effettuato, qualche mese prima, la stessa verifica al Settore di Gela.

Ma, mentre a Gela avevo avuto come interlocutore soprattutto il Rag. Camano che a Gela era una istituzione e non solo, nel Reparto Amministrativo, a Ravenna, a parte l'ottima collaborazione del Dott. Biancoli, ho trovato due personaggi particolari: i Sigg. Bertini e Miserocchi. Un mio amico della Sede di S. Donato Milanese che li conosceva bene, li aveva definiti due vecchi (non di età) "marpioni". Capaci e ferratissimi nelle procedure erano le colonne del Reparto ai quali si affiancava un cassiere di "ferro", Grippaldi, che aveva molto rispetto per i "piccioli" della Società (in quell'epoca si pagavano per contanti anche gli stipendi).

Insomma ho trovato del personale molto valido che mi ha permesso di svolgere la verifica in modo ottimale.

In quei giorni ho saputo dall'Ing. Gulli e dallo stesso Biancoli che la posizione di Responsabile Amministrativo si sarebbe resa vacante fra breve.

In quel periodo il mio Ufficio verifiche di S. Donato era in procinto di sciogliersi (per trasferimento alla Sede di Roma e, in parte, all'Eni) e, per quanto mi riguardava, dopo ben otto anni che ne facevo parte andando in trasferta continua (feste comprese) presso tutte le Unità periferiche nazionali della Direzione Commerciale e poi della Mineraria, nonché presso una Società estera in qualità di Responsabile Amministrativo, ero piuttosto stanco. La famiglia la vedevo, come si deve, solo durante le ferie.

Quindi, prima di rientrare in Sede dopo la verifica, ho chiesto all'ing. Gulli se gradiva eventualmente la mia nomina a Responsabile amministrativo del Settore e, avutane risposta affermativa, ho interessato al riguardo il mio superiore Dott. Mercante e, dopo altro benessere, venivo trasferito a Ravenna.

Appena arrivato, dopo qualche giorno, il Capo Settore mi chiama e mi dice: adesso che è Responsabile del Reparto risponda alle osservazioni contenute nella verifica che ci è stata fatta recentemente.

Ho dovuto riscontrare così LA MIA VERIFICA!

Anche questo è successo al Settore Nord di Ravenna.

FERRUCCIO KNITTITZ

Assunto nel 1950 alla ROMSA – Raffineria Olii Minerali S.A. – di Roma, trasferito in Agip di Roma nel 1960, Agip di Napoli nel 1964, Agip di San Donato Milanese nel 1966, poi a Ravenna nel 1974 in qualità di responsabile amministrativo. In pensione dal 1988.

La costruzione del pontile del Bhargan Oil Center (BOC), Iran 1968 di Antonio Delle Canne

Il greggio prodotto dalla piattaforma SIRIP nel Golfo Persico, dopo un primo trattamento per eliminare la maggior parte dell'idrogeno solforato in esso contenuto, raggiungeva il Bhargan Oil Center (BOC). Qui, dopo un ulteriore trattamento per eliminare l'idrogeno solforato residuo e l'eventuale acqua di strato, veniva immesso nei serbatoi di stoccaggio in attesa della spedizione.

Le spedizioni avvenivano con una frequenza di 7/8 giorni tramite petroliere e, a tale scopo, era stato costruito un terminale marino, distante un paio di miglia dalla costa, avente un fondale che permetteva di accogliere navi sino a 50.000 tonnellate. Le operazioni di ormeggio erano affidate ad una squadra di quattro presone che raggiungeva la nave con un piccolo rimorchiatore, ormeggiato, a causa del fondale, ad una distanza da terra di parecchie centinaia metri; per raggiungere tale imbarcazione veniva utilizzata, partendo dal bagnasciuga, una piccola barca. Quando il mare era calmo non c'erano problemi, ma col mare mosso, molto spesso, la barca aveva difficoltà a superare il primo tratto e, per i poveri ormeggiatori, il bagno era inevitabile. Avevo fatto più volte presente il problema, chiedendo di poter costruire un pontile che, oltre a far superare questo inconveniente, ci avrebbe dato la possibilità, risparmiando, di ricevere via mare, invece che via terra, quanto acquistato in Iran. Dopo un paio d'anni di inascoltate richieste, finalmente, nel 1967 arrivò la giusta occasione. Contrariamente a quanto era avvenuto negli anni precedenti, in cui il Board della Società si era sempre riunito a Teheran o a Milano, quell'anno venne scelta come sede il BOC ed il caso volle che nei giorni alla riunione ci fosse la petroliera Agip Ancona a prelevare il nostro greggio. Il giorno successivo alla riunione, proposi ai partecipanti di visitare la nave, con il segreto proposito di far sì che si rendessero conto di quanto fosse difficoltoso, per la squadra degli ormeggiatori, raggiungere il rimorchiatore.

Approfittando del mare calmo e considerando l'età del gruppo, con una serie di passaggi (da un camioncino in acqua ad una zattera, da qui alla barca ed in fine al rimorchiatore), dopo una navigazione di circa 20 minuti, arrivammo alla petroliera da cui era stata calata la "scala reale di dritta" per agevolare la salita a bordo. Qui il comandante, dopo la visita, insistette perché si rimanesse a pranzo e, sapendo che il catering era fornito dalla Ligabue, accogliamo l'invito con particolare piacere. Nel primo pomeriggio le condizioni meteorologiche erano mutate: il mare lungo causava oscillazioni verticali del rimorchiatore che urtando la 'scala reale' la scuoteva fortemente, tanto che dovette essere sostituita dalla "biscaccina"; al momento di andar via però, nessuno del gruppo, tranne il sottoscritto, si sentì di utilizzarla. Per far scendere i visitatori, così come si fa in piattaforma (dove si usa un basket manovrato da una gru),

si dovette adoperare la rete, normalmente utilizzata per movimentare il materiale che deve essere caricato a bordo o scaricato a terra.

In questa maniera, uno alla volta, i visitatori furono trasferiti sul rimorchiatore. Gli inconvenienti però non finirono qui, in quanto, a causa delle condizioni del mare, non si poté usufruire dei mezzi utilizzati all'andata, e per raggiungere terra si dovette impiegare unicamente la barca. Quando questa si arenò, le persone furono costrette a scendere in acqua bagnandosi sino quasi alla cintola. La sera, a cena, fui contestato per come erano andate le cose, perché, essendo lì da alcuni anni, avrei dovuto prevedere il cambiamento delle condizioni climatiche. Feci presente che quello che avevano dovuto subire era niente rispetto a quando il mare era veramente mosso. Ribadii così la richiesta di poter costruire il pontile: avremmo impiegato, oltre al personale del centro, anche una ventina di abitanti del villaggio vicino ed avremmo utilizzato come armatura del pontile le enormi catoste, che avevamo al campo, di drill pipe scartati per aver lavorato in ambiente contaminato da idrogeno solforato. La mattina successiva, il gruppo prese l'aereo che collegava il BOC con Abadan e lì si divisero con destinazione Teheran o Abadan.

Dopo meno di un mese, arrivò la comunicazione che la richiesta era stata approvata e che a breve sarebbe arrivato il pontone Squalo della Micoperi. Questo, che da un anno stava lavorando nel Golfo Persico, era in procinto di rientrare in Italia e quindi, prima di partire, avrebbe provveduto a battere i pali del futuro terminale. I lavori da terra iniziarono subito, proseguendo abbastanza speditamente, con la partecipazione attiva di tutto il personale, e dopo circa nove mesi, erano quasi terminati.

Alcuni giorni prima del mio definitivo rientro in Italia, volli fare il punto della situazione: il collegamento del pontile con la testata era completato e si stava rifinendo il piano di calpestio della testata stessa. Un mese dopo, a lavoro terminato, il pontile divenne ufficialmente operativo, con grande soddisfazione di tutto il personale del Centro e soprattutto della squadra ormeggiatori che, durante la fase di costruzione, era stata particolarmente attiva.

ANTONIO DELLE CANNE

Entrato in Agip nel 1964 dopo aver lavorato con Gulf Oil Company dal 1957, 1964-1969 Golfo Persico, Iran: Field Superintendent con Sirip, campo di Bahrgansar, 1962-1972: Tunisi, Direttore Tecnico con Sitep, 1973-1981: Ravenna, Direttore Tecnico, Agip Settore Nord, 1982-1991: Chieti e Ortona, Agip Settore Centro e Meridionale.

COME SI FANNO I FIGLI MASCHI (Una storia di una volta)

di Salvatore Polizzi

Era la primavera del 1973. Erano soli tre anni che lavoravo con il nostro Gruppo. Per me era tutto meraviglioso. Ero ancora fresco d'università e quasi mi commuovevo ogni volta che mi trovavo di fronte a quelle immense apparecchiature che avevo visto nei miei libri. Di esse sapevo tutto, sapevo calcolare ogni dettaglio, ogni bullone, ma non le avevo mai conosciute da vicino, non le avevo mai incontrate. Non avrei mai immaginato che da vicino fossero così belle, affascinanti, che quasi mi stordivano come la mia giovanissima moglie. Le turbine a vapore. Avevo preso trenta nell'esame di macchine termiche. Sapevo tutto su di esse. Se avessi chiuso gli occhi, con la mia mente avrei potuto fare la radiografia di tutte le sue parti interne: palette, labirinti, dischi, albero, ecc. ecc. Era come immaginare una bella ragazza e indugiare sotto i suoi vestiti. Che delizia era il rumore, che dico, la melodia che emettevano quelle macchine quando il vapore surriscaldato irrompeva attraverso i suoi distributori all'interno di esse. Quando assistetti alla prima fermata generale dell'impianto di acido solforico a cui ero stato assegnato, ricordo che entravo in tutte le apparecchiature, quasi con un'ingordigia, desideroso di scoprirne ogni dettaglio. Di queste mie scorribande ne fece presto esperienza la mia giovanissima moglie, costretta a buttare via i miei indumenti fetenti di acido solfidrico (la puzza di uova marce, per intendersi). Anche adesso credo che non esista un detersivo in grado di eliminare quel terrificante cattivo odore. Era un miracolo che non mettesse anche me fuori dal balcone a sventolare. Eravamo tanto giovani e tanto innamorati che forse anche quel terrificante odoraccio diveniva sopportabile.

Ogni giorno per me era una scoperta. Mi alzavo ansioso di entrare in stabilimento e affrontare tutti i problemi che proprio non mancavano. Per motivi che non starò a spiegare, a me non toccò il solito training standard ENI riservato ai neolaureati tecnici. Mi assegnarono all'ISAF, che non era la sigla tanto famosa di questi giorni (International Safety Assistance Force), ma molto più prosaicamente voleva indicare "Industria Siciliana Acido Fosforico". Poca fantasia direte, ma per me non era meno affascinante. Era una piccola costola dello stabilimento, appartenente per il cinquanta per cento all'Ente Minerario Siciliano (un baraccone regionale) e per la rimanente parte all'ENI e alla Montedison. Per questo motivo, come ho già detto, mi fu risparmiata la gavetta. Fui inserito subito come Tecnico di Processo. Non avevo compiti operativi, ma dovevo occuparmi di analizzare tutti i fenomeni e tutti i risultati degli impianti con lo scopo di apportare miglioramenti e aumenti di rendimento. Tutto scorreva meravigliosamente, mi sembrava di stare in paradiso: facevo un lavoro meraviglioso, avevo dei colleghi che mi avevano accettato e mi trattavano con simpatia, avevo un capo che meglio non avrei

potuto desiderare. Ancora oggi lo ricordo con tanta stima e affetto. Ho imparato tanto da lui e gliene sarei stato grato per sempre.

Ma i guai stavano in agguato. Erano in arrivo dei problemi a cui l'università non mi aveva preparato. Lo sciopero. Non lo sciopero all'acqua di rose di oggi, senza nulla togliere alle odierne battaglie sindacali, ma lo sciopero cattivo fatto di picchetti giorno e notte, auto incendiate o anche gettate nel canale dell'acqua mare che serviva i circuiti di raffreddamento degli impianti. Si proclamava uno sciopero per un nonnulla, spesso non interessava neppure lo stabilimento di Gela, ma magari per un problema politico tra il governo e l'opposizione che era capeggiata dal PCI. Si scioperava anche per solidarietà con un'altra vertenza che aveva origine in tutt'altro luogo e contesto. Come sempre il più acceso e il più attivo era il sindacato CGIL, che, diciamo pure, era il braccio armato del PCI, quando questo ancora viveva in simbiosi con l'Unione Sovietica di Breznev. Lo sciopero diventava più cattivo quando c'era il rinnovo del contratto dei chimici. Si discuteva per mesi di aumenti salariali, spesso ridicoli. Ero giovane, ingenuo e generoso, e pertanto pronto a credere a quello che diceva l'uno o l'altro. Non riuscivo a trovare una spiegazione della convenienza dell'azienda di negare un aumento di qualche centinaio di lire, ma neanche del motivo che per la conquista di quelle poche lire di aumento i lavoratori subissero perdite di salario che per recuperarle avrebbero poi impiegato anni e anni. Ancora non si era capito che in quelle vertenze tanto accese il nascente terrorismo trovava il terreno più fertile per sviluppare consenso. Sottovalutandone le conseguenze, azienda e sindacati si sfidavano fino all'inverosimile e al limite del buon senso.

Quella volta l'ISAF, non ricordo più neppure il motivo, decise di non sottoscrivere un accordo che l'Anic aveva già accettato e così il sindacato decise di mettere in atto un tipo di sciopero originale. Invece di fare perdere ai lavoratori un intero turno di lavoro, li faceva scioperare per metà turno. L'intento, invero geniale, era di penalizzare l'Azienda al massimo, minimizzando le perdite economiche dei lavoratori. I turni di lavoro regolari 6-14, 14-22, 22-6 vennero rimodellati con quattro ore di sciopero, divenendo: 10-14, 18-22, 24-6. Il sindacato pensava che non sarebbe stato possibile tenere in marcia gli impianti e ciò avrebbe costretto l'azienda a piegarsi e sottoscrivere l'accordo. Era una sfida aperta che la dirigenza, a sua volta, accettò caparbiamente, dimostrando che gli impianti sarebbero comunque rimasti in marcia. Il direttore in persona, i capi reparti e pochi "crumiri" (si chiamavano così, in tono spregiativo, quelli che non si schieravano con il sindacato) avrebbero tenuto in marcia gli impianti sostituendo gli scioperanti. Iniziò così quel pugno di ferro che durò ben quaranta giorni. Io, unico laureato oltre al direttore, non potevo che schierarmi con l'Azienda. Si dormiva e si faceva la doccia quando c'erano i laboratori in turno, si entrava in servizio noi quando essi andavano via. Ovviamente non ci furono più gerarchie. Tutti si faceva tutto. Si era capi reparto, capi turno, quadristi, semplici operai. Dopo alcune settimane, facevamo le operazioni come zombi, ma nessuno era disponibile a mollare. Era divenuto un punto d'onore, da entrambi le parti. Devo dire che alla fine sorse tra gli scioperanti un sentimento di

rispetto per noi. Un pugno di eroici operatori d'impianto improvvisati, ma determinati! Ci mostravano la loro stima e simpatia, facendo per noi le operazioni più gravose prima di smontare. Non si può dire che fossimo considerati eroi della resistenza, ma forse riscuotevamo una qualche forma di ammirazione, non fosse altro per la nostra forza di volontà. Ci furono anche atti di solidarietà e, specialmente di notte, qualche collega di altri impianti venne a portarci qualche dolce e anche a sostituirci per qualche ora, per consentirci qualche ora di sonno in più. Non potevamo uscire altrimenti ci avrebbero impedito di rientrare. Le mogli venivano a incontrarci ai cancelli e ci portavano i bambini e le sigarette. Ma sebbene sposati, non sempre si riusciva a dormire. Spesso le notti non passavano mai, si doveva, si voleva dormire, ma il sonno non arrivava. Si pensava alle mogli, ai figli, al perché di quegli assurdi sacrifici. Dove volevamo arrivare da entrambi i fronti con quell'insulsa prova di forza? Non potendo prendere sonno, qualche notte, si andava in sala controllo a tenere compagnia a chi a quell'ora fungeva da quadrista. Come ho detto, non c'erano più gerarchie, ma una totale condivisione di ruoli.

Una notte, in cui non avevo sonno, mi portai in sala controllo dov'era di turno un quadrista "crumiro". Se non ricordo male, forse si chiamava Morale. Era di un paesino vicino, Niscemi. Mi spiace scriverlo, ma si diceva, senza alcun fondamento, ovviamente, che gli abitanti di quel paese non brillassero per intelligenza, ma era una mera cattiveria campanilistica. Sbadigliando mi sedetti accanto a lui e dopo un poco iniziammo a parlare del più e del meno. Di come andava l'impianto lo vedevo da me guardando il quadro, e pertanto finimmo per parlare di cose personali. Mi raccontò che era sposato da dieci anni. La moglie faceva l'infermiera all'ospedale del loro paese e facevano i salti mortali per aggiustarsi con i turni per potere badare ai loro quattro figli. Anzi alle loro quattro bambine. Quando l'Anic cominciò a costruire lo stabilimento, egli, tramite la raccomandazione di un politico locale, fu assunto, e da sarto divenne operaio chimico. Fu la sua fortuna perché poté contare su uno stipendio sicuro, mettere su casa, sposarsi e anche mettere al mondo quattro figlie. Allora mi sembrò il caso di congratularmi. Mi ringraziò, ma mi diede la sensazione che in quel ringraziamento si nascondesse anche dell'amarezza, insomma non si mostrò così felice come mi sarei aspettato. Visto ch'eravamo entrati in confidenza, mi permisi di chiedergli la causa della sua insoddisfazione:

-Mi scusi, ma perché non è contento?

Ci mise un poco di tempo, si alzò, andò a fare una piccola regolazione al quadro strumenti, forse inutile, e poi rispose lentamente, quasi con impaccio:

-Vidi ncignerì, nta me famigghia semu ottu. Tri soru e cinqu masculi. Iu sugnu u chiù granni e iu sulu un n'haio ancora figghi masculi. Lei un po capiri pirchè veni di Palermu, che è una granni cittadi, ma a Niscemi chistu è una cosa importanti assai.

Quanto udito mi apparve un po' comico, e quindi con un nascosto sarcasmo, mi venne quasi spontaneo suggerire:

-Ma scusi Morale, lei è ancora tanto giovane, perché non prova ancora a fare un altro

figlio, magari le arriva un maschio come lei desidera?

Mi guardò con rassegnazione e poi aggiunse con un certo compatimento:

-Ma comu ci pari ca sugnu arrivatu a quattru.Pruvannu e ripruvannu-

-A quattro cosa? Diss'io.

-Ca a quattru fimmini, ncignerì. Haiu quattru fimmini. U capisci? E vedendomi un po' nturdunuto, continuò:

-Vidi ncignerì, a Niscemi c'è na mala usanza. Quannu una figghia fimmina si avi a maritari a famiglia ci avi a fari a doti. Ma a secunnu cu è il marito, la doti po' anchi rovinari una famiglia. Ora lei capisci, ncignerì, ca cu quattru fimmini n'casa, comu mi pozzu arrischiari di fari un avutru tintativu? E si mi veni un'avutra fimmina, sugno bellu ca ruvinatu!

Era tardi e io continuavo a non avere sonno. Ero sposato da tre anni e mia moglie aveva partorito il nostro secondo figlio che era un maschio e che ci aveva resi felici, ma non certo per il fatto che fosse un maschio. Probabilmente fu a causa dello stress o dell'insonnia, ma, non saprei dire come e perché, mi saltò in mente un'idea balzana e scherzando e quasi a modo di sfoffò gli dissi:

-Ha proprio ragione. La capisco. Anch'io mi sentirei come lei, al suo posto. Ma tuttavia, se mi permette, vorrei dirle, per esperienza diretta, che per fare i figli maschi bisogna operare in maniera diversa che per le femmine. I maschi sono più forti fisicamente perché già al momento del concepimento si differenziano dalle femmine. Vede, io e mia moglie, prima abbiamo fatto una femmina, perché essendo il primo figlio, non avevamo preferenza. Ma quando abbiamo deciso che volevamo un maschio, allora con mia moglie ci siamo informati e poi ci siamo messi d'accordo. Perché, vede caro Morale, per i maschi bisogna essere d'accordo in due e accettare di voler fare dei sacrifici insieme.

-E chi speci di sacrifici savi a fari?. Mi chiese sempre più interessato, ma con l'aria preoccupata.

Io stetti alquanto in silenzio, e poi fingendomi imbarazzato, gli dissi con il tono basso e confidenziale:

-Per fare i maschi bisogna dimenticarsi di fare qualla cosa.

-Comu sarebbe, dimenticarsi di quella cosa. Rispose lui terrorizzato da qualche affiorante sospetto.

-Insomma, io glielo dico, poi lei è padrone di fare quello che vorrà, ma per due o tre mesi bisognerà evitare di avere rapporti con la moglie.

-E picchi, chi succedi? Aggiunse lui incuriosito e allarmato.

-Succede che dopo due o tre mesi di completa astinenza, gli spermatozoi dell'uomo sono..., come dire...incazzati, ecco. E allora forti e rinvigoriti per l'imposto riposo, essi sono in grado di generare un bambino forte come sono i maschi. Ecco, tutto qua.

Pensai di essermi spinto anche oltre le mie intenzioni con quello scherzo e quindi mi fermai e tacqui, lasciando cadere il discorso lì.

Era quasi trascorso un anno da quella notte e un bel giorno bussarono alla porta del

mio ufficio. Alzai gli occhi e vidi Morale. Mi chiese se poteva parlarmi. Lo invitai ad entrar e a sedersi. Misi da parte quel che stavo facendo e attento gli chiesi cosa avesse da dirmi.

Torturandosi un po' le mani e con un sorriso di compiacenza iniziò:

-Ncigneri, s'arricorda chidda notti di lu sciopiro?

Io rimasi un po' con lo sguardo smarrito, cercando nella mia mente quel richiamo a una particolare notte di sciopero, che in quel periodo non erano state poche. Non riuscendo a centrare nessun ricordo che mi apparisse degno di nota, mi arresi e costernato gli chiesi un aiutino:

-Quale notte, Morale, mi scusi, ma in questo momento... a mente, non mi viene nulla di particolare.

Lui non si scompose e paziente riprese:

-S'arricorda quannu lei mi dissi comu si fannu i figghi masculi....?

Rimasi interdetto e terrorizzato senza il coraggio di aggiungere una parola. Ma lui continuò con un sorriso e una gioia che non riusciva più a contenere e che mi tranquillizzò alquanto:

-Ncigneri, fici comu dissi lei e du iorna fa, me muggheri parturiu un masculo di quattru chili.

Non riuscii a frenare l'impeto di tenerezza che mi prese. Mi alzai, girai intorno alla scrivania e andai ad abbracciarlo per congratularmi e felicitarmi con lui.

SALVATORE POLIZZI

Ingegnere, assunto in Anic 1969, Responsabile Manutenzione dello stabilimento di Gela, Direttore Generale NCZ Zambia, Dir. Stabilimenti Bergamo e Madone. Resp. Tecnico Enichem Polimeri, Liquidatore Anic. Pensionato dal 2000.

Il maglione dal girocollo alto

di Gianfranco Bonacci

BREVE STORIA DEL MAGLIONE GIROCOLLO ALTO BIANCO.

Il mio ingresso all'Agip avvenne previo un colloquio che il Rag. Pileri mi aveva concesso nella sede di Milano, dove si recava tre giorni alla settimana, gli altri tre (lavorava anche il sabato) stava a Roma nella sua duplice funzione di Direttore Finanziario Agip e Agip Spa.

La mia residenza di lavoro era presso la Banca Commerciale Italiana di Milano e così mi accordò un appuntamento a Milano. Cosa oggi impossibile!

Nella simbologia della moda di quei tempi, un bancario era vestito sempre con giacca e cravatta, preferibilmente con colori fumo di Londra o, nei periodi estivi, grigio grisaglia.

La cravatta era d'obbligo, la camicia bianca, la cravatta con colori non eccessivi. Il tutto per assicurare una conformità del pensiero dell'apparenza.

Alla Banca Commerciale Italiana solo al Presidente Raffaele Mattioli era concesso di stare in ufficio con la camicia (bianca), maniche tirate in su, scrivere le note con matita blu/rosso come quella usata nelle scuole dai professori per correggere gli errori. Noi altri, tutti dunque ad eccezione di Mattioli, eravamo "uniformati".

Dunque il mio incontro con Angelo Pileri, nella mia immaginazione, avrebbe dovuto presentarsi con la stessa filosofia del vestiario, come feci recandomi una settimana prima dell'incontro da Bellini in Galleria per vestirmi a modo ma anche con qualche eccesso. Un Burberrys costava una cifra, ma guadagnavo abbastanza.

La segretaria mi fece dunque cenno, puntualissimo il rispetto dell'orario, di entrare nell'ufficio di Angelo Pileri.

Aveva un maglione girocollo bianco che spiccava sotto una giacca, quella sì blu scuro, ma ovviamente senza camicia né cravatta. Era un girocollo alto che ornava il viso mettendo in risalto ogni sfumatura nel movimento degli occhi.

Il modo informale del vestirsi di Angelo Pileri mi lasciò un po' perplesso per le ragioni che ho accennato.

Così mi rilassai nella conversazione che seguì ma la sorpresa fu invece proprio nel tipo di "scambio di idee" in quanto, avendo io posto la candidatura per andare in Africa, Angelo Pileri divenne subito preciso e inequivocabile: patti chiari, l'Agip e' l'Agip, se si è candidato per l'Africa quello è il ruolo, senza fraintendimenti. Si prepari all'incontro con i responsabili del Personale di Roma e si documenti.

La scrivania era sgombra di carte o altro, c'era in quel modo di gestire, asettico e imperativo, la stessa essenzialità dei mobili che adornavano l'ufficio, il suo girocollo pratico e senza fronzoli.

Erano i primi giorni di gennaio del 1970. Rividi il Presidente Pileri ai primi giorni dell'Ottobre del 1983 quando mi consegnò la lettera di promozione alla Dirigenza.

La lettera giaceva nel suo ufficio da alcuni giorni in quanto mi trovavo in Zaire.

“Si trovava dunque in Africa!” mi disse, quasi a ricordarsi del patto del 1970, per poi continuare con un breve ma efficace monito “Non consideri questo un punto di arrivo, buon lavoro”.

In quel preciso momento, con quelle parole chiare ed efficaci, in un ufficio sempre essenziale ,puntuale nelle cose da dire e nell'orario dell'appuntamento ritrovai tutto quanto c'era di positivo nella nostra Azienda dove forse il maglione girocollo alto bianco di Angelo Pileri stava a significare una Azienda che non guardava mai alle apparenze, il profilo formale sempre basso, ma alti erano i messaggi e ferme le regole del gioco nel nome di Mattei che della sua vita fatti di fatti ne fece l'emblema di uomini completi.

Si affermerà dopo qualche anno la moda del loden all'ENI ma su questo mi pronuncerò un'altra volta. Posso solo dire che non erano eleganti, malgrado gli sforzi un pò hippies.Ci sono modi di essere originali che invece producono effetto fotocopia.

Tutte queste cose mi tornano oggi in mente, mentre posso vedere un grande manager di grande società” plurimultinazionale” con un maglione scuro girocollo basso che mette fortemente in evidenza la mancanza di quei pochi centimetri proprio sul collo, strategici poiché mantengono la testa.

GIANFRANCO BONACCI

Ha lavorato per dieci anni alla Banca Commerciale Italiana di Milano e per 31 anni all'Agip in molti paesi europei ed extra europei. Ha poi svolto attività di consulenza per enti pubblici in Italia e , per la Confservizi di Roma, in Cina sulle aziende municipalizzate.

Jep e il punto di partenza

di Alessandro Gambero

“Finito Carosello tutti a nanna”. In tutte le case italiane risuonava la consueta raccomandazione: “Bimbi! Finito Carosello tutti a nanna, non fatevelo ripetere”. Nei primi anni '60 non tutte le case avevano il televisore, ma certo in tutte le famiglie alle nove di sera, c'erano i bambini da mandare a nanna. Il televisore, quando c'era, era di solito posizionato bene in vista nel salotto, di fronte al divano, ma spesso, durante la giornata, era pudicamente coperto da una specie di tenda, o tovaglia o federa, magari con l'orlo ricamato, cucita su misura dalla nonna. Solo verso sera, prima dell'inizio del telegiornale, l'occhio pallido e luminescente del televisore veniva scoperto: dapprima appariva il “monoscopio” che tutti avevamo imparato a conoscere con la sua complessa articolazione di chiaroscuri, funzionale al lavoro dei tecnici che installavano nuovi televisori nelle nuove case delle nuove famiglie. Seguiva il rituale del telegiornale, da cui era stato attentamente espunto ogni riferimento o termine men che forbito, e che veniva letto – con voce impostata – da austeri signori, presto definiti come i “mezzibusti”. E alle otto e tre quarti iniziava finalmente Carosello. Erano venti minuti di fantasia e di libertà, prima dell'inizio dei programmi serali. Erano 5 storielle della durata di poco più di due minuti, ciascuna seguita dal “codino” pubblicitario vero e proprio, della durata di una ventina di secondi. Molti attori e personaggi dello spettacolo, da Mike Buongiorno a Gino Cervi, da Tino Buazzelli a Rascel ecc. non disdegnavano presenze più o meno continuative a Carosello (anche Dario Fo interpretò una campagna di Carosello per Agip Supercortemaggiore). Va ricordato che, talora, la partecipazione a Carosello finì per caratterizzare l'attore con il suo personaggio. E' il caso, tra gli altri, del bravo Cesare Polacco, che in una serie di Caroselli rimasta famosa, presentava la propria luminosa calvizie con l'indimenticato: “anch'io ho commesso un errore: non ho mai usato la brillantina Linetti”. Fu solo verso metà degli anni '60, con l'estendersi della durata delle trasmissioni Televisive, che il mitico Carosello fu affiancato, nel tardo pomeriggio, da un'altra piccola parentesi pubblicitaria denominata “Intermezzo” e che, proprio per la possibile, auspicata presenza di bambini davanti ai teleschermi, aveva caratteristiche particolarmente attente e castigate.

Oggi siamo sommersi continuamente da ondate di pubblicità urlata, colorata, sguaiaata, affannata, e non riusciamo a seguire nessun programma televisivo per più di dieci minuti, senza che venga interrotto dal consueto “break pubblicitario” di durata indefinita. Ma, negli anni '60, quella poca, sobria pubblicità ci offriva qualche momento di svago, di allegria per grandi e, piccini, con brevi storielle, disegni animati, gustosi “non sense”, e infine, direi quasi pudicamente, sommessamente. Ci ricordava che l'industria tale, il produttore talaltro, avevano lavorato per noi e avevano irnnesso

sul mercato nuovi prodotti in grado di farci sentire più cittadini, più belli, più giovani, più alla moda. In sostanza per spiegarci - cautamente, certo, cautamente - ad entrare nel mondo fatato della “civiltà dei consumi”, che stava giusto allora muovendo i primi passi.

In quell'atmosfera Agip Supercortemaggiore lanciò, in piena estate 1965, una nuova campagna pubblicitaria, non più presentata da attori, come era avvenuto spesso in passato, ma basata sulle avventure di un disegno animato: il titolo della serie era “Jip e il punto di partenza”. Il nome “Jip” del personaggio era stato scelto per facilitare l'abbinamento sonoro con il nome “Agip”, “Jip” era un tipo con un gran nasone, ingegnoso e un po' pasticcone - tipica macchietta da disegno animato - che, in ogni storia, doveva individuare un “punto di partenza” innovativo e fantasioso cui affidarsi per affrontare la sua nuova avventura. Il finale, identico in ogni storiella, era che Jip, disperato perché non riesce a mettere in moto la sua automobile; trova infine l'idea vincente, il vero “punto di partenza” alla Stazione di Servizio Agip. In Carosello ci sono stati altri esempi mirabili di disegni animati: è rimasto irraggiungibile “Calimero pulcino nero”, nato come “Jip” del 1965 o la coppia “Carmencita e Caballero” presente in Carosello fin dal 1957.

Perciò la sfida era rilevante: il Carosello di Agip Supercortemaggiore venne lanciato il 3 di agosto, un martedì. Tutti o quasi, al Servizio Ricerche di Mercato, erano in ferie o stavano per andarci. Io ero presente con pochi altri, avendo concluso le mie vacanze a luglio. Il giorno successivo alla trasmissione del primo Carosello, arriva l'ordine del Direttore Generale: “Accertate il gradimento del nostro Carosello da parte del pubblico”. All'epoca, in Rai esisteva soltanto un “Servizio Opinioni” che, in qualche modo, forniva un “indice di gradimento” dei principali spettacoli trasmessi, ma non forniva alcuna valutazione circa l'audience e il gradimento dei Caroselli.

Ci accingemmo, i pochi che eravamo in ufficio, a inventarci come poter realizzare una rilevazione per la successiva programmazione del Carosello Agip, prevista per il 13 di Agosto. Da notare a questo riguardo - oggi che anneghiamo ogni giorno nella pubblicità televisiva ripetuta e invasiva - che allora il Carosello di una stessa marca veniva riproposto solo ogni dieci giorni, e una intera campagna era composta in totale di sei uscite, che coprivano quindi circa due mesi di programmazione.

L'idea, banale in sé, ma precorritrice dei successivi, ipertecnologici “Auditel”, fu di intervistare al telefono, subito dopo Carosello, cioè tra le nove e le nove e trenta, un certo numero di persone, individuate aprendo “a caso” la guida telefonica cittadina. Ciascuno di noi e ciascuno dei nostri colleghi presenti nelle filiali Agip, doveva effettuare sette o otto interviste della durata di due, tre minuti al massimo.

Ovviamente non potevamo adottare nessuna metodologia in grado di dare un minimo di significato alla ricerca. La cosa, per noi statistici, fedeli alla curva di Gauss e sacerdoti dello Scarto Quadratico Medio, era molto avvilente. Preparato il questionario, brevissimo, ovviamente, e l'elenco dei numeri da chiamare, (assai abbondante, per sopperire alle probabili telefonate a vuoto, visto che eravamo in piena stagione di

vacanze), facemmo qualche prova telefonandoci fra di noi e telefonando a casa di amici, per accertare la chiarezza delle domande e valutare la probabile durata dell'intervista.

Venne la sera del Carosello Agip Supercortemaggiore: informammo la vigilanza del grattacielo Eni che saremmo rientrati alla sera, e andammo tutti a cena in un ristorantino vicino.

Tornati, salimmo al 19° piano dove c'era un televisore. Assistemmo a tutto il programma di Carosello, poi scendemmo in ufficio per iniziare le telefonate. Ovviamente molte telefonate andavano a vuoto: certo molti numeri non corrispondevano ad abitazioni private, altre raggiungevano abitazioni vuote perché gli abitanti erano in vacanza o al ristorante. Ma, incredibilmente, la maggior parte delle persone che trovavamo in casa, rispondevano al telefono con affabilità e cortesia e cercavano di essere collaborative. Ricordo ancora la facilità con cui entravamo in sintonia, direi in confidenza, con alcune delle persone sconosciute che contattavamo.

Ci presentavamo nelle case degli italiani, non invitati e non attesi, e certamente anche in un orario inusuale: era come irrompere sul palcoscenico dentro una commedia già iniziata. Certo il nostro intervento modificava - sia pure di poco, sia pure per poco, solo qualche minuto - il corso di tante piccole realtà casalinghe: svegliavamo nonni già serenamente addormentati davanti al televisore; disturbavamo, mamme alle prese con marmocchi urlanti; interrompevamo discussioni familiari, o guastavamo la visione dell'atteso programma serale.

Ne ho conservato un ricordo positivo: forse, a pensarci ora, si può anche ritenere che gli intervistati si sentissero in qualche maniera gratificati dall'essere fatti oggetto di una "indagine di mercato" come pomposamente ma abbastanza correttamente definivamo la nostra iniziativa. Certo il concetto di "privacy" era meno stringente di adesso. Ma, credo, soprattutto, la gente, in generale, non era ancora allenata a difendersi dagli assalti di "Call Center" invasivi, come accade oggi. Ovviamente, essendo nel pieno dell'estate, molte famiglie erano ancora a cena, spesso all'aperto: in giardino, o sul balcone, e, rispondendo, si rammaricavano di non aver potuto vedere il carosello che ci interessava: "Averlo saputo, avremmo potuto trascinare il mobiletto con la TV fuori casa. A volte lo facciamo, ma stasera proprio non ci abbiamo pensato. Se ci richiama un'altra sera, ci farà piacere ...". Talvolta invece la telefonata andava a vuoto perché non c'era del tutto il televisore: "No, noi non abbiamo ancora la televisione. Sì, vorremmo comprarla, ma per ora andiamo da mia suocera quando c'è un programma che ci interessa".

Qualche volta capitavamo in mano all'esperto: "Aspetti, le chiamo Luigino che lui li vede tutti i Caroselli. Li conosce tutti a memoria, potrebbe partecipare a Lascia e Raddoppia" ...gran tramestio, ciabattare lontano. Non ci azzardiamo a mettere giù la comunicazione: sarebbe sgarbato. Aspettiamo. Arriva Luigino, che sa tutto sui Caroselli: "No non l'ho visto" - e, rivolto all'interno, mentre si sentono arrivare altre persone accanto al telefono, - "...vedi mamma? Carlino ha chiuso la televisione proprio quando c'era il Carosello di Jip e me lo ha fatto perdere ..." Sentiamo che sta per accendersi una discussione bisogna chiudere in fretta: "Sarà per la prossima volta. Certo ti richiameremo. No, non so bene quando....".

Altra telefonata: “Ah, sì, Carosello.... Ma francamente, sa com'è ..,abbiamo visto il telegiornale con mia fidanzata e mia suocera, Poi mia suocera è andata in cucina a rassettare. “E lei capisce bene ... lo e mia fidanzata ci siamo distratti” .. il Carosello non lo abbiamo proprio visto nessuno dei due”. E noi, da comprensivi uomini di mondo: “beh...Certo...non si preoccupi...Ci dispiace di aver disturbato...Saluti la fidanzata e anche la suocera”.

Non ricordo più i risultati effettivi della ricerca: certamente Jip non ne uscì non male e poté continuare a inseguire il suo mitico “punto di partenza”.

Visti con gli occhi smaliziati del pubblico di oggi quei Caroselli erano di una ingenuità disarmante. Il punto debole di tutti i Caroselli è sempre stato il legame tra la storiella e il “codino”: nel caso di Jep il problema era reso più complesso dall'obbiettivo che Agip stava perseguendo in quel periodo: oltre che riaffermare l'alta qualità della benzina, (additivata di recente con BTCar); intendeva anche proporre un'immagine innovativa delle proprie Stazioni di Servizio riferendosi all'esperienza complessiva e “immateriale” dell'automobilista in viaggio.

L'idea di base, come è noto, veniva da lontano, dal sintetico slogan “Il Cane a Sei Zampe, Fedele Amico dell'Uomo a Quattro Ruote”, che però, ora doveva essere declinato in una serie di messaggi coinvolgenti, che spaziassero dalla tradizionale offerta dei prodotti per l'auto e di assistenza tecnica delle Stazioni di Servizio fino alla disponibilità di Ristoranti, di Market innovativi, di Motel anche sui tratti autostradali che cominciavano via via a distendersi lungo la Penisola.

Il povero Jip e il suo Carosello non potevano certo reggere un tale impegno e una tale responsabilità, per cui furono gradualmente sostituiti, nel corso di brevi anni, da ben altri “testimonial”. E, ovviamente, da ben altre tecniche di valutazione dell'audience.

Addio Jip.

ALESSANDRO GAMBARO

Assunto dall'Agip nell'ottobre 1961 come laureato e destinato al Marketing (un'unità appena creata e fortemente innovativa per l'epoca). Ha svolto tutta la carriera a Roma, dapprima nel Marketing (operativo e strategico) e, in seguito, nella Pianificazione aziendale, con differenti e crescenti livelli di responsabilità. In pensione dal luglio 1992.

Ricordi...

di Antonio Canonaco

IMPORTAZIONE CLANDESTINA DI UN RICAMBIO SOLAR DA PARIGI.

Durante un intervento manutentivo sull'unica turbina Solar operativa (la gemella era indisponibile per esigenze operative), presente il tecnico della società americana sig. Bergerault, si scoprì che un importante particolare era irrimediabilmente danneggiato e che, purtroppo, non avevamo il corrispondente nel ns. magazzino.

Allora mi attaccai al telefono per accertarmi che almeno ci fosse a Ris Orangis, vicino a Orly (Parigi). Avuta risposta affermativa mi diedi subito da fare perché l'Agip facesse un buono di commissione urgentissimo. Scoprii, però, con mia grande delusione, che nonostante la massima procedura d'urgenza il particolare l'avremmo avuto a Casirate solamente dopo 2 mesi per gli inevitabili tempi burocratici, di dogana e di trasporto.

Dimenticavo di dire che il pezzo costava ca. 1000 dollari.

Devo sottolineare che per il fermo di questa turbina, a Casirate, si doveva bruciare all'atmosfera un quantitativo di G.P.L. che costava allora (1978) più di un milione di lire al giorno. Per questo presi, su due piedi, una drastica ed inusitata decisione: mandai immediatamente il tecnico della Solar Bergerault a Parigi a prendere il particolare: lo portasse a Casirate, nascondendolo nella sua valigia personale!

E così fu fatto.

Nell'arco di 24 ore rimettemmo in marcia il gruppo, facendo risparmiare all'Agip più di 60 milioni di lire! Ebbi l'elogio del mio responsabile, ing. Vaghi, il quale si prodigò anche per fare risultare l'importazione del pezzo attraverso procedura off-shore!

Ciò allo scopo di rimediare alla necessaria sanatoria amministrativa.

ANNO '78: CENTRALINA DI COMPRESSIONE DI POGGIOFIORITO (CH).

Nel '78 l'Agip ravvisò la necessità di comprimere il gas-naturale del pozzo N° 1 del giacimento di Poggiofiorito, in joint-venture con la S.P.I. (Società Petrolifera Italiana) di Fornovo (PR).

Di conseguenza fui incaricato dal mio servizio di provvedere ad installare una centralina di compressione adeguata e, come di consueto, di seguire la progettazione e l'approvvigionamento del compressore, delle relative apparecchiature ausiliarie e del capannone di copertura.

La scelta cadde su un compressore alternativo tipo OC / 1 della N.P. di FI equipaggiato

di un motore a gas alternativo della Caterpillar (C.G.T. di VC) tipo G398, normalmente aspirato, da 500 C. V..

A proposito di questa centralina vorrei ricordare, con molto orgoglio personale, l'episodio che si verificò nel corso delle prove del collaudo funzionale del gruppo. Il servizio Giacimenti di Sede mi fornì un valore di portata (in migliaia di Nmc / giorno) molto più alta di quella effettivamente erogabile dal pozzo. Conseguentemente la capacità di compressione del gruppo risultò molto più grande del dovuto.

Secondo il capo servizio, ing. Vaghi, tale portata esuberante del pozzo me l'ero inventata io!

Invece io con pazienza e rimanendo una sera fino alle ore 22 in ufficio per cercare il documento dal quale risultava la portata, gli dimostrai, inequivocabilmente, che egli aveva torto: quel dato, infatti, mi era stato ufficialmente fornito dal Servizio Giacimenti Italia.

Ormai la macchina era stata progettata e realizzata per quella portata esagerata e non si poteva tornare indietro.

Comunque bisognava avviare, e con estrema urgenza, il gruppo motocompressore soprattutto perché la partner S.P.I. premeva tanto per avviare la produzione.

Io nel frattempo avevo chiesto telefonicamente alla N.P. di FI cosa si potesse fare per superare l'inconveniente. Mi avevano risposto che era necessario aumentare al massimo possibile la capacità volumetrica dell'unico spazio nocivo addizionale fisso, posto all'estremità dell'unico cilindro compressore.

Ciò era tecnicamente possibile, però, N. P. oltre ad una richiesta ufficiale dall'Agip chiedeva almeno 3 settimane per lo studio e la realizzazione della modifica.

Ringraziai, ma risposi loro che non potevo assolutamente aspettare tanto, considerata l'urgenza, e che mi sarei, comunque, arrangiato!

A questo punto il valido collega Di Giovanni ed io smontammo lo spazio nocivo, fatto a bicchiere rovesciato, e scoprimmo, con grande soddisfazione, che esso poteva, senz'altro, essere sostituito da una normalissima flangia piana, sia pure in acciaio speciale al nichel-cromo.

Trovato, nella stessa centralina di compressione, il materiale occorrente, in pratica una normalissima flangia da 6" serie 900, la soluzione risultò immediata ed a portata di mano.

Si era di pomeriggio e, su due piedi, individuammo un'officina meccanica a Pescara che, gentilmente, ci tornò opportunamente detta flangia in 4 ore nella stessa serata, e cioè dalle 18 alle 22!

Il mattino seguente, di buon'ora, sostituimmo lo spazio addizionale fisso originale con questa flangia, appena approntata, e rieffettuiamo il collaudo funzionale del motocompressore. Questa volta finalmente con esito positivo.

Avemmo, cioè, la grande soddisfazione di verificare che la portata del gruppo corrispondeva esattamente a quella fornibile dal pozzo!

NOVEMBRE '85: MISSIONE A POINT-NOIRE, IN CONGO BRAZZAVILLE.

Nel novembre '85 il Vice Direttore Generale Estero B, ing. Lucio Cangì, volle mandarmi a Point-Noire in Congo-Brazzaville, in qualità di esperto di compressione del gas-naturale, per cercare di dirimere una controversia, esistente da tempo, fra la Elf francese e la ns. Società che operava, in joint-venture su tre piattaforme marine del giacimento petrolifero denominato "YANGA".

La Elf ricopriva la parte di operatrice e cioè conduceva tutte le operazioni di perforazione e di produzione del campo petrolifero.

Devo precisare che ho fatto non poca resistenza ad andare perché pensavo di non potere dire nulla sulla controversia esistente fra le due società di livello INTERNAZIONALE, però, il salernitano ing. Cangì fu irremovibile e senza mezzi termini, in dialetto campano, m'intimò: "Canò, tu c'iaggia a ire!"; Canonaco tu devi assolutamente andare in Congo perché sei l'unico esperto in Agip nella compressione del gas e non essere modesto perché sei in grado di poter dire la tua.

Vedremo più avanti che egli ebbe pienamente ragione nel volermi mandare!

A questo punto non mi rimane che descrivere i punti della controversia.

Su ognuna delle tre piattaforme erano installati da anni 3 elettrocompressori alternativi a doppio effetto tipo HM, orizzontali, da 500 C. V. cadauno che, in seguito a pressioni da parte della ns. società, erano stati forniti dalla N. P. di FI, facente parte del gruppo ENI.

Tali compressori erano adibiti alla compressione del gas-naturale che veniva separato dall'olio-greggio del giacimento.

La loro scelta ed installazione era stata caldeggiata dalla ns. società proprio perché la N.P. faceva parte del gruppo ENI.

Era evidente che la Elf li aveva accettati non troppo volentieri come mi disse il caro ing. Cangì, prima della partenza.

La controversia era determinata dai seguenti inconvenienti che si verificavano sugli elettrocompressori dei quali la Elf, ingiustamente, voleva addossarne la responsabilità all'Agip ed al Nuovo Pignone:

I compressori della piattaforma "A" erano soggetti a pericolose vibrazioni durante la marcia.

La responsabilità, però, non era da addossare né all'Agip né al N. P. ma interamente alla Elf perché li aveva installati, erroneamente, di sbalzo anziché su una struttura ben più rigida della piattaforma, così come aveva suggerito il N. P., in fase di progettazione.

Soltanto dopo la mia visita la Elf provvide a rinforzare adeguatamente la struttura di supporto.

Quelli della piattaforma "B" denunciavano, invece, un notevole trascinarsi di acqua nei cilindri compressori compromettendone la corretta lubrificazione. Ciò si verificava perché la Elf aveva installato in aspirazione alla 1^a fase dei separatori non adeguati a separare tutta l'acqua contenuta nel gas da comprimere.

Ebbi modo di dimostrare ai tecnici francesi, in maniera molto semplice, come il gas non venisse sufficientemente separato dall'acqua in esso contenuta. Mi bastò spillare una piccolissima quantità di gas dal separatore di aspirazione 1^a fase, aprendo opportunamente un semplice rubinetto da ½", sul quale adagai il mio personale fazzoletto per notare, immediatamente, che il medesimo si bagnava abbondantemente.

Successivamente la Elf provvide ad installare un separatore più grande e più efficiente.

Nei compressori della piattaforma "C", infine, si verificavano frequenti rotture alle valvole automatiche di aspirazione e di mandata dei cilindri compressori.

L'anomalia si verificava perché gli otturatori anulari e le relative mollette cilindriche antagoniste delle suddette valvole erano costruite in acciaio non idoneo. Questo errore lo scoprii, però, soltanto al mio ritorno a Milano dopo aver fatto eseguire, dai ns. laboratori, opportuni esami metallografici sui campioni di dischetti e di mollette che, furtivamente, ero riuscito a trafugare sulla piattaforma medesima.

Mi spiego meglio: i tecnici della Elf non vollero darmi nessun campione, anzi, data la mia insistenza in merito, li sentii mormorare alle mie spalle che stavo esercitando dello spionaggio nei loro confronti.

Io, invece, i campioni li ottenni ugualmente da un loro meccanico nato a Marsiglia, ma di origini calabresi, al quale, per ringraziamento, regalai un'ottima bottiglia di whisky.

Anche in questo caso la Elf, presuntuosamente, aveva agito non rispettando le prescrizioni tecniche della N.P. e soltanto dopo il mio intervento provvide a far ricostruire i particolari in questione nel prescritto acciaio speciale.

L'ing. Cangi aveva avuto perfettamente ragione nel volermi mandare in Congo e la ns. società poté riscattarsi e fare bella figura!

OTTOBRE '90: CONSULENZA TECNICA SULLA PIATTAFORMA VEGA DELLA SHELL-ITALIANA, OPERANTE NEL CANALE DI SICILIA (AL LARGO DI RAGUSA).

In questo mese fu richiesta dalla SHELL Italiana, con sede a Roma e con cui l'AGIP era in joint-venture, una mia consulenza tecnica sulla imponente piattaforma petrolifera "VEGA" operante nel Canale di Sicilia, al largo di Capo Passero (RG), ove un gruppo turboalternatore a gas-metano, della G.E. -N.P. da 5000 C. V., aveva subito una seria avaria.

Devo osservare che il responsabile del settore di Crema, ing. Pellei, incaricandomi della missione volle ingiustamente insinuare che io, zitto zitto, mi fossi organizzato una bella missione premio nella bella Sicilia! Gli ribattei che in realtà la Shell si era rivolta direttamente al capo servizio produzione Italia, ing. Pulga, il quale, conoscendomi bene quale esperto di macchine, aveva individuato in me il tecnico più idoneo per la consulenza richiesta.

Arrivai in aereo a CT-Fontanarossa e da qui, con un'automobile a noleggio, raggiunsi Siracusa ove era la Base Operativa della Shell per prendere gli accordi definitivi con i tecnici sulla ispezione tecnica da compiere e per organizzare il volo in elicottero per la piattaforma VEGA, l'indomani successivo.

Il volo si svolse regolarmente, in uno splendido mattino di sole siciliano, e dopo mezz'ora apparve la piattaforma in tutta la sua imponenza: 50.000 tonnellate di acciaio e l'eliporto, situato a 90 mt sul livello del mare!

La piattaforma VEGA, costruita ca. 10 anni prima, era di tipo composito: cioè con funzioni di perforazione e di produzione di olio greggio di ottima qualità.

Il gruppo turboalternatore N.P. - G.E. da 5000 C. V. in avaria era l'unico di scorta all'altro gemello in esercizio che garantiva la produzione di energia elettrica per tutta la piattaforma, ove operavano ca. 100 lavoratori fra tecnici ed operatori che si alternavano 24 ore su 24.

Devo precisare che in precedenza ero andato a Firenze per ipotizzare con i tecnici della N.P. le possibili cause della grave avaria occorsa al turboalternatore.

La Shell aveva comunicato loro che alcune palette della turbina di potenza risultavano criccate e/o rotte e che, conseguentemente, avevano provocato pericolose vibrazioni a tutto il gruppo.

Di conseguenza si pervenne all'ipotesi che alcuni pezzettini metallici dovevano essersi staccati, per fusione, dalla camera di combustione (ca. 2000° C) e che successivamente il velocissimo flusso dei gas, molto caldi, li aveva fatti sbattere contro le pale della prima ruota della turbina di potenza, danneggiandole e/o rompendole. Infatti, ispezionando minuziosamente e meticolosamente la camera di combustione sulla piattaforma riuscii a scoprire che mancavano degli spigoli su alcune pareti.

I tecnici del N.P. ed io avevamo, pertanto, scoperto la vera causa dell'avaria, provocata verisimilmente dalla non buona pulizia del compressore assiale del produttore di gas, da parte della Shell medesima.

Successivamente, con grande sollecitudine, N. P. provvide a sostituire la camera di combustione e la 1° ruota della turbina ed a rimettere il gruppo in perfetta efficienza operativa.

ANTONIO CANONACO

Tecnico industriale meccanico. Assunto il 1° ottobre 1960 dall'Agip mineraria a Gela, quale addetto alla manutenzione meccanica del settore; dal 1962 al 1964 nel servizio Produzione di San Donato Milanese, quale addetto di progettazione. Dal 1965 al 1970 a Crema quale assistente alla compressione; dal 1971 al 1985 di nuovo a San Donato Milanese nel servizio Produzione, come capo gruppo manutenzione motori. Infine dal 1986 al 1994 (andata in pensione) di nuovo a Crema come responsabile di manutenzione.

SEZIONE 2



note meno note di vita Snam



Sezione 2: note meno note di vita snam

di Franco Francescato

Questa seconda parte raccoglie le testimonianze e i racconti dei primi anni della Società Snam (1950/60).

Sono tutti preceduti da alcune note che illustrano il periodo e soprattutto il clima aziendale di una società che viveva un momento di crescita inarrestabile.

Bisognava alimentare la continua richiesta di energia a basso costo costruendo con il nostro lavoro la rete dei metanodotti.

Mettevamo in pratica l'intuizione di Mattei nell'utilizzo del metano.

Bisognava fare bene e presto.

Gli episodi che narrano quei momenti

sono dell'epoca, raccontati in un secondo tempo, e collocati nel già ricordato clima aziendale dall'ing. Giovanni Osvaldo che con grande partecipazione li commenta e ne favorisce la lettura.

Lo stesso ing. Osvaldo ha scritto un'articolata e completa storia della Snam di Mattei vissuta all'interno dell'azienda che l'ha visto importante e determinante protagonista.

Questa testimonianza chiude questo volume di ricordi con una storia, vissuta in prima persona da uno di noi, da un vero pioniere.

NOTE DI VITA SNAM

Il dott. Paolo Chiappa è Direttore Generale della Snam per il Personale, l'Organizzazione ed i Sistemi Informatici.

E' nostro consocio (tra l'altro, è sua la proposta di aggiungere al Notiziario questa pagina di ricordi).

Dal suo punto di osservazione nella Società, così speciale, ci invia la testimonianza che segue. Essa ricorda persone con grandi ideali e dignità. Siamo orgogliosi di averle ancora fra noi.

IL PIONIERE RACCONTA

dai ricordi di Paolo Chiappa

Una delle esperienze più significative che ho vissuto alla Snam è consistita nei colloqui avuti con dipendenti della Società prossimi a lasciare il servizio, al compimento del sessantesimo anno; una serie di colloqui a San Donato durante i quali sentimenti, verità a lungo celate per carità di prossimo ed episodi taciuti per pudore o per una profonda onestà hanno potuto manifestarsi con freschezza e genuinità insospettate.

Mi voglio riferire a tutta una serie di vissuti prima e durante la vita lavorativa, fatti presenti a "ruota libera" ed in assenza di ogni vincolo aziendale.

Ricordo particolarmente le conversazioni con dipendenti Snam dei Centri di Novara, Castellanza, Tortona, Brunello, Verbania - per citarne alcuni - (sveglia al mattino alle cinque per raggiungere tutti i giorni - e "tutti" per loro aveva un significato ben preciso - il posto di lavoro) che mi hanno illustrato con dovizia di particolari fatti della vita partigiana: le imprese con Mattei, con Albertino Marcora, con Cefis, con i fratelli Di Dio, con Bellini Delle Stelle, con Diaceri, con Del Ponte.

E la commozione serrava la loro e la mia gola quando si arrivava alla descrizione dell'uccisione di uno dei fratelli Di Dio (peraltro con il nome del delatore prestatosi a consentire l'imboscata), della rocambolesca avventura (fortunatamente con esito felice) dell'ex nostro collega ed ex senatore Del Ponte, delle angherie subite e della vita grama sofferta.

Mai è uscita dalle loro labbra una parola di odio o di vendetta. Mai alcuno di loro ha parlato, durante il rapporto di lavoro, di quanto patito nel periodo della lotta partigiana, e nessuno ha voluto trarre profitto dalle conoscenze ed amicizie allora sorte.

Avevano familiarità con Mattei, Cefis, Marcora, ma mai e' arrivata per loro una "segnalazione": tanta dignità, tanto spirito di servizio, tanti ideali che è giusto ricordare su questo foglio, perché questi "ribelli per amore" - con tanti grandi valori da trasmettere alle nuove generazioni - si annoverano tra i Pionieri Snam.

NOTE DI VITA SNAM

La “signorina Giacobbe” era la segretaria speciale che ci voleva per un Presidente speciale come Mattei. Quel che faceva lo faceva quasi senza farsene accorgere, e potete ben immaginare di quanto e di che dovesse occuparsi. Riusciva a far sentire a suo agio l’ultimo arrivato così come il personaggio illustre. Molti allora, alla Snam e all’Eni, la conoscevano e la stimavano.

UN UOMO SOLO

dai ricordi di Fiorenea Giacobbe

Su una parete dello studio del Presidente era appeso uno splendido quadro di De Pisis - non grande (60x50?).

Sprigionava uno straordinario senso di pace di distanze senza tempo; un cielo né grigio né azzurro; tante nuvole lontane, piene di luce. Dal nulla, a metà del quadro, si ergeva un muro fatiscente forse di pietra a tinte opache. Addossato a questo muro era disegnato, più che dipinto, un abbozzo di uomo, quasi sfrangiato, curvo. Tutti i pensieri ed i problemi del mondo sembravano pesare su quelle spalle di uomo così drammaticamente solo, ma vivo in tutta la sua infinita eloquenza.

Quella mattina il Presidente era nel suo ufficio dove, strana cosa, non un telefono suonava, non un campanello squillava. Dovendogli far firmare una lettera aprii la porta dello studio. Non se ne accorse. Stava davanti al quadro e muoveva la testa in segno di assenso a pensieri tutti suoi. Richiusi la porta in silenzio e mi ritirai.

Per istinto, la mattina seguente, appesi il quadro nel mio ufficio.

Passò qualche tempo... finché un giorno il Presidente mi chiamò e, serio serio, mi chiese: “Dove avete messo il De Pisis?”. Arrossendo risposi: “Di là da me, Ingegnere”.

Con un gesto che non gli assomigliava affatto mi mise una mano sulla spalla e disse (forse non a me, ma ancora una volta a se stesso): “Ma non capite che l’omino del quadro sono io?”

NOTE DI VITA SNAM

L'Ing. Fontanelli ci invia un simpatico ricordo dei primi anni '50. Ci dice anche che l'episodio ebbe un seguito in un'intervista a Mattei negli USA, pubblicata sul settimanale Time di New York. Al giornalista che gli chiedeva quale fosse il segreto del suo successo, Mattei raccontò proprio quell'episodio come esempio di uno, forse il principale, dei suoi segreti. Fontanelli ritiene che nel 30° anniversario della morte di Mattei, sia giusto ricordare quel fatto, che fa emergere il vero Mattei. Ha ragione: Mattei sapeva come far esprimere da ciascuno il meglio di sé stesso, specie nei momenti critici, e riusciva ad ottenere formidabili risultati complessivi, ai quali tutti collaboravano con entusiasmo. A tal proposito, il fatto qui raccontato è davvero emblematico: per il completamento e la messa in esercizio del gasdotto Corte-Genova nei tempi previsti, centinaia di persone Snam, della piccola Snam di allora, si impegnarono per giorni e notti non solo nella zona di Genova, alla quale si riferisce Fontanelli, ma anche negli uffici milanesi e nelle altre zone attraversate dal metanodotto; e non bastarono le nebbie fittissime di quei giorni ed i richiami delle festività di Natale ad impedire il rispetto della data stabilita del 31 dicembre. La soddisfazione per l'opera compiuta ed il <bravo> di Mattei furono i compensi più graditi da tutti.

LA TELEFONATA

dai ricordi di Silvio Fontanelli

“Ingegnere, ingegnere, telefoni subito a Milano! L'ha chiamata la segretaria dell'On. Mattei, telefoni subito, è urgente!”

Con questa pressante richiesta il gestore del bar Cavo di Voltaggio, una delle basi dei cantieri del costruendo metanodotto Cortemaggiore-Genova, mi aveva assalito mentre stavo risalendo il 31 dicembre il tracciato del metanodotto da Fegino (in quel di Genova dove alle tre del mattino dello stesso giorno avevamo lavato con il metano l'ultimo tronco) verso Gavi per sistemare alcuni lavori rimasti in sospeso.

Per la verità non avevo la coscienza troppo pulita: avevo attraversato parecchi terreni con eccessiva fretta, avevo interrotto per alcuni giorni la strada provinciale della Bocchetta, avevo fregato materiali in altri cantieri per ultimare i lavori e compiuto tante altre marachelle del genere; quale di queste faccende poteva aver provocato addirittura l'intervento del Presidente della Snam?

“Mi chiami la Snam e cerchi della D.ssa Giacobbe; intanto, mi faccia due caffè”. Stavo gustando la deliziosa bevanda quando al telefono sentii la caratteristica voce roca della Giacobbe: “Ma insomma ingegnere dove diavolo si è cacciata? E' da stamane all'alba che la stiamo cercando. ...”

“Senta cara Giacobbe, mi passi il Capo e così la facciamo finita: è da tre giorni che non dormo, crede proprio che mi stia divertendo?”

Dopo qualche fruscio nella cornetta sentii la voce inconfondibile dell’On. Mattei: “Ingegnere, ho saputo che stamane il metano è arrivato a Genova. Bravo, voglio congratularmi con lei, la prego di ringraziare tutti i suoi che hanno contribuito a questa impresa. Posso fare qualcosa per lei?”

Rimasi di stucco. Cosa poteva rispondere un semplice Capocantiere al suo Presidente che invece di prenderlo a calci nel sedere si complimentava con lui, non solo, ma gli chiedeva anche <cosa posso fare per lei?> Sì, forse una cosa me la poteva concedere

“Grazie, farò presente, signor Presidente. Vorrei, se Lei me lo consente, poter dormire per almeno 24 ore”. Questa volta fu Mattei a rimanere interdetto, tanto che pensai che la comunicazione fosse caduta. Poi sentii un’allegria risata e Mattei che mi diceva: ”Ingegnere, dorma pure fino all’Epifania e dopo mi venga a trovare” e continuando a ridere chiuse la telefonata.

NOTE DI VITA SNAM

LA BARCA

dai ricordi di Giuseppe Razzini

Verso la fine dell'anno 1952 sono in corso i lavori per il completamento della rete di Como a servizio delle industrie della zona. Dal metanodotto principale, posato nella parte alta della città, si stacca una derivazione per il rifornimento di vari stabilimenti; essa dovrà essere calata nel lago vicino allo Stadio per riemergere poi, più a Nord, all'imbocco della strada verso Maslianico, paesino a un chilometro dalla frontiera svizzera.

I lavori si svolgono con le solite difficoltà che si incontrano quotidianamente quando si lavora nei centri abitati, con l'aggiunta, in questo caso, dei nuovi problemi posti dalla posa della tubazione in acqua.

E' autunno avanzato, il lago si sta preparando per l'inverno: la stagione è ideale per i lavori di attraversamento. Il passaggio di barche è andato rapidamente riducendosi, poche oramai animano il panorama, mentre l'atmosfera tutt'intorno sta cambiando in fretta, colori e suoni assumono toni smorzati, molto diversi da quelli del periodo turistico.

La tubazione è ormai costruita fino alla sponda del lago; il collaudo idraulico del tratto già posato ha avuto esito positivo.

Viene ora introdotto il "pig" (*) per la pulizia della condotta: si è deciso di guidarne l'uscita in modo tale da farlo finire in acqua. Il lago, data la stagione e l'ora, è deserto; i posti di controllo predisposti sono funzionanti e non segnalano anomalie: si dà il via all'operazione.

Finalmente comincia ad uscire l'acqua utilizzata per il collaudo, il "pig" ha qualche ritardo e poi, forse per un eccesso nella pressione di spinta, invece di finire in acqua subito come previsto, compie un percorso diverso e va a centrare in pieno una barca ancorata al largo che affonda subito.

L'atmosfera diventa irreali: i presenti restano ammutoliti e attoniti, increduli, si guardano con aria desolata fra loro e poi guardano di nuovo il lago ritornato piatto: attendono di veder ricomparire la barca da un momento all'altro in effetti le probabilità di centrare, anche volendolo, quell'unica barchetta erano minime, quasi inesistenti.

La barca era della Parrocchia, alla quale furono risarciti i danni. L'episodio a suo tempo fece il giro di tutti gli uffici della Società, ovviamente.

(*) : “Pig” (parola inglese che significa “maiale”) indica, in gergo, un ordigno che, introdotto all’interno di una tubazione, la percorre nella sua lunghezza. Può essere spinto da liquidi o gas contenuti nella tubazione, oppure da un suo proprio motore. Esistono vari tipi di “pig”, per scopi diversi: da quelli più semplici, come il “pig” di pulizia qui indicato che serve per estrarre dal tubo i residui di acqua e di sostanze solide, a quelli più sofisticati i cosiddetti “pig intelligenti”, che riescono a controllare l’integrità della tubazione e segnalano la presenza di anomalie (corrosioni, sottospessori, fessurazioni, aree di fragilità del metallo, ecc.)

NOTE DI VITA SNAM

Un ricordo breve di un fatto minimo e però emblematico. Lo manda il geom. Oriano Monari da Pontecchio Marconi (BO), con una simpatica lettera, assieme all'invito a mantenere serenità e fiducia.

LE ROSE ROSSE

dai ricordi di Oriano Monari

In questi difficili momenti, di tangentopoli e non, ove la fiducia nelle istituzioni, nella società, ogni giorno viene meno, mi permetto inviarvi un significativo aneddoto di percorso, invitandovi a tirare avanti con serenità e fiducia - la base è sana.

Provenivo dal settore commerciale "di una realtà diversa"; fui affidato al gruppo realizzazioni di Bologna, operativo nel servizio servitù e concessioni. Dopo un anno e forse più di servizio attivo, rientrando una sera vidi sui volti dei colleghi un sorriso diverso, divertito: era esplosa in una giornata una necessità ed i colleghi furono concordi di affidare lo sviluppo del caso allo scrivente.

Si doveva realizzare una cameretta su di un "nodo" ad Ostiglia, in terreno di proprietà della signora "Mafalda" moglie del "ing. Rossi" (nomi fittizi), con i quali si era già avuta una violenta disputa per servitù, conclusasi con la partecipazione di avvocati delle parti, negli uffici della Regione Lombardia.

Il caso era serio e si doveva concludere in positivo. Dopo un'indagine sulle caratteristiche fisiche anagrafiche della signora "Mafalda", organizzo un piano d'azione e mi presento alla signora "attempata e con barbetta caprina" con un mazzo di rose rosse.

Il successo dell'operazione ha fatto storia ed è ancora vivo fra le scrivanie di Bologna. Il problema è nato dopo. Il mazzo di rose aveva un suo costo, come dimostrato dalla ricevuta fiscale presentata in nota spese; non vi dico il numero di telefonate intercorse fra la Direzione di Milano e la Direzione di Bologna: - la spesa delle rose non era contemplata, impossibile il rimborso.

NOTE DI VITA SNAM

Ecco un bel ricordo di due amici, Carlo Lori e Franco Gagliardi. Con bonaria e simpatica autoironia, essi ci raccontano del loro primo impatto con la realtà aziendale, trentadue anni fa.

IL FACCHINO

dai ricordi di Carlo Lori

Nel periodo maggio-agosto 1962 frequentammo il primo Corso per saldatori al centro addestramento di Acqualagna, sotto la guida del Capo Scuola Geom. Giovanni Bertoli.

Durante la frequenza del corso un nostro istruttore (il vecchio saldatore Ciucce') ci illudeva dicendoci che una volta terminato il corso, ed essendo della Saipem, avremmo avuto un aiutante che ci avrebbe persino infilato i guanti e che i soldi "ci sarebbero usciti dalle orecchie". Figuriamoci noi, sbarbatelli e poveri contadini, che per comperare le sigarette o per andare al cinema eravamo costretti a vendere un paio di piccioni! E quando i piccioni morivano erano guai! Ci illudemmo al punto che credemmo di aver risolto ogni problema.

Terminato alla fine di agosto il corso, frequentato con grande impegno, attendemmo impazienti fino al 4 ottobre, giorno in cui ci pervenne un telegramma di presentazione all'Hotel Terminillo di Rieti per essere assunti presso il cantiere Saipem di Vazia. Giunti alla stazione di Rieti, questi due baldi giovanotti, pieni di energie "da uccidere un toro con un pugno", ma convinti che "fossero finite le vacche magre" e che tutto fosse oro, presero un vecchietto con un carrettino a mano per portare le due valigie di cartone, con pochi cenci dentro, del peso di 5 kg circa, dalla stazione all'albergo (chi conosce Rieti sa bene il percorso tutto in salita!); noi due camminavamo indifferenti dietro, senza nessuna pietà per lo sforzo del poveretto.

La mattina seguente ci presentammo al capocantiere Brainovich, che ci assegnò alla squadra attraversamenti, agli ordini del saldatore Silvestro Picciaiola (Sommo Capo); la squadra operava nell'attraversamento della Salaria, vicino a Villaverde, ed il trasporto di essa avveniva mediante un Jipone militare, sul quale si stava seduti in mezzo alle attrezzature, al paro di bestiame da macello.

Ma il bello incomincia sul posto di lavoro! Nella pista vi erano 50 cm di fango, il sollevamento dei tubi avveniva mediante capra e paranco, il catrame per la fasciatura di giunti doveva essere sciolto a legna e lo spostamento delle bombole di ossigeno ed acetilene doveva essere fatto a spalla; durante uno di questi spostamenti io e Gagliardi,

che neanche le valigie avevamo portato a. mano, ci dicemmo sottovoce: “Le sofferenze non sono finite, cominciano adesso!”

Il tutto si faceva per 215 lire ora, che non permettevano di navigare nell'oro, ma assicuravano almeno il cibo per tutto il giorno. Diceva bene l'ing. Francescato in quel di Napoli 5 anni dopo alla Snam: “Questa Società non ti offre l'acqua in tanta abbondanza da poter nuotare, ma quanto ti serve per lavarti la faccia tutte le mattine”.

Dopo tanti anni di lavoro, alla base di tutto rimane la soddisfazione di aver contribuito alla crescita di questa Società, che anche oggi ci permette di lavarci la faccia ogni giorno”.

NOTE DI VITA SNAM

Un altro ricordo di trent'anni fa. Il P.E. Pasquale Rignanese, ora Capo del Centro Snam di Foggia, racconta del suo arrivo alla Snam nel 1960, e del primo impatto con quella che sarebbe stata la sua società per così tanti anni.

IL REGOLO CALCOLATORE

dai ricordi di Pasquale Rignanese

Il 17 ottobre 1960 ero assunto alla Snam con destinazione S.Donato Milanese presso l'Ufficio Protezione Catodica. Il Responsabile dell'Ufficio era l'Ing. Pedrazzini.

Appena giunto al piano dell'Ufficio P.E. mi presento all'ing. Pedrazzini. Essendo giovane (22 anni), davo per scontato che la mia assunzione era definitiva, non sapevo che c'era un periodo di prova e ritenevo che non ci fossero più esami da sostenere.

L'ing. Pedrazzini invece mi fa accomodare vicino alla sua scrivania e con block notes e penna comincia a farmi una serie di interrogazioni sull'elettrotecnica.

Rispondevo a buona parte delle domande e dove zoppicavo mi dava una mano. A un certo punto disse che a casa sua aveva un alternatore con le caratteristiche che mi scrisse sul block notes e valeva che io calcolassi la quantità di corrente di eccitazione che bisognava dare all'alternatore per ottenere la corrente generata richiesta.

Io conoscevo la formula da applicare e con gli elementi che l'ing. Pedrazzini aveva fornito cominciai a inserire i dati nella formula e a fare i calcoli a mano su un foglio di carta.

A quei tempi non esistevano le calcolatrici di oggi però l'ing. Pedrazzini aveva un regolo calcolatore. Vide che ci voleva tempo per sviluppare i calcoli e mi disse: "I calcoli li faccia con il regolo calcolatore", e me lo consegnò.

Non sapevo usare il regolo. Cominciai a girarmi l'attrezzo fra le mani, tentai per qualche secondo di impostare i dati, ma non riuscivo. Lui mi osservava. Non volevo far brutta figura ma a un certo punto mi arresi.

Gli dissi: "Ingegnere, mi dispiace ma non lo so usare per cui o mi fa continuare a fare i calcoli a mano oppure gentilmente me li fa lei con il regolo calcolatore".

L'ing. Pedrazzini rimase sorpreso e mi chiese perché mai non avevo imparato ad usare il regolo calcolatore.

A malincuore gli spiegai che numerose volte avevo chiesto a mio padre di comprarmi il regolo ma non lo aveva mai fatto perché la famiglia numerosa (8 figli) non gli consentiva l'acquisto. Il suo stipendio era quello di un operaio e comunque, sosteneva mio padre, i calcoli li potevo fare a mano così mi tenevo in allenamento.

Chissà perché ma all'ing. Pedrazzini non interessava più sapere, qual'era il valore di corrente di eccitazione che necessitava dare all'alternatore.

Si concluse così il mio primo incontro con un uomo che poi fece molta carriera e che tanto lavorò, ritengo con umanità.

NOTE DI VITA SNAM

Chi ha vissuto quei tempi alla Snam ricorderà certamente l'impressione che allora fece a tutti, per la sua vastità e modernità, il piazzale Supercortemaggiore. Era una caratteristica di Mattei quella di programmare e costruire anche per i decenni futuri. L'Ing. Mario Rossi, che ha partecipato all'attuazione di quelle opere, ci aiuta a ricordarlo.

NASCEVA METANOPOLI

dai ricordi di Mario Rossi

Gli anni del decollo della Snam non furono facili, ad incoraggiarci era solo il ritmo delle vendite di metano che raddoppiavano ogni anno. Nel 1950 l'attività dell'Azienda era concentrata in via Papa, ove gli adeguamenti delle strutture alle crescenti esigenze operative si rivelavano immancabilmente insufficienti.

Il suggerimento di Mattei di ubicare una centrale del metano per autotrazione sulla via Emilia, ci aveva portato a valutare i terreni posti appena oltre i confini del Comune di Milano: la zona aveva una disponibilità enorme di aree, rispetto alle nostre esigenze. La costruzione delle opere richiese poco più di un anno: il primo insediamento Snam a S.Donato venne inaugurato nel 1952, il giorno di Santa Barbara.

Frequenti erano state le visite in cantiere del Presidente. Ne ricordo una in particolare avvenuta mentre stavamo eseguendo le prove finali della centrale. Mattei si informò sui lavori in corso e, mentre lo aggiornavo, si spostò pian piano verso il confine della proprietà Snam. Ci fu poi una lunga pausa, mentre il suo, sguardo spaziava sulla bassa terra coltivata a risaia, verso S.Donato.

Disse: "Osserva l'intensità del traffico sulla via Emilia: questa è l'arteria principale che unisce il Nord ed il Sud. Qui sorgeranno, attorno ad un piazzale di 20 mila metri, quadrati, distributori di carburante, un'officina di riparazione automezzi, un albergo. Gli autotreni faranno il pieno e gli autisti potranno cenare o pernottare nell'albergo, senza dover spendere molto".

In quel momento, per un attimo, mi sembrò che l'Uomo, sovrastandomi di molto mi stesse raccontando la fantasia di un sogno. Quel sogno si concretò dopo pochi mesi: il piazzale Supercortemaggiore e l'albergo Santa Barbara erano realtà.

Autunno '53. A S.Donato, in mezzo alle risaie, il primo insediamento della Snam. il "Complesso", era ormai ultimato e funzionante. Comprende le officine, le autorimesse, gli uffici e in fregio alla via Emilia, la centrale metano e la stazione di rifornimento Agip. L'ingresso largo e maestoso, dava su una stradina in terra battuta che dalla via Emilia finiva alla cascina Trivulzio.

Esisteva anche una mensa self-service per 300 persone su due turni, certamente una grossa novità per quei tempi. Il pranzo era pagato parte dal dipendente e parte dall'Azienda, che dava, un contributo a fine mese. Parecchi dipendenti tuttavia, per risparmiare, preferivano portarsi da casa il pranzo, consumandolo al proprio posto di lavoro. Un giorno Mattei volle essere accompagnato in mensa. Disciplinatamente fece la fila alla cassa, pagò il suo pranzo e poi, col vassoio in mano, ci sedemmo ad un tavolo con altri dipendenti. Al Presidente sembrò scarsa l'affluenza del personale e, quando gliene spiegai la ragione, volle parlarne coi presenti, dopo il pranzo.

Alla fine disse che l'Azienda aveva creato una mensa moderna per tutti i suoi dipendenti e perciò essa doveva essere accessibile a tutti. Avrebbe dato disposizioni per aumentare il contributo aziendale fino a rendere accettabile ai lavoratori la loro quota. Così fu fatto e la mensa da allora fu sempre molto frequentata.

NOTE DI VITA SNAM

Alla prima Assemblea dell'Associazione Pionieri, il 24 maggio 91, alcuni colleghi hanno preso la parola per ricordare episodi della vita lavorativa.

Fra loro la signora Anna Maria Bertani, assunta alla Snam nel 1942, che ha ricordato i primi anni della Società, anni di guerra. Sembra giusto iniziare con la sua testimonianza questa Pagina, che l'Associazione ha deciso di pubblicare, in allegato al Foglio Notizie, con ricordi e aneddoti raccontati dai Pionieri.

Il testo, ricavato dalla registrazione dell'intervento della Signora Bertani all'Assemblea, avrebbe dovuto essere modificato perché fosse adatto alla pagina scritta, ma la registrazione era così vera, e viva che si è deciso di non cambiare nulla.

Leggiamolo immaginando la Signora Bertani mentre parla, commossa, ripensando a fatti e persone di allora.

CINQUANT'ANNI FA

dai ricordi di Anna Maria Bertani

Scusate ma io sono un pò emozionata. Venire qui dopo tanti anni, trovare tante persone, sono stata aggredita da una infinità di ricordi.

La Snam si appresta a celebrare i cinquant'anni: sono proprio cinquant'anni dalla fondazione! Io e una mia collega che è qui presente siamo state assunte nel 1942; però già prima conoscevamo l'attività del metano perché lavoravamo alla SURGI che è stata la prima ad utilizzare il metano per l'autotrazione.

Difatti poi questa Società era entrata in partecipazione del 10% nel capitale della Snam. Io vorrei ricordare anche quel periodo, le persone che hanno lavorato allora.

Non voglio dilungarmi. Vorrei che fosse ricordato il primo Direttore della Snam, l'ing. Augusto Zanoni, che era un persona di grande competenza ma anche di grande umanità.

Vorrei ricordare quelle persone, i sacrifici che hanno fatto, lavorando in condizioni difficili e pericolose per mantenere in esercizio quell'unico metanodotto, il famoso 88/98 che da Piacenza portava il gas ed era l'unico carburante che poteva venire allora. Molti di voi ricorderanno le lunghissime file di automezzi che erano lì per avere una bombola di metano.

Dicevo che qualcuno è morto anche sotto i mitragliamenti aerei. Allora si lavorava in condizioni veramente difficili. Dobbiamo avere un pensiero grato anche per loro.

Prima dei ragazzi di via Papa ci sono stati quelli di via Della Posta e, se andiamo ancora un pò più in là, ricordiamo l'unica stanza che avevamo in via Manzoni al numero tre, dov'era la Snam.

Però vorrei ricordare anche il lavoro che è stato fatto per arrivare all'utilizzo del gas. Ricordiamoci dei docenti universitari: il professor Padovani, il professor Levi, che hanno studiato la possibilità di utilizzare questo gas.

Ricordiamoci anche di loro.

NOTE DI VITA SNAM

La Snam è soprattutto metano, ma non è solamente metano: possiede la flotta più importante d'Italia per il trasporto di prodotti liquidi, trasporta con i suoi oleodotti 25 milioni di tonnellate di petrolio l'anno, è la maggiore immobilista d'Italia dopo le Compagnie d'Assicurazione, gestisce un importante sistema di telecomunicazioni.

Nella pagina dei ricordi oggi mettiamo per un momento il metano sullo sfondo e seguiamo il ricordo "marino" del rag. Duse già del Servizio Trasporti Marittimi.

ATTRAVERSO L'OCEANO

dai ricordi di Gianfranco Duse

Alla fine degli anni 50 la Snam, pur essendo molto impegnata ad estendere la sua rete trasporto gas, si occupava anche di navi: il Servizio Trasporti Marittimi gestiva una flotta cisterniera e riforniva le raffinerie Eni con il greggio proveniente da Golfo Persico e Venezuela.

L'Agip, impegnata nella ricerca di idrocarburi, decise di sviluppare maggiormente la parte marittima delle ricerche. Fu così che il Presidente Mattei, che guardava lontano, fece acquistare negli Stati Uniti una piattaforma galleggiante, di cui l'Agip allora non disponeva, costruita per trivellazioni in mare, al largo delle coste.

Appena perfezionato l'acquisto, la Snam ebbe l'incarico di ritirare la piattaforma e di trasferirla in Italia. Il Servizio Trasporti Marittimi mise all'opera i suoi esperti per il trasferimento, che però si presentò subito non semplice: il mezzo era instabile a causa delle sue caratteristiche costruttive (il pontone era fatto più per stare fermo che per navigare) e si presentava vulnerabile nella traversata dell'Atlantico, con rischio di ribaltarsi e di affondare.

Fu messo a punto un piano molto accurato. Furono esaminati con attenzione tutti gli aspetti del trasferimento, dalla scelta del rimorchiatore d'alto mare per il traino della piattaforma, ai tempi ed alla rotta da seguire, ai problemi che si sarebbero presentati nella navigazione, con lo studio anche dei singoli dettagli. Le Compagnie di Assicurazione interpellate non se la sentirono però di assicurare il trasferimento; si insistette allora con un'indagine a tappeto svolta presso le maggiori Compagnie internazionali e solo alla fine i famosi Lloyd's di Londra accettarono di effettuare la copertura.

Il viaggio di trasferimento durò 40 giorni. Furono giorni di qualche palpitazione per più di una persona della Snam (specie del Servizio Trasporti Marittimi). Alla prova dei fatti le disposizioni tecniche prese si dimostrarono valide e, con l'aggiunta di qualche briciola di fortuna, sempre necessaria, consentirono al mezzo di arrivare in Italia senza

danni. Grande soddisfazione al Servizio Marittimo e rinnovato prestigio per la Snam.

E' da ricordare che dall'arrivo di quella piattaforma si sviluppò per l'Italia un'importante attività di perforazioni in mare e che la stessa piattaforma, migliorata in diverse parti dai nostri tecnici, divenne poi Capostipite di una serie nota e fortunata, ancora oggi tecnicamente all'avanguardia nel mondo.

NOTE DI VITA SNAM

Alla prima Assemblea della nostra Associazione il Geom. Fiorani, già Vice Capo Zona a Civitanova Marche, ha raccontato un divertente aneddoto degli anni 50, che al giorno d'oggi sembra incredibile; fa capire come sono cambiati i tempi da allora, ma contiene anche, se ci si pensa bene, qualche indicazione sull'impronta data da Mattei alla piccola Snam, l'Azienda che poi diventerà una fra le più importanti del Paese.

LA GIACCA

dai ricordi di Giovanni Fiorani

Assunto dalla Snam a fine '50 nel maggio '51 ero in forza al Centro di Milano via Papa; un giorno fui chiamato dall'Ing. Ripa, capo dell'Ufficio Manutenzione (allora in via Papa quell'Ufficio era detto <Ufficio Fogne>!) per essere trasferito a Dalmine, come "Vice" del Capocentro Geom. Tomaselli. Il Centro di Dalmine era aperto da poco: e stato forse il primo costruito espressamente per la manutenzione dei metanodotti. Accettai subito il trasferimento, anche se comportava qualche sacrificio, ed il lunedì successivo occupavo già la nuova posizione a Dalmine.

A fine giugno di quello stesso 1951, il pomeriggio di un giorno caldissimo, me ne sto tutto solo in Centro, nell'ufficio del primo piano della palazzina di Dalmine. Sono intento a compilare "fogli di consistenza" di metanodotti, quando due sconosciuti suonano al cancello; così come mi trovo scendo a chiedere cosa vogliano. Mi sento scombusso ed inorgogliro ad un tempo quando uno dei due, tendendo la mano, dice: "Sono Mattei, passavo di qui e vorrei, visitare questo nuovo Centro". Emozionatissimo, faccio gli onori di casa al Presidente ed al funzionario che lo accompagna.

Visitiamo gli uffici, la mensa e la cucina, le due camere dormitorio (per i tecnici e per gli operai: letti ben fatti e indumenti personali riposti negli armadi), gli spogliatoi ed i servizi, il magazzino, ogni cosa insomma. Al termine della visita, Mattei sembra soddisfatto di quanto ha visto [cosa non difficile a credersi per chi ha conosciuto i personaggi di questo racconto - NdR].

Il Geom. Tomaselli, messo al corrente poco dopo, è molto dispiaciuto per aver perso l'opportunità di conoscere di persona il Presidente; circa l'esito della visita, anche per le mie assicurazioni, è tranquillo. Non per molto però: nello stesso pomeriggio arriva per lui, dalla sede di Corso Venezia, l'invito a presentarsi subito per comunicazioni. Potete immaginare l'ansietà di entrambi dopo quella telefonata; il Tomaselli parte di gran carriera con una delle due jeep di dotazione (vetture ancora non ce ne sono; la prima, una Fiat 500 giardiniera di legno, arriverà più tardi, quando al Centro saranno

distaccati un tecnico addetto alle misure del gas ed un planimetratore).

Ecco il racconto del Tomaselli, al ritorno da Corso Venezia: “Un fattorino mi accompagna davanti alla porta dell’ufficio dove il Presidente si trova con alcuni collaboratori, e mi annuncia: dalla porta, rimasta aperta, lo vedo seduto ad una scrivania, in maniche di camicia; si alza, prende la giacca dallo schienale della poltrona e, mentre la indossa, si dirige verso di me; mi tende la mano mi saluta ed aggiunge: “Vede, Geometra, che io nel venire a salutarla, mi sono messo la giacca? Ebbene, oggi ho visitato il suo Centro, che ho trovato in perfetto ordine. Il suo assistente però mi ha accompagnato per una buona mezzora in giro per il Centro in maniche di camicia e con la sigaretta fra le dita. Faccia che questo non capiti più”.

Ritenni giusto il rimbrotto, me ne rammaricai, e da allora, nei miei successivi quarant’anni di Snam, ho sempre tenuto la giacca a portata di mano.

NOTE DI VITA SNAM

Il Geometra Costa ricorda un passato che, come dice lui molto bene, “oggi si fa fatica a pensare che sia esistito”. Se andiamo di fretta anche noi che l’abbiamo vissuto stentiamo a riconoscerlo come vero. Per ritrovare quel mondo bisogna ricostruire nel nostro ricordo, oltre ai singoli fatti, anche i sentimenti e l’atmosfera che li accompagnavano e che avevano coinvolto tutti alla Snam, giovani e meno giovani, capi e ingegneri. E allora i singoli episodi, per il mondo d’oggi inverosimili, rientrano bene nel quadro generale. La cui atmosfera era quella della gioia di vivere, della voglia di costruire, del piacere di realizzare giorno per giorno nuove opere, con l’orgoglio di aver fatto, ciascuno per la parte assegnata ma tutti insieme, cose di qualità.

IL PASSATO

dai ricordi di Cesare Costa

Ricordare il passato vuol dire immergersi in un mondo che oggi si fa fatica a pensare che sia esistito. Raccontarlo ai giovani è inutile; o non ci crederebbero oppure penserebbero che stiamo prendendoli in giro.

Nell’inverno ’57-’58 seguivo i lavori in un cantiere edilizio di S. Donato, forse le case di via Spilamberto. Su e giù dalle scale, sudate, finestre non ancora installate, correnti d’aria, risultato: mi sono buscato una bella broncopolmonite.

Fu una cosa seria; giorni a letto con febbre alta, radiografie durante la convalescenza in quanto il mio medico era seriamente preoccupato per la mancata ripresa, e medicine a non finire.

In sette anni non avevo mai fatto un giorno di malattia ma, a casa da più di un mese, mi sentivo il peggiore dei lavativi e così presi carta e penna e scrissi una lettera al mio capo, Ing. Tibaldi, per scusarmi della prolungata assenza dal lavoro.

A stretto giro di posta (anche in questo: altri tempi!) ricevetti una risposta che mi fu più gradita di un aumento di stipendio e che ho conservato. Eccola riprodotta qua sotto.

SNAM

La Direzione

Corso Venezia 16
Milano

24 – 3 – ’58

Caro Costa, ho ricevuto il suo biglietto.

Non si preoccupi di niente perché so che Lei è diligente ed operoso.

Se ha dovuto rimanere a casa per ragioni di salute sono certamente ragioni serie.

Le faccio perciò i miei più sentiti auguri unitamente ai miei più cordiali saluti.

Tibaldi

NOTE DI VITA SNAM

Ecco un altro ricordo che aiuta a capire il “mito Mattei” ed i fondamenti posti alla base della Snam. Ce lo ha inviato il Geometra Giovanni Agape, già Capo del Centro di Manutenzione Metanodotti di Milano-Via Papa. Quarant’anni fa: Agape commette un errore e lo denuncia, costi quel che costi; non gli passa neanche per la mente di cercare di nascondere. Mattei ne apprezza l’onestà e la lealtà e lo ringrazia pubblicamente. Ecco, sono state proprio onestà e lealtà due delle grandi forze Snam. Si ponga però attenzione; l’episodio si riferisce ad un errore commesso da una persona onesta, in buona fede. Perché, al contrario, la massima severità fu sempre riservata ai comportamenti scorretti ed alla malafede. Mattei fu inflessibile su questo punto, e le poche mele marce furono tolte dal cesto affinché non inquinassero quelle buone. Abbiamo parlato di due delle ragioni per cui corruzione e tangenti non hanno mai attecchito alla Snam.

IL RIMPROVERO

dai ricordi di Giovanni Agape

Correva l’anno di grazia 1952, primavera, (era una bella, giovane primavera). Da poco più di un anno ero stato assunto alla Snam Sede di via Papa a Milano Servizio Tecnico III. Mansione “anacletto”, ovvero addetto alla misurazione del gas e perciò invidiato da parte di quelli del “Ufficio Fogne”, gli incaricati della manutenzione metanodotti. “Invidiato” perché il lavoro alle “misure” era “pulito”, comprese le visite alle industrie, alle quali si accedeva con autista e automezzo, fra cui le jeep dei campi ARAR (in seguito sarebbero arrivati guzzini e patenti di guida). Gli addetti alla manutenzione, invece, accedevano ai pozzetti di manovra valvole, agli scavi ed a quant’altro di interrato.

Questo preambolo per descrivere alcuni momenti pionieristici e goliardici di allora che suscitavano entusiasmi e proponimenti in ragazzi giovani in una azienda giovane foriera di roseo futuro e oggi a quarant’anni di distanza si può ben dire che la realtà ha superato il sogno). Ma purtroppo insieme agli entusiasmi giovanili si nascondono anche le insidie dell’inesperienza. E così un bel giorno, anzi un brutto giorno, al sottoscritto capita un guaio. Uno sbaglio commesso nella misurazione del gas consegnato ad un grande stabilimento porta un errore, a sfavore della Snam, di qualcosa come 7-8 milioni di lire di allora (lo stipendio mensile all’epoca era di 45-50 mila lire). L’episodio fece scalpore all’interno del Servizio ed alcuni amici e colleghi, ora pionieri, lo ricorderanno.

Qui giunto mi fermo un attimo per dar modo di riflettere sullo stato d’animo in cui mi trovavo appena scoperto l’errore: il mondo mi stava crollando addosso.

Riferii subito il “fattaccio” ai superiori e, con sorpresa, non ricevetti alcun richiamo né verbale né scritto; invece, dissero che era importante ricuperare al più presto la

somma non addebitata. Rifatti i conteggi con l'aiuto di alcuni colleghi (circa sei mesi da rivedere), i soldi furono recuperati anche se con qualche difficoltà.

A quel tempo l'Ufficio Misure redigeva un bollettino giornaliero e mensile, riportante il gas venduto ad ogni utenza. Il bollettino era inviato anche all'Ing. Mattei e pertanto era logico e doveroso far notare anche a Lui l'errore commesso. Fu quindi avvertito, e si restò in attesa delle conseguenze, che giunsero il 4 dicembre, giorno di Santa Barbara, in occasione del discorso annuale alle maestranze.

Quell'anno il Presidente disse (sono sue precise parole): "... ma soprattutto vi ringrazio per la vostra grande onestà nel comunicare i vostri errori anche se pesanti e col timore di rimproveri e punizioni ...". Già qualche tempo prima mi era giunta notizia di come il Presidente aveva recepito il "fattaccio", ma questo discorso di S.Barbara era l'ufficialità del "RIMPROVERO".

Così si chiuse il caso. Rimase la lezione di vita. Questi erano i tempi e gli uomini che la memoria mantiene scolpiti come su una pietra miliare.

NOTE DI VITA SNAM

Il “famoso” 88/98, il mitico primo tubo Snam che correva lunga la via Emilia per alimentare i primi utenti, al tempo in cui noi “vestivamo alla marinara”, ricompare nei ricordi del Geometra Gianfranco Bonacini. Erano proprio tempi da pionieri: “dorsali” da dieci centimetri di diametro e “nodosi legni” al loro interno.

VESTIVAMO ALLA MARINARA

dai ricordi di Gianfranco Bonacini

L'assunzione mi portò alla Stazione di Salsomaggiore e, dopo un mese circa, a quella di Parma, di cui era responsabile il Sig. Augusto Dellora, che mi fu prezioso maestro anche di vita nei primi periodi di lavoro alla Snam.

Acquisivo le esperienze iniziali sul funzionamento dei compressori (per il caricamento delle auto, a metano) nonché l'“abc” della manutenzione dell'unica “dorsale” attraversante il territorio parmense: l'88/98 Caviaga-Piacenza-Reggio Emilia cui si era innestato a Fiorenzuola un collegamento da Cortemaggiore, dopo la scoperta di quel giacimento.

Da Cortemaggiore, non essendo ancora, in esercizio idonei impianti di disidratazione, veniva immesso gas particolarmente umido che, nell'inverno 49/50, quello della mia assunzione, provocava continui disservizi. Appositi sifoni verticali erano installati sul tubo, in pozzetti lungo il ciglio della via Emilia ove correva il metanodotto: avrebbero dovuto provocare la caduta delle parti liquide e consentirne la raccolta, ma in effetti la loro efficacia era scarsa.

Buona parte della condensazione avveniva in corrispondenza di strozzature e successive espansioni; si creavano “tappi” che settimanalmente - la domenica - dovevano essere eliminati con manovre eseguite da pozzetti dotati di “saracinesche Pasquini” e giunti di smontaggio. Si lasciava per un po' “a riposo” il metanodotto, secondo le intese con le rare utenze (le Stazioni Snam di Salso, di Parma e le Officine Reggiane), e poi si procedeva con opportune “soffiate”.

Deciso il programma (gennaio '50). Dellora, l'autista Benedetti e il Capo Squadra Grabesu (ai quali si era aggiunto il neoassunto Bonacini per “fare esperienza”) raggiungono Cadeo. Intercettano il metanodotto ed iniziano ad accorciare il giunto di smontaggio (a valle la condotta aveva velocemente esaurito ogni pressione) per farlo cadere sul fondo del pozzetto. Ottenuta così una “bocca aperta”, da essa sarebbe uscito il “tappo”, sotto la spinta del gas manovrato dalla valvola nel pozzetto a monte (Fiorenzuola).

Completata la manovra sui tiranti ... il giunto non si stacca! Con lampade, coltelli e seghetti si individua un corpo legnoso che collega saracinesca, giunto e sifone! Con fatica “il legno” viene segato, così che il pezzo speciale può ora cadere.

L'esame dei pezzi rimossi consente di fare la seguente ipotesi: la fase di sfilamento delle barre sul ciglio della Statale avrà visto l'utilizzo di nodosi legni che gli addetti reggevano tra le mani alle testate delle barre. Sicuramente, in mancanza di scovatura, una “stanga” sarà rimasta abbandonata all'interno di una barra successivamente poi saldata alle altre.

Per quanti anni (1942 - 1950) quel legno ha condizionato l'esercizio del primo metanodotto S.Na.M.! Il cimelio fu poi chiesto dall'allora Direttore Tecnico Ing. Campanini che lo volle esposto nel suo ufficio di Via Papa a Milano.

NOTE DI VITA SNAM

Lo sviluppo della rete Snam di gasdotti nel Sud della Penisola e in Sicilia ha richiesto a tutti noi grande impegno e anche sacrifici. Ci ha dato però grandissime soddisfazioni e in particolare quella di trovare anche là una risposta di entusiasmo e di “voglia di fare” in armonia con lo stile Snam. Ne abbiamo traccia anche nei ricordi di Carmelo Ventura.

IL “PICCHI”

dai ricordi di Carmelo Ventura

Mi proposero di passare alla Snam nel 1967, mentre mi trovavo a lavorare con l'Agip, in perforazione. In quel momento non sapevo cosa fare, dato che non conoscevo la Snam, ma accettai lo stesso.

Non passò molto tempo e mi chiamarono a Catania; mi presentai all'ing. Redivo e al geom. Forlani, con i quali ebbi un breve colloquio, e andò tutto bene.

Il primo lavoro, ricordo, lo svolsi a Porto Empedocle dove si era appena ultimata una condotta per allacciare la cemenzeria della città. Il geom. Forlani coordinava il lavoro e ci spiegò come fare il lavaggio della tubazione con il “Picchi” (*). Mentre stavamo operando, il “Picchi” si bloccò dentro il tubo. Fu allora che il Geometra mi chiamò: dovevamo fare tutta la condotta a piedi per trovare dove si era bloccato questo “Picchi”; in quel momento restai colpito nel vedere il Geometra vestito con jeans e scarponi. Ci incamminammo lungo il tubo e, dopo alcune ore, trovammo il punto in cui si era bloccato il “Picchi”.

Abbiamo constatato che il bloccaggio era stato prodotto da un errore dell'Impresa che aveva avuto in affidamento il lavoro: in una curva aveva saldato la condotta a fetta di salame. Riparato il guasto, abbiamo effettuato il lavaggio.

Finito il lavoro il geom. Forlani si congratulò con tutti noi operatori che eravamo lì in quel momento. Io restai colpito dall'impegno e dalla capacità del geom. Forlani e anche dal suo modo di parlare: ci metteva a nostro agio per svolgere il nostro lavoro.

Un altro ricordo mi porta a parecchi anni dopo: si tratta di una visita dell'ing. Francescato e del dott. Quadrelli, avvenuta prima della costruzione del tubone 48” in Sicilia. Erano venuti per fare una riunione al Centro Snam di Gela; per noi dipendenti fu un giorno che non dimenticheremo mai.

Circolavano voci che, dopo la chiusura del Centro di Agrigento; sarebbe avvenuta una paralisi economica per tutta la Sicilia; l'ing. Francescato e il dott. Quadrelli quel giorno ci hanno fatto capire che la realtà era diversa, e ci hanno anticipato la notizia di un'opera colossale in programma e cioè la posa di un tubone da 48 pollici che doveva attraversare tutta la Sicilia e l'Italia.

Dopo qualche anno ci incontrammo di nuovo con l'ing. Francescato e l'ing. Pedrazzini e tutti i Tecnici della Snam, a Mazara del Vallo, per festeggiare l'opera compiuta. In quell'incontro ci furono discorsi di complimenti e ringraziamenti per tutti.

L'indomani, mentre mi trovavo sulla pista del tubone nelle montagne di Agrigento ho rivisto i due Ingegneri che, in "campagnola", visitavano il tracciato del 48", e in quel momento ho ricordato i discorsi di anni prima sullo sviluppo che doveva esserci e che ci fu.

() "Picchi" è la simpatica traduzione, fatta dal Ventura, del termine inglese "Pig" (maiale), usato nel gergo di metanieri e petrolieri per indicare un attrezzo che viene introdotto nelle tubazioni e spinto al loro interno per pulirle o controllarle.*

NOTE DI VITA SNAM

Il racconto che segue è interessante perché ricorda un mondo lontano, quasi dimenticato, in cui il mancato rispetto dei divieti era punito con molta severità. Ma l'aspetto più importante dell'accaduto non è rivelato nel racconto: Gandolfi, Comandante Partigiano della Divisione Val d'Arda, conobbe Mattei e si incontrò con lui più volte durante la guerra, anche in convegni e riunioni. Ebbene egli non ha mai, durante 35 anni di Snam e nemmeno nell'occasione ricordata qui sotto, vantato tale conoscenza. Oltre ai tempi erano diversi anche gli uomini! Il p.a. Bruno Gandolfi fa parte del Consiglio Direttivo della nostra Associazione.

LA SOSPENSIONE

dai ricordi di Bruno Gandolfi

Erano gli anni '50. Incaricato di liquidare, a proprietari e affittuari dei terreni, i danni provocati dalla posa dei metanodotti, operavo per un paio di giorni la settimana nell'area Codogno-Crema, per il resto sul metanodotto Cortemaggiore-Bologna. Un sabato, terminato il lavoro, depositai la macchina in un garage di Codogno e presi il treno per rientrare in sede a Milano. Allora il mio Ufficio era in Corso Venezia; doverano la Direzione e alcuni Servizi della Snam.

In corso Venezia trovai il Geometra Vecchi, anche lui liquidatore e allora operante sul metanodotto Corte-Genova, che mi offrì un passaggio in auto fino a Piacenza, dove abitavo. Accettai volentieri, perché così avrei potuto essere a Piacenza prima di mezzogiorno, con anticipo sul previsto, tanto più che avevo in programma di andare a Rovaleto di Cadeo con mia moglie, ospiti di mia suocera.

Purtroppo, durante il ritorno, alla 500 di Vecchi si ruppe la ventola del radiatore. Spingemmo la macchina fino alla Fiat di Casalpusterlengo e chiedemmo un passaggio ad un automobilista per andare a Codogno a prendere la mia vettura che come ho detto avevo lasciato in garage. L'intendimento era questo: con la mia auto ti porto a Piacenza e tu in treno rientri a Parma. Lunedì mattina vieni al garage Tirelli di Piacenza, ti porto a Casalpusterlengo a ritirare la tua macchina e poi me ne vado a Crema. Purtroppo tutta questa manovra mi fece arrivare a casa alle tre del pomeriggio. Mia moglie era preoccupata per il ritardo e mi aspettava sulla porta di casa. Le spiegai l'accaduto e, per guadagnare tempo, la feci salire in macchina e mi diressi subito verso la stazione, a un paio di km da casa mia. Depositai l'auto al garage Tirelli, a 100 metri dalla stazione, e poi partimmo in treno per Rovaleto. Il lunedì tutto andò secondo programma.

Il mercoledì successivo una telefonata dell'ing. Miotti mi avverte di rientrare, perché

mi vogliono al Servizio Personale. E' successo che una guardia del Centro Snam di Piacenza ha visto una donna salire su una macchina aziendale, di sabato pomeriggio. Al Servizio Personale, dove mi reco, si vuoi sapere da me come si sono svolti i fatti, ma capisco che non ci si accontenta delle mie spiegazioni, confermate anche dal geom. Vecchi.

Il sabato seguente sono convocato in Direzione. Mi riceve l'ing. Girotti, che si lamenta di un certo andazzo che sta prendendo piede. Mi dice: "Guzzini al carnevale di Busseto, automezzi Snam carichi di maschere; Lei che carica una donna senza più farsi vedere" (come era scritto nel rapporto). Le mie giustificazioni non sembrano avere molto effetto su di lui, che considera invece più importante il rispetto delle regole, in questo caso del divieto di usare i mezzi Snam per scopi personali.

Alla fine ebbi 15 giorni di sospensione. Fui sul punto di abbandonare la Snam, ma gli ingegneri Miotti, Campanini e Cola mi convinsero a restare.

NOTE DI VITA SNAM

Un altro ricordo degli anni '50. Ce lo manda il Cav. Pasqualino Botti, Pioniere Snam, che ci parla del periodo in cui fu un vero "Pioniere della Padania", con le grandi distese verdi d'estate e la neve, a coprire tutto d'inverno, le baracche di legno, i sacrifici ...

UN UOMO CHE "CONTA"

dai ricordi di Pasqualino Botti

Era il giorno 3 settembre 1952. Venni convocato con telegramma in Corso Venezia 16 a Milano per essere assunto alla Snam e subito inviato al Centro di via Papa, sempre a Milano. La qualifica era Sorvegliante presso la colonnina di distribuzione del metano per autotrazione. Rimasi presso il Centro un mese circa ed in, seguito fui assegnato alla Centrale di Bordolano. In questa località sparsa nella grande, verde pianura padana, l'Agip aveva trovato abbondante il metano, che fuoriusciva ad alta pressione (190/200 atm.). Poco prima che giungessimo noi della Snam, vi era stata un'esplosione ed un pozzo si era incendiato. Erano stati presi urgenti provvedimenti per imbrigliare la fiamma, alta una decina di metri.

La Snam, a pericolo scongiurato, si affrettò a sfruttare il giacimento. In attesa di immettere il gas nella rete di metanodotti, quasi improvvisò una campestre Centrale di compressione. Organizzò così alla garibaldina delle strutture metalliche all'aperto, consistenti in capaci rampe per la ricarica delle bombole da 40/60 litri, che venivano portate da grossi camion provenienti da Mantova, Castel S.Giovanni, Piacenza, ecc...

Il lavoro si svolgeva tutto all'aperto, sotto l'inclemenza della pioggia e della neve. Quell'inverno nevicò abbondantemente (90 cm e più) e per qualche giorno fummo isolati dal resto del mondo. Alla Centrale i turni di lavoro coprivano l'intero arco delle 24 ore.

C'erano tre impiegati, una ventina di operai ed il capo Centrale geom. Renzo Garavaglia. Il contatto con la Sede di Milano era solo telefonico. Qualche rara ed improvvisa visita (talvolta anche notturna) era fatta dal nostro capo Servizio ing. Mario Rossi. Per quasi un anno vivemmo in questo contesto abbastanza disagiato. Per evitare lunghi e faticosi rientri a casa con la bicicletta, avevo acquistato un motociclo a due tempi, il Motom. Ricordo di averlo pagato la bellezza di 106 mila lire. Talvolta però rimanevo sul posto anche tra un turno e l'altro ed ero solito coricarmi nella baracca di legno a disposizione del personale. Non c'erano infatti costruzioni in muratura. Fu proprio in una di queste occasioni che contrassi una pleurite che mi costrinse a letto quasi sette settimane.

La mia esperienza di pioniere durò circa un anno, fino al giorno in cui la Snam collegò i pozzi alla rete dei metanodotti e diede in gestione a privati la Centrale. Il personale fu richiamato in sede; io divenni sostituto fatturista nelle varie Centrali metano (Piacenza - Lodi - Milano piazza Carrara prima e poi via Gargano).

Finalmente dopo quattro anni mi inserirono al Servizio Amministrativo in Sede. Nello stesso periodo la Società occupò il Primo Palazzo Uffici a San Donato Milanese. Qui diventai un uomo che “conta”. Infatti durante gli ultimi anni di servizio “contai” moltissimo in qualità di cassiere della Cassa unificata, al piano terra del Primo Palazzo. Ogni giorno “contavo” i soldi a coloro i quali si presentavano per il rimborso spese, con mandati di pagamento emessi dalle varie Società del Gruppo Eni.

Sono stati anni di intenso lavoro, ma anche anni in cui mi sono sentito molto realizzato, poiché il mio lavoro mi piaceva e mi gratificava.

NOTE DI VITA SNAM

Il Pioniere G.Franco Bonacini ci ha inviato le copie di due lettere: la prima è una richiesta di benessere inviata dalla Snam di Piacenza alla Snam di Milano-Sede il 14.5.1945; la seconda, del 28.5.45 è la risposta della Sede. Sono dei primi giorni del dopoguerra e meritano di essere lette sia per il momento in cui furono scritte e sia per il contenuto particolare, come spiega bene qua sotto lo stesso Bonacini.

LE CESTE

dai ricordi di G.Franco Bonacini

Perché non rievocare, in maniera direi emblematica, quel difficile periodo del primo dopoguerra pubblicando queste due lettere? Potranno anche far sorridere ma, nel contempo stimoleranno in ognuno apprezzamento e condivisione dello spirito, dello stile e dell'etica di cui oggi pare ci sia tanto bisogno.

Il contenuto trasuda di particolare atmosfera, del coraggio e delle speranze che animavano fin dal '45 chi ci fu prezioso maestro anche di vita nei primi periodi dopo l'assunzione; mi riferisco al compianto sig. Augusto Dellora.

Il carteggio riguarda quel reliquato di 3"1/2 (88-/98) del metanodotto Caviaga-Piacenza-Reggio Emilia (ove veniva alimentata l'utenza n.1: le Officine Reggiane) già attraversante il Po con azzancamento al ponte ANAS. Causa i bombardamenti aerei e il conseguente crollo del manufatto stradale fu messa fuori esercizio la tratta di condotta azzancata sostituita per vari mesi da un tronco varato a pelo d'acqua.

(Le lettere sono su carta intestata SOCIETA' NAZIONALE METANODOTTI - S.Na.M. - sede in Milano - Via Gen. A.Papa 22 - Capitale Sociale L. 30.000.000)

Piacenza 14/5/1945

DA/ab 3

Ricupero condotta ponte Po

Spett. Soc. Naz. Metanodotti

Milano

Conforme alle istruzioni ricevute, ci siamo recati al Genio Civile e presso altri Enti

per sapere da chi dipende la demolizione del ponte stradale, ma non ci è stato possibile conoscere quale Ente è preposto per tale lavoro.

Siccome o presto o tardi tale ponte dovrà essere demolito riteniamo opportuno iniziare il ricupero del tubo ivi corrente; naturalmente il rivestimento andrà perso sia perché in parte è già rovinato e sia per alleggerire gli spezzoni di tubo, di mt. 10 circa, che si devono ricuperare.

Per l' inizio dei lavori restiamo in attesa del Vostro gradito benessere.

Distinti saluti.

Augusto Dellora

Milano 28 maggio 1945

DT/GM/cl 23
Ricupero condotta sul Po

S.Na.M.
PIACENZA

Riscontro a Vostra 14 maggio u.s.

Vi diamo il benessere per i lavori di ricupero della conduttura sul Ponte del Po a Piacenza.

Occorrerà cercare di ricuperare, per quanto possibile, anche il rivestimento di vetroflex e a questo scopo abbiamo provveduto ad inviarVi delle ceste nelle quali raccoglierete detto materiale per riunirlo in magazzino.

Distinti saluti.

SOC. NAZ. METANODOTTI
(firma illeggibile)

NOTE DI VITA SNAM

Il Geometra Cesare Costa ci manda un ricordo di “piccole/grandi cose lontane più di quarant’anni che forse faranno riflettere ciascuno di noi. Chi c’era ripenserà per un momento a quei tempi magari con un po’ di nostalgia: gli altri forse leggeranno con qualche incredulità questa nota.

LA COLOMBINA

dai ricordi di Cesare Costa

Nel 1952 il Complesso Snam era in avanzata fase di costruzione con i suoi edifici, i capannoni e il parco tubi.

A quel tempo, su una ex risaia situata ad un metro e più sotto il livello della via Emilia, si diede inizio ai lavori per la costruzione del primo Motel e dei garages che si affacciano sul piazzale Supercortemaggiore.

Di fronte ad un Redefossi scoperto e maleodorante, parallelamente alla via Emilia c’era la cascina Colombina che sorgeva più o meno dove ora c’è il distributore dell’Agip.

Al piano superiore di essa l’impresa di costruzioni dava alloggio ad alcuni muratori residenti fuori Milano mentre al piano terreno trovavano posto gli uffici dell’impresa, il magazzino e due locali per la direzione lavori Snam.

Io facevo parte di quest’ultima e seguivo la costruzione del Motel, dei garages e del piazzale; con me c’erano altri sei o sette colleghi, età media al di sotto dei 25 anni, che seguivano altri lavori: la Chiesa, il campo sportivo, il parco bombole con le annesso rampe e la prima casa “Fanfani”.

Quando non si era sui lavori, nelle due stanze si faceva la contabilità, con l’aiuto di calcolatrici Facit a manovella.

L’arredamento era spartano, composto di materiale scompagnato di recupero tre tavoli, un paio di scrivanie, un tecnigrafo traballante, due stufe a gas di bombola ed una: stufa legna. Il gabinetto era in un gabbiotto all’esterno e pure all’esterno c’era l’acqua che si otteneva azionando il braccio arrugginito di una vecchia pompa a mano.

Un manovale dell’impresa era autorizzato a dedicarci un paio di ore al giorno per la pulizia dei locali e per prelevare alla mensa le nostre razioni di cibo che a mezzogiorno ci trovavano tutti pronti a saltarvi addosso per evitare che, già fredde per il viaggio, si raffreddassero ulteriormente.

Dovevamo affrettarci a mangiare nell’ora che avevamo a disposizione, perché se volevamo un caffè dovevamo raggiungere a piedi il più vicino bar di S. Donato, nei

pressi della vecchia Chiesa parrocchiale. Andavamo a piedi perché allora nessuno aveva un'automobile.

L'unica agevolazione era che non dovevamo timbrare il cartellino in quanto, l'unico orologio marcatempo era installato nel complesso Snam.

Senso del dovere o timore di perdere il posto facevano sì che tutti rispettavamo l'orario di lavoro anzi c'erano delle sere in cui ci si attardava (senza percepire straordinari) perché capitava che i conti non tornassero e si stava a smanettare sulle Facit fintantoché non si era trovato l'errore.

Chi rompe paga.

Qualche tempo dopo, per rendere agibile il piazzale Supercortemaggiore e pavimentarlo in porfido, si dovette procedere al riempimento dell'area per portarla al livello della via Emilia, in quell'occasione la cascina Colombina venne demolita e le sue macerie sono sepolte dove ora sorge il distributore Agip.

Per ospitare i suoi uffici e quelli della direzione lavori l'impresa costruì una palazzina di due locali divisi fra loro da un atrio e da un gabinetto. Essa era situata in fondo al piazzale sulla destra. all'inizio di via Correggio.

Nell'atrio era sistemata una cuffia in plexiglas che alloggiava l'apparecchio telefonico nero, appoggiato sulla mensola. Esso serviva per collegare, la direzione lavori Snam con gli uffici; non si potevano fare telefonate con l'esterno salvo passare attraverso il centralino che provvedeva a far addebitare personalmente la telefonata. Ad usufruirne eravamo i soliti sei o sette che lì avevamo spogliatoio, ufficio e mensa.

Un giorno trovammo rotto il ricevitore dell'apparecchio telefonico.

Avvertimmo il centralino, arrivò l'operaio che provvede alla sostituzione e tanto era un'inezia che non ci preoccupammo di sapere come o chi l'avesse rotto, poteva essere stato l'operaio dell'impresa nel fare le pulizie, poteva essere stato chiunque che passando aveva preso dentro nel filo e fatto cadere a terra il ricevitore. Cose che possono capitare. Non era un problema.

Vi demmo importanza invece dopo un paio di settimane quando nelle buste paga trovammo una trattenuta di L.72 (diconsi lire settantadue) a testa con una laconica lettera firmata dal Direttore Generale (!) con la quale ci veniva comunicato che l'addebito era imputato alla rottura di un ricevitore telefonico.

Non timbrare la roba d'altri

Quando lasciammo la cascina Colombina per trasferirci nella nuova palazzina, le rampe di caricamento metano funzionavano e con esse ovviamente l'ufficio di esazione situato all'interno del parco bombole. Nell'atrio dell'ufficio suddetto era installato il marcatempo dove timbravamo il cartellino all'entrata e all'uscita.

Un freddo mattino d'inverno tre di noi eravamo in piazzale Lodi ad attendere l'autobus dell'ATM quando passò la 500 giardinetta del titolare dell'impresa di verniciatura.

Ci vide e gentilmente ci chiese se volevamo un passaggio. Ben volentieri ne approfittammo ed attraverso l'unica portiera del passeggero due di noi presero posto sul sedile posteriore ed io che avevo le gambe lunghe, mi sedetti accanto al guidatore.

Arrivati davanti all'ufficio bombole chiedemmo all'impresario, di sostare un momento per consentirci di timbrare il cartellino. Infagottati nei cappotti come eravamo, scendere dalla piccola giardinetta e poi risalire sarebbe stato faticoso e così, anche per non far perdere tempo al gentile conducente, dissi agli altri due di aspettarmi che avrei timbrato io per loro.

Qualcuno mi vide e, pur non potendo non vedere anche gli altri che erano proprio lì davanti, sotto i suoi occhi e sotto gli occhi di tutti, riferì.

Il giorno dopo fui convocato all'ufficio Personale dove pur capendo la mia buona fede mi diedero uno di quei cicchetti che non ho più scordato!

NOTE DI VITA SNAM

Ora che si parla solo dei manager fasulli, dei maneggioni che hanno intralazzato nell'Eni, tanto da far indicare questo Ente come la "grande madre della corruzione", voglio ricordare qui un piccolissimo episodio riguardante un vero manager, l'ing. Aldo Ripa della Snam. Purtroppo Egli ci ha lasciato, il 10 luglio scorso; ha mantenuto fino all'ultimo una serenità di spirito straordinaria, nonostante le dure prove che il destino aveva riservato al suo fisico. Non lo incontreremo più alle nostre riunioni: ci mancheranno la sua presenza.

I suoi consigli, il suo ottimismo, ma lo ricorderemo sempre, anche come simbolo della nostra Snam.

Uomo di grande dirittura morale, "all'antica" possiamo dire, nella sua attività alla Snam tratta affari per miliardi e miliardi, senza che nessun centesimo prenda la via sbagliata o tocchi le sue mani pulite.

E' conosciutissimo nella Società, che ha contribuito a organizzare e poi a sviluppare per tanti anni, fin dalla ripresa del dopoguerra; tutti lo stimano e gli vogliono bene: e tutti sono testimoni che la sua Snam non ha niente a che spartire con l'Eni delle tangenti.

La Snam considera importantissime tutte le persone che fanno parte dell'Azienda, qualunque sia il loro livello, e dà a ciascuna la massima fiducia e la più grande responsabilità, coinvolgendo tutti nella costruzione e gestione comune. Ma guai a tradire quella fiducia e quella responsabilità: per malafede e corruzione non sono concesse attenuanti, la punizione è immediata e inesorabile.

La Snam è proprio il contrario di quell'Eni corrotto che giornali e televisioni ci hanno mostrato. Tutti i dipendenti, qualunque sia il loro livello, lavorano con entusiasmo e professionalità, e hanno le mani pulite: la Società spicca sì nell'industria italiana, ma per essere un'isola solitaria di pulizia ed efficienza, in un mondo pieno di compromessi, ruberie, bustarelle, perdite aziendali trascurate o favorite, tangenti.

Noi, Pionieri e Veterani, siamo orgogliosi di aver contribuito alla creazione e allo sviluppo di questa Società; anche l'ing. Ripa lo era, e ben a ragione.

UN PICCOLISSIMO EPISODIO

dai ricordi di Giovanni Osvaldo

Siamo verso la fine degli anni sessanta: il Servizio Metano della Snam che è diretto dall'ing. Ripa si occupa fra l'altro della programmazione riguardante, il gas naturale. Si tratta di programmare acquisti, trasporto e stoccaggio, consumi e vendite di gas.

E di programmare quindi anche l'acquisizione di nuovi clienti: per quest'ultimo aspetto sono da valutare da una parte i consumi di gas acquisibili (coi relativi ricavi), dall'altra i costi. In qualche caso il confronto costi/ricavi dimostra che l'operazione non è economica: si calcola allora il valore della diseconomia da chiedere come contributo alle spese d'allacciamento, alle Aziende o Enti interessati alla fornitura di gas.

La cosa risulta molto chiara nel caso di un'Azienda o di un Comune ubicati in posizione isolata, lontano dalla rete dei metanodotti tanto da non essere economicamente collegabili: l'Azienda o il Comune già usano, o possono usare, combustibili di diversi tipi (gasolio, legna, carbone, GPL in bombole, GPL in serbatoi alimentabili da autocisterne ecc.); nel loro conto costi/ricavi inseriscono il contributo spese per l'allacciamento e se il conto dà un risultato positivo l'operazione può aver luogo con vantaggio per tutti.

Il problema esiste anche per collegamenti molto più ampi, come è avvenuto per la metanizzazione generalizzata in Regioni del Sud. In esse la Snam ha sviluppato la sua rete secondo criteri economici, e non ha voluto, essendo una Società per azioni ben amministrata, effettuare operazioni in perdita per allacciamenti e reti dal rendimento negativo. anche se la cosa era sollecitata con insistenza da autorevoli esponenti politici. Il Governo faceva sapere che per la collettività nazionale i vantaggi della metanizzazione generalizzata erano superiori ai costi e che gli investimenti relativi avevano priorità rispetto ad altri, pure necessari, per acquedotti, fognature, ferrovie, strade. La Snam ha difeso in quell'occasione, come in altre anche più combattute il suo diritto a non porre in pericolo la vita dell'impresa per fatti estranei alla stessa, e il Governo ha dovuto pagare, alla luce del sole, contributi sufficienti a rendere economici gli investimenti richiesti).

All'epoca cui mi riferisco i conteggi relativi alla stima dei consumi al dimensionamento ed ai costi dei gasdotti e poi a quelli della eventuale diseconomia dei diversi collegamenti e allacciamenti, sono compito dell'Ufficio Rete (sempre del Servizio Metano).

Quest'Ufficio è composto da un gruppo di tecnici di valore, guidati dal geometra Alberto Piccinini: egli ha grandi doti di intelligenza e di capacità tecnica, cui affianca razionalità, rigore e onestà.

Purtroppo anche il geom. Piccinini ci ha lasciato, da parecchi anni ormai.

Sia per i conti tecnici che per quelli economici si sono stabiliti degli standard di riferimento il più possibile collegati a parametri oggettivi così che non si possano creare condizioni di disparità fra i diversi futuri clienti, e curando sempre che siano possibili eventuali verifiche anche a posteriori (quelle che oggi si chiamerebbero "regole di trasparenza").

Tutto quanto ho detto sopra è per far capire che per il Servizio Metano, il problema dei contributi d'allacciamento è una cosa seria: esso viene trattato con la scrupolosità e la competenza con cui la Snam svolge tutto il suo lavoro e in particolare quello del gas sua attività principale, per la quale ha ricevuto spesso lusinghieri riconoscimenti, a livello sia nazionale che internazionale.

*Un giorno partecipo, assieme all'ing. Ripa, ad un incontro con il Sindaco di una

cittadina che chiede di essere rifornita col gas naturale. Il Sindaco, accompagnato da un Assessore, viene ricevuto con ogni riguardo in una saletta del tredicesimo piano: quello di rappresentanza. Fa parte della filosofia Snam considerare i Clienti e le loro necessità con la massima attenzione e cortesia, e risolvere i loro problemi quando possibile, senza perder tempo.

In proposito mi viene in mente che proprio in quel periodo la Snam fece svolgere un'indagine a livello nazionale per conoscere la valutazione che i Clienti, Industrie e Comuni, facevano del suo servizio: risultò che l'apprezzamento da parte dei Clienti era molto elevato, superiore addirittura a quello per la Stipel, la Società dei telefoni che allora forniva un servizio eccellente. L'ing. Ripa ne fu particolarmente contento, avendovi molto contribuito.

*Dopo i convenevoli iniziali, si arriva al problema: il Sindaco, come detto, chiede che il suo Comune venga allacciato alla rete Snam. "Adesso che abbiamo vinto noi le elezioni - aggiunge ci potete dare il gas senza farci pagare il contributo d'allacciamento che avevate chiesto all'Amministrazione precedente". A questo discorso l'ing. Ripa si infuria (è una delle poche volte che l'ho visto arrabbiato). "Io ho ricevuto Lei con molto riguardo, come Sindaco e come possibile futuro Cliente: Lei non può in cambio insultarmi con me insultando anche la mia Società con le prime stupidaggini che Le vengono in mente. A me e alla Snam non interessa assolutamente niente di sapere qual è il Partito che vince o perde le elezioni nel Suo Comune. L'unico problema che qui conta è che la Snam non è un ente di beneficenza e se un investimento non è conveniente non lo fa. Punto. Lei e il Suo Partito potete dire quel che vi pare. Il contributo del Suo Comune necessario per far tornare l'economicità, è stato calcolato tempo fa con cura ed è ancora perfettamente valido".

A questo improvviso scoppio d'ira, Sindaco e Assessore restano attoniti, come anch'io del resto. Dopo un lungo silenzio, il Sindaco quasi balbettando cerca di giustificarsi per quel che può, ma impastrocchia un discorso che non si capisce neanche che cosa dice. Probabilmente si è reso conto che Ripa ha detto il vero, e che quindi lui l'ha davvero insultato. Ma la cosa è così strana ai suoi occhi che non riesce più a raccapezzarsi. Era così certo che le cose stessero come lui pensava! Non lo aveva sfiorato neanche il minimo dubbio che potesse non essere così.

L'ing. Ripa si rende conto della situazione, e riprende con un discorso più pacato:

"Caro Sindaco, vedo che è rimasto scioccato dal mio sfogo, e che forse è inutile continuare oggi il nostro discorso. Se vuole, e se avete intenzione di allacciarvi alla nostra rete nonostante il contributo, possiamo riprendere l'argomento fra qualche giorno. Nel frattempo potrebbe chiedere in giro informazioni sulla Snam".

*Non molto tempo dopo quel Comune paga il contributo d'allacciamento stabilito, viene collegato alla rete e diventa nostro Cliente. Mi risulta anche che quel Sindaco è diventato un grande ammiratore della Snam e dell'ing. Ripa. Per molti anni è andato regolarmente a trovarlo, più da amico che da Sindaco, anche per respirare, come diceva lui, 'un po' di aria pulita'.

APPENDICE

La Snam di Mattei

di Giovanni Osvaldo

1. La Snam

La SNAM è stata la più “matteiana” delle aziende ENI; Mattei la crea(1), la plasma e la sviluppa secondo i suoi principi. In pochissimo tempo la fa diventare una grande azienda, e anche dopo la sua morte la Snam proseguirà secondo la strada da lui indicata, raggiungendo grandi mete.

(1) Mattei in pratica rifonda la Società di cui diventa Presidente nel 1948, travolgendola nella frenetica attività di sviluppo da lui imposta.

Mattei alla Snam punta tutto sui giovani e sul loro entusiasmo; assume operai, tecnici e ingegneri giovanissimi, e dà loro la massima fiducia. È inflessibile contro disonesti e lazzaroni, che caccia subito dall'azienda, tollera errori fatti in buona fede e riconosce i meriti. Quando può, provvede a controllare direttamente l'attività della sua gente, e non lesina, nei diversi casi, rimproveri o complimenti, sempre con poche ma efficaci parole. Chi è promosso dirigente riceve sempre l'investitura da lui; per indaffarato che sia, trova sempre il tempo per questo impegno, e anche in tali occasioni lo spirito aziendale si rafforza. Mattei cura attentamente non solo la scelta degli uomini, ma anche la loro formazione, a tutti i livelli, con molte iniziative. Fa partecipare i dipendenti a corsi e seminari sia durante l'orario di lavoro che fuori. Chiama esperti stranieri a tenere corsi qui, invia i nostri a corsi esteri o a stages negli Stati Uniti o in Europa, offre premi a chi si impegna di più; vuole che ciascuno, nel suo lavoro, sia sempre aggiornato sugli ultimi sviluppi tecnologici. È uomo eccezionale e capo trascinatore. Alla Snam riesce a far sì che i dipendenti diventino un gruppo compatto di entusiasti e capaci, che si ingrandisce sempre di più, assieme all'Azienda, con l'apporto dei nuovi assunti.

La filosofia aziendale(2)

Le risorse umane devono essere considerate la principale ricchezza dell'azienda, e vanno valorizzate sempre al meglio della capacità di ciascuno. La grandissima maggioranza dei dipendenti è formata da persone oneste e leali; va favorita dandole fiducia, e va protetta punendo severamente episodi di slealtà ed estromettendo dall'azienda corrotti e disonesti. Devono essere forniti luoghi di lavoro dignitosi e

confortevoli e pure, dove possibile, analoghi luoghi per la vita familiare. Il personale va sviluppato, fino ai livelli più alti, solamente in base alle capacità dimostrate; per le promozioni, non devono avere alcuna rilevanza frequentazioni politiche o religiose, mentre eventuali raccomandazioni per avanzamenti sono da considerare sempre come fattori negativi per il raccomandato. La sicurezza delle persone e degli impianti deve essere assicurata in modo serio, con norme aziendali specifiche, aggiornate e se del caso più severe di quelle ufficiali.

Vanno perseguite l'eliminazione degli sprechi e la sobrietà nelle spese. Eccessi nell'abbattimento dei costi e nella massimizzazione dei ricavi sono invece generalmente da evitare perchè di solito provocano danni all'azienda; il profitto è necessario (senza profitto non c'è futuro per l'azienda), ma non deve essere ricercato a tutti i costi il massimo profitto immediato: è opportuna la rinuncia a quella parte del profitto di oggi che danneggerebbe l'Azienda di domani.

I clienti sono parte della ricchezza aziendale e bisogna fornire loro merci e servizi corrispondenti a quanto dichiarato e richiesto; non devono essere tollerati, nei loro confronti, sgarbi o furberie. Per una attività come quella della Snam non sono necessarie campagne pubblicitarie generiche; se la merce è buona e il lavoro ben fatto, ciò varrà più di qualsiasi intervento pubblicitario, e sarà apprezzato dalle persone interessate.

(2) Questa filosofia aziendale non era esposta in un decalogo da mostrare ai giornalisti in visita; era, invece, un comune sentire della gente Snam, a partire naturalmente dai capi. Era l'impronta di Mattei sull'Azienda. Forse il problema delle campagne pubblicitarie sarebbe stato da modificare, visto che tanti, anche nel Gruppo Eni, non sanno esattamente cosa abbia fatto la Snam e che livelli abbia raggiunto.

2. Gli inizi

L'Ente Nazionale Metano, costituito dallo Stato nel 1940 per sviluppare la ricerca e l'utilizzazione del metano, provvede fra l'altro alla costituzione della Snam e dell'Amp, Azienda Metanodotti Padani operante nel Veneto.

La Società Nazionale Metanodotti (S. Na. M.) viene fondata nel 1941 "per la costruzione e l'esercizio dei metanodotti". Il capitale sociale è sottoscritto dall'Ente Nazionale Metano (30%), dall'Agip (30%), dal Demanio statale tramite Ente Regie Terme di Salsomaggiore (30%) e dalla Surgi di Milano, Società Utilizzazione Ricerche Gas Idrocarburi (10%). Ha la sede centrale a Roma e una sede commerciale a Milano. I metanodotti da realizzare sono il Piacenza Milano e il Piacenza Parma, entrambi posati lungo la via Emilia e del diametro 88/98 (3"1/2); vanno collegati ai campi Agip di Podenzano (11 km a sud di Piacenza), di Fontevivo (tra Fidenza e Parma) e, (dal 1944, al primo pozzo di Caviaga). Dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 e la divisione in due dell'Italia, anche la sede centrale della Snam è trasferita a Milano. Alla fine della guerra, Mattei viene nominato, il 28 aprile 1945, Commissario Straordinario dell'Agip del Nord col compito di liquidare tutto. Nell'ottobre 1945 diventa Vice Presidente sia

dell'Agip (Italia) che della Snam. Il Governo e i vertici Agip insistono nell'idea della liquidazione, anche dopo la messa in produzione con buone prospettive, nel 1946, del secondo pozzo del giacimento Agip di Caviaga (8 km a SE di Lodi); si parla di assorbire la Snam nell'Ente Metano e di vendere l'Agip a privati, molto interessati all'acquisto. Mattei è nettamente contrario, crede ai tecnici Agip e vede nel metano la risorsa energetica italiana; egli riesce a conquistare alle sue tesi il Ministro dell'Industria Giovanni Gronchi e poi, decisivo, il Ministro delle Finanze Ezio Vanoni, che si schiera apertamente al suo fianco, permettendogli di vincere la sua battaglia.

Mattei Presidente Snam ('48) e Eni ('53)

Il 9 settembre 1948 Mattei assume la presidenza della Snam, mantenendo la vice presidenza dell'Agip (Presidente Agip diventa il prof. Marcello Boldrini, un amico(3)). Da quel momento parte la grande corsa della Snam. Mattei ne resterà Presidente fino alla morte, il 27 ottobre 1962.

(3) Boldrini sarà Presidente dell'Eni dall'ottobre 1962 al 1967.

Nel 1949 l'Agip scopre il giacimento di Cortemaggiore; Mattei, in un discorso tenuto alla Camera dei Deputati nell'ottobre del 1949 (è stato eletto deputato nelle elezioni del 1948), chiarisce completamente il suo pensiero, profetico e realistico. Egli dice:

«Il gas naturale è un combustibile di alto valore tecnico e di facile uso che andrà a sostituire gradualmente, su un piano veramente economico, i combustibili di importazione come il carbone e la nafta. Perciò la sua produzione, distribuzione ed utilizzazione costituiscono il centro del problema industriale. Se le miniere venissero esercitate da imprenditori privati essi avrebbero interesse a creare una concentrazione industriale nella Valle Padana con una specializzazione determinata essenzialmente dalla convenienza di impiegare sul luogo, senza spese di trasporto, le nuove fonti di energia. Se, invece, lo Stato mantiene il controllo del gas, esso ha la possibilità di stabilire quali produzioni intende sviluppare e può anche provvedere al suo trasporto a notevole distanza».

Nell'aprile 1950 il Presidente del Consiglio Alcide De Gasperi visita il campo di Cortemaggiore e conviene sull'opportunità di proseguire le ricerche.

Con legge del 10 febbraio 1953 è istituito l'Eni, ente di Stato che raggruppa Agip, Anic, Romsa e Snam; Mattei lo presiede. L'Ente Nazionale Metano è sciolto e confluisce nell'Eni. Mattei rinuncia allora al mandato parlamentare; scrive al Presidente della Camera dei Deputati:

«Onorevole Presidente, la legge sulle incompatibilità parlamentari, ora promulgata, mi impone di scegliere tra l'ufficio di deputato e le cariche da me ricoperte nelle aziende statali che si occupano di ricerche petrolifere. Ritengo mio dovere non abbandonare le imprese alle quali ho dedicato negli ultimi anni, con grande amore, la maggior parte delle mie forze [.....]. Risolvo pertanto di rinunciare al mandato parlamentare non senza un profondo rammarico: ma, nel medesimo tempo, con la fiducia di potere così assolvere ad

altre responsabilità nell'interesse del Paese. La prego, signor Presidente, di prendere atto delle dimissioni che ho l'onore di rassegnarle, e di accogliere l'espressione del mio deferente e memore ossequio.

Enrico Mattei».

3. Sviluppo della Snam col Presidente Mattei

• Metanodotti

Dal settembre 1948 la Snam, sotto la guida di Mattei, lavora a ritmo accelerato per costruire i metanodotti e predisporre le strutture di supporto necessarie (uffici studi, uffici tecnici, impianti, officine, edifici e personale per la gestione, ecc). In breve tempo i metanodotti diventano rete, e la rete si sviluppa rapidamente raggiungendo un numero sempre maggiore di industrie e comuni, ai quali porta l'energia necessaria per realizzare il miracolo economico italiano del dopoguerra. Dai 257 km di metanodotti in esercizio e 20 milioni di metri cubi di gas trasportati nel 1948, si passa in quattro anni, nel 1952, a 2.064 km di tubazioni che trasportano più di 1.100 milioni di metri cubi a 1.141 clienti, fra i quali vi sono stabilimenti Pirelli, Fiat, Snia Viscosa, Falck, Montecatini. Nel 1956 la nostra rete, di 4.160 km, è la prima in Europa e quarta al mondo, dopo USA, Canada e URSS. Nel 1962 la rete serve buona parte dell'Italia settentrionale, da Torino a Bologna, da Genova a Venezia, con una lunghezza di oltre 6.000 km e 7 miliardi di metri cubi trasportati. L'Agip va scoprendo poi giacimenti anche fuori della zona di esclusiva e la Snam comincia a costruire gasdotti anche in Sicilia e nell'Italia centrale e meridionale. Nel 1961 posa il metanodotto Lippone-Marsala in Sicilia e inizia i lavori per collegare il giacimento di San Salvo (CH) con le città di Chieti, Roma e Terni, e il giacimento di Ferrandina (Matera) con Bari e le industrie pugliesi.

Poco dopo sarà la volta, in Sicilia, del collegamento del campo di Gagliano (Enna) con Gela (Caltanissetta) e Termini Imerese (Palermo). La rete Snam continuerà ad espandersi fino al 2000, quando saranno in esercizio quasi 30.000 km di gasdotti in Italia e 3.000 all'estero, che in quell'anno trasporteranno 76 miliardi di metri cubi (15 per cento terzi) servendo 6.100 fra industrie e Comuni. Nel 1951 la Snam estende il suo impegno alla distribuzione cittadina fondando la Metano Città, che a sua volta crea alcune Società (le "Metanine") per la distribuzione del metano con accordi di collaborazione (oggi si chiamerebbero "joint venture") coi Comuni, efficace sistema, all'inizio della metanizzazione per usi civili, per propagandare la creazione di reti di metano anche in cittadine con pochi abitanti. La Metano Città si svilupperà arrivando a servire più di 200 Comuni nel 1986, quando entrerà a far parte del Gruppo Italgas, la maggiore impresa italiana del ramo, passata sotto controllo Snam nel 1967. Dopo la creazione dell'Eni, la Snam assume il controllo della Azienda Metanodotti Padani (AMP), Società già operante in Veneto e in Emilia (sarà poi assorbita dalla Snam). La Snam crea nel 1955 la Snam Montaggi (poi diventata Saipem) e nel 1956 la Snam Progetti. Sono Società specializzate in condotte, la prima per la costruzione e la

seconda per la progettazione. Società che si svilupperanno moltissimo, allargando il loro campo d'azione a piattaforme marine, navi per montaggio e posatubi, condotte sottomarine, raffinerie e altri impianti petrolchimici, fino a diventare, entrambe, colossi a livello mondiale, molto apprezzati per la qualità delle realizzazioni e operanti in tutti i continenti, in mare e in terra. Ma Mattei ha voluto che la Snam, anche nei primi anni, non si limitasse a realizzare il compito principale consistente nel portare il metano, scoperto e prodotto dall'Agip Mineraria, alle industrie e ai Comuni italiani; le ha affidato anche altri compiti importanti, avendo evidentemente molta fiducia nella sua Società. Alla morte del Presidente, nel 1962, il risultato dell'azienda è notevole anche per questi altri compiti.

• *Metanopoli e attività immobiliare*

Negli anni 50 Mattei decide di concentrare tutte le attività della Snam in una zona a Sud di Milano, dove sono disponibili vaste aree adibite a risaie e marcite. Il suo progetto è quello di creare una "città del metano", e così nasce "Metanopoli" nel comune di San Donato Milanese. Voluta e immaginata, forse sognata da lui, Mattei ne segue passo passo la realizzazione intervenendo con i diversi architetti(4) e con la Direzione lavori perchè la città diventi come lui la desidera. E nasce la sola vera "città satellite" di Milano, dalle caratteristiche uniche per vivere e lavorare, insuperate e motivo di meraviglia allora e ancora oggi, dopo cinquant'anni: nel 1995 la dotazione di aree verdi è ancora di 170 metri quadrati per abitante a Metanopoli, contro i 30 del resto di San Donato e i 7 di Milano. Mattei assegna la proprietà di Metanopoli alla Snam, e la incarica della committenza e della Direzione lavori per tutte le opere da realizzarvi, dalle strade e fognature ai grandi palazzi per uffici. E alla Snam affida anche il compito di gestire questa città, sostituendo praticamente la Pubblica Amministrazione, compito poi svolto con la massima efficienza, e con soddisfazione per tutti gli abitanti, per più di quarant'anni. Le opere di misurazione per l'acquisto delle aree necessarie per Metanopoli hanno inizio nel 1951, e verso la fine di quell'anno partono i primi lavori, per strade e fognature. Il 4 dicembre 1952, festa di Santa Barbara, viene inaugurata la Centrale del metano per autotrazione, primo insediamento Snam a San Donato, mentre sono in fase di costruzione la stazione di rifornimento Agip e il cosiddetto "Complesso", centro industriale della Snam, che comprende uffici, officine, autorimesse, magazzini, laboratori, depositi tubi. Nel 1952 sono costruite anche le prime case, in via Bordolano. Il grosso di edifici (residenziali e non) e impianti è realizzato negli anni 1954-57, compresi Scuola, Chiesa di Santa Barbara, Motel Metanopoli e Albergo Santa Barbara, negozi, Parco di via Caviaga con campo di calcio e piste di atletica, tribuna, campo da tennis e piscina coperti. Anche il Primo Palazzo Uffici, con la mensa di via San Salvo, è costruito negli anni 1956-57, sempre con Direzione lavori Snam. Quando, qualche tempo dopo, lo Scià di Persia viene in visita a Metanopoli, resta molto colpito dalle caratteristiche avveniristiche di questa città, piena di alberi, di verde e di rose per le strade, senza alcuna recinzione, con edifici, dotazioni di telecomunicazione, tecnologiche e d'impianti sportivi all'avanguardia, vie

e piazze ampie e piacevoli da percorrere. Dalla terrazza al 14° piano del Primo Palazzo Uffici si domina buona parte della cittadina, e risulta che Mattei da lì ammirasse con piacere il panorama. Metanopoli viene arricchita negli anni 1961-62 con il Secondo Palazzo Uffici (occupato da Anic e Agip Mineraria), il Motel Agip (poi diventato Forte Crest), il Poliambulatorio, e altre case a Bolgiano. In seguito (negli anni '73, '84 e '91) la Snam realizza altri tre Palazzi Uffici, destinati a Snam Progetti, Saipem e Agip. Nel 1980 la Regione Lombardia pone il "Vincolo Paesistico Ambientale" su Metanopoli, che diventa patrimonio inalienabile.

(4) Fra gli architetti che più hanno contribuito alla realizzazione di Metanopoli sono: Mario Baccocchi per la struttura complessiva della cittadina; egli ha inoltre progettato il Motel Metanopoli, l'albergo Santa Barbara, la Chiesa di Santa Barbara, i laboratori di viale De Gasperi, il campo di calcio di via Caviaga con la tribuna e le piste per l'atletica, il tennis coperto, molti edifici residenziali. Nizzoli e Oliveri hanno progettato il Primo Palazzo Uffici e le case di via Caviaga e via Fermi. Bacigalupo e Ratti hanno progettato il Secondo Palazzo Uffici, le due mense aziendali di via San Salvo e viale De Gasperi, il Complesso industriale Snam, la scuola di via Sergnano, la piscina coperta, il poliambulatorio, il Motel Agip (poi diventato Forte Crest) e parecchi edifici residenziali.

Mattei deve essere rimasto molto soddisfatto dell'operato dei tecnici Snam tanto che, creato l'Eni, incarica questa Società di curare le costruzioni, le manutenzioni edilizie e le attività immobiliari per tutto il Gruppo. La Snam, prima della morte del Presidente, realizza il Palazzo dell'Eni a Roma, nel quartiere dell'Eur, completato nel mese di agosto del 1962.

• Trasporti petroliferi

Nel 1957 Mattei affida alla Snam l'incarico di provvedere ai trasporti petroliferi del Gruppo Eni. La Snam diventa così armatrice di una flotta di navi cisterna già dell'Agip. La flotta, che nel 1953 aveva un tonnellaggio totale di 81.000 Tpl (tonnellate di portata lorda), nel 1962 è cresciuta fino a 325.000 Tpl. Si svilupperà poi molto, con navi anche di 250.000 Tpl l'una, tanto che quella Snam diventerà la maggiore flotta cisterniera italiana. Nel 1984 il suo tonnellaggio totale di 2.504.000 Tpl sarà formato da 21 navi, così ripartite:

- per il trasporto del petrolio grezzo
 - n° 6 navi da 255.000 Tpl
 - “ 3 “ 139.000 “
 - “ 2 “ 114.000 “
 - “ 2 “ 85.000 “
- per il trasporto di prodotti petroliferi
 - n° 2 navi da 30.000 Tpl

“ 2 “ 24.000 “

- per il trasporto del GPL

n° 1 nave da 3.400 Tpl

“ 1 “ 1.180 “

- per il trasporto del GNL (gas naturale liquefatto)

n° 2 navi da 25.000 Tpl

Oltre alla gestione della sua flotta, la Snam deve provvedere a noleggiare navi di terzi per completare ogni giorno i trasporti marittimi richiesti dall'Agip. Per ottimizzare i costi, la flotta di proprietà viene sempre mantenuta di un tonnellaggio in grado di far fronte solamente a una parte delle necessità. Le quantità trasportate con nave a inizio e fine dell'ultimo quinquennio di questa attività Snam sono state le seguenti, in milioni di tonnellate:

Anno		Navi Snam	Noli	Totali
1991	Greggio	12,38	11,23	23,61
	Altro	3,30	5,84	9,15
	Totale	15,69	17,07	32,76
1996	Greggio	16,92	10,80	27,72
	Altro	2,76	8,33	11,09
	Totale	19,67	19,14	38,81

Alla fine degli anni cinquanta Mattei decide di realizzare un sistema di oleodotti collegante Genova con Val Padana, Svizzera e Germania; incarica la Snam di realizzarlo e di gestirlo. Nel dicembre 1960 al Servizio Condotte della Snam, cui viene cambiato nome in “Servizio Gasdotti”, viene affiancato il “Servizio Oleodotti”. Nel 1961 Mattei inaugura l'inizio dei lavori di costruzione del sistema, che viene chiamato “Oleodotti dell'Europa centrale” (OEC); collegherà i depositi costieri di Genova con la raffineria Agip di Sannazzaro de' Burgondi - Ferrera (Pavia) e con raffinerie e depositi di Aigle nella Svizzera occidentale (presso il lago di Ginevra, Cantone di Vaud) e di Ingolstadt nella Germania meridionale (Baviera).

Mattei non potrà assistere ai primi trasporti, che avverranno nel 1963. Il sistema di oleodotti OEC, di proprietà Snam in Italia e proprietà di sue consociate all'estero, avrà una lunghezza di circa 1.400 km. La Snam effettuerà inoltre la gestione di oleodotti di terzi (circa 1350 km), utilizzati principalmente per il trasporto di prodotti finiti. Le quantità trasportate con oleodotti a inizio e fine dell'ultimo quinquennio di questa attività Snam sono state le seguenti, in milioni di tonnellate:

Anno	Nazione	Oleod. Snam di (OEC)	Oleod. Terzi	Totali
1991	Italia	13,67	3,99	17,66
	Svizzera	1,82		1,82
	Germania	7,66		7,55
	Totale	23,15	3,99	27,14
1996	Italia	13,39	8,44	21,83
	Svizzera	2,49		2,49
	Germania	7,14		7,14
	Totale	23,02	8,44	31,46

Le attività della flotta sono state programmate e coordinate dalla sede Snam di Metanopoli, così come quelle per il noleggio delle navi di terzi e quelle relative agli oleodotti e ai gasdotti. L'addestramento interno degli equipaggi delle navi e di tutti gli altri tecnici della

Snam è stato curato presso il Centro di Formazione Snam di Credera (Cremona). Vi sono state predisposte attrezzature e simulatori specifici per consentire l'esecuzione di manovre realistiche simili a quelle necessarie per l'esercizio e la manutenzione di navi, oleodotti e gasdotti. La Snam ha provveduto a trasportare greggio e derivati, con navi e oleodotti, per un periodo di quarant'anni; sempre con regolarità, anche durante gravi crisi petrolifere mondiali. Voglio poi ricordare tre momenti importanti per l'organizzazione della Snam di Mattei. Riporto molte strutture e molti nomi per mostrare lo sviluppo della Società e per ricordare alcuni di coloro che vi hanno contribuito; elenchi che penso possano interessare gli ex dipendenti Snam, che hanno preso tutta parte attiva, con grande entusiasmo, a quello sviluppo.

ORGANIZZAZIONE

• Marzo 1953

Gli uffici centrali Snam sono ubicati parte in via Gen. Achille Papa 22 (zona piazzale Accursio-Tiro a segno) e parte, con la Direzione, in corso Venezia 16 (nel prestigioso palazzo Serbelloni(5)). Sta per essere ultimata la costruzione di quella parte iniziale di Metanopoli chiamata "Il Complesso"; comprende, oltre alla centrale metano per autotrazione e alla stazione di rifornimento Agip, edifici e spazi necessari per l'attività della Snam (officine, autorimesse, magazzini, uffici, parco tubi). Per la gestione e il controllo sul posto della rete dei metanodotti sono state costruite apposite sedi periferiche, chiamate "Centri di Manutenzione", ubicate in posizioni adatte della rete. Organizzazione in vigore dal 15 marzo 1953: Presidente e Amministratore Delegato on. Enrico Mattei, Direttore Generale ing. Raffaele Girotti (a fine '53/inizio'54 la Società avrà anche un Vice Presidente, il dott. Eugenio Cefis, e un Vice Direttore Generale, l'ing. Renzo Cola). La Società è impostata su sei servizi tecniche dipendenze del

Direttore generale. Il Servizio Tecnico I, diretto dall'ing. Sante Tibaldi coadiuvato dall'ing. Franco Salimbeni, si occupa di studi, progetti, e costruzioni edili. Il Servizio Tecnico II, diretto dall'ing. Mario Campanini coadiuvato dagli ingegneri Alfredo Miotti e Enzo Bistocco, provvede alla realizzazione di metanodotti e allacciamenti. Il Servizio Tecnico III, diretto dall'ing. Paolo Capalbo coadiuvato dagli ingg. Aldo Ripa e Alberto Grandi, si occupa di esercizio, manutenzione e protezione elettrica dei metanodotti, oltre che della misurazione del gas.

Il Servizio Tecnico IV, diretto dall'ing. Renzo Cola, provvede ai montaggi delle condotte, ai loro collaudi e alla scuola dei saldatori. Il Servizio Tecnico V, diretto dall'ing. Mario Rossi, si occupa delle centrali di compressione, delle officine e dell'autoreparto. Il Servizio Tecnico VI, diretto dall'ing. Luigi Rivara, provvede agli approvvigionamenti e alle manutenzioni di stabili e impianti. Altre unità, sempre dipendenti dalla Direzione Generale, sono la Segreteria Generale, gli Uffici Legale e Personale, lo stabilimento di Talamona (SO) per la costruzione di apparecchi di misura, il Servizio Amministrativo, diretto dal sig. Luigi Orlandi coadiuvato dall'ing. Italo Ragni, e 15 Zone periferiche con 30 Centri di Manutenzione Metanodotti. Nel 1955 la Snam dà vita alla Snam Montaggi SpA, società specializzata nella costruzione delle condotte, sviluppo del Servizio Tecnico IV (nel luglio '56 anche gli ingg. Campanini e Miotti passeranno alla Snam Montaggi). Nel 1956 la Snam fa nascere la Snam Progetti Spa, società specializzata nella progettazione delle condotte, trasferendovi parte del Servizio Tecnico I.

(5) Palazzo Serbelloni, finito nel 1793, nel 1796 ospita Napoleone Bonaparte e la moglie Giuseppina durante la loro permanenza a Milano, per tre mesi. Ospiterà anche Metternich nel 1838 e nel 1859 Vittorio Emanuele II di Savoia e Napoleone III; ora è sede del Circolo della Stampa. La sede legale della Snam è rimasta in quel palazzo fino al 1993, quando è stata trasferita al primo palazzo uffici di San Donato, in piazza Vanoni.

• **Maggio 1957**

Nel maggio 1957 viene concluso un importante studio, relativo all'organizzazione della Snam, col quale si pongono le basi per un ulteriore sviluppo della Società. Impostato con moderni criteri di organizzazione aziendale, lo studio è stato condotto dai Servizi interni di Tecnica Direzionale con l'appoggio di società specializzate statunitensi, e con la partecipazione, costruttiva e consapevole, di tutto il personale Snam. Sono state studiate e ottimizzate, nei dettagli, tutte le attività societarie, tenendo conto anche dei possibili sviluppi futuri, secondo le istruzioni impartite dal Presidente. In questa occasione Mattei affida alla Snam anche altri compiti: i Trasporti Marittimi, Stradali e Ferroviari del Gruppo Eni; la Snam diventa società armatrice, con una Flotta di petroliere. La nuova organizzazione, in vigore dal 1° maggio 1957: Presidente (ing. Mattei), Vice Presidente (dott. Cefis), Direttore Generale (ing. Girotti), Vice Direttore Generale (ing. Cola). Alle dipendenze del Direttore Generale Girotti sono i Servizi: Studi (ing. Franco Salimbeni), Tecnica Direzionale (geom. Guido Tesio), Immobili (ing.

Claudio Claudi), Costruzioni Edili (ing.Sante Tibaldi), Legale (avv.Ferruccio Minola Cattaneo). Alle dipendenze del Vice Direttore Generale Cola sono i Servizi: Condotte (ing.Paolo Capalbo), Trasporti Marittimi (ing.Giuseppe Rovetto), Trasporti Stradali e Ferroviari (ing.Gennaro Pettorossi), Telecomunicazioni (ing.Giorgio Vischi), Acquisti (ing.Enzo Barbaglia), Amministrativo (rag.Angelo Morandi), Relazioni col Personale (dott.Gustavo Bernabei). Dal Responsabile del Servizio Condotte dipendono 16 Zone periferiche con 40 Centri di Manutenzione. Nel 1957 la Snam Montaggi si fonde con la Saip diventando Saipem. La Saip (Società Anonima Italiana Perforazioni) è una società che operava già prima della guerra e nella quale l'Ente nazionale Metano aveva acquisito una partecipazione di maggioranza nel 1941.

• *Primo agosto 1962*

Il primo agosto 1962 esce l'ultimo Ordine di Servizio Snam firmato Mattei. Il Presidente Mattei, all'inizio degli anni 60, affida alla Snam ulteriori impegnativi compiti. Fa costruire oleodotti Snam per servire, da Genova, la Svizzera e la Germania. Ritiene poi che la Snam debba tornare ad occuparsi, a un livello più elevato, della progettazione (Snam Progetti) e della costruzione (Saipem) di condotte e impianti petroliferi e metaniferi. A suo parere anche i Laboratori Riuniti Studi e Ricerche, e la Metano Città, devono essere inseriti nella struttura Snam. Fa studiare i dettagli dei nuovi sviluppi, e il primo agosto 1962 escono, a sua firma, una serie di Ordini di Servizio Snam che mostrano chiaramente il grande apprezzamento del Presidente verso questa Azienda. È l'ultimo suo intervento sulla Snam perchè, meno di tre mesi dopo, l'incidente di Bascapè ci toglierà il nostro grande Presidente.

La Snam del primo agosto '62 presenta importanti novità sia nei vertici che nella struttura. Una novità è l'assenza del dott. Cefis, che ha lasciato l'Eni nel gennaio 1962 (tornerà alla morte di Mattei); viene sostituito alla Vice Presidenza dall'ing. Girotti. L'ing. Giulio Sacchi, arrivato da poco e personaggio molto attivo nell'Azienda negli anni seguenti, sostituisce l'ing. Girotti come Direttore Generale. La novità principale della struttura è la ripartizione dell'attività operativa in tre Divisioni: "Trasporti e Metano", "Progetti", "Perforazioni e Montaggi Saipem"; le Società Snam Progetti e Saipem sono state assorbite dalla Snam il 31 luglio 1962, assieme a Laboratori Riuniti Studi e Ricerche, Metano Città e Società Italiana Metano. Compaiono la nuova Direzione "Laboratori Riuniti", il nuovo Servizio "Metano Città", e l'Ufficio "Aeromobili". Il Servizio "Oleodotti" è già operativo dal dicembre 1960, quando il Servizio Condotte è stato diviso in Servizio Gasdotti e Servizio Oleodotti. La nuova struttura, in vigore dal primo agosto 1962, si presenta come segue:

a) Struttura Generale

Presidente (ing.Enrico Mattei), Vice Presidente (ing.Raffaele Girotti), Direttore Generale (ing. Giulio Sacchi). Alle dipendenze del Vice Presidente Girotti sono il Direttore generale, i Laboratori Riuniti Studi e Ricerche (prof.Dino Dinelli) e il

Comitato di Coordinamento Attività Metalmeccaniche, composto dagli ingegneri Girotti, Scherillo, Sacchi, Salimbeni e Gioielli. Dipendono dal Direttore Generale Sacchi le Divisioni: Trasporti e metano (ing. Enzo Barbaglia), Progetti (ing. Francesco Salimbeni), Perforazione e Montaggi- Saipem (ing. Luigi Gioielli); e inoltre i Servizi: Amministrativo (dott. Anselmo Donzelli), Relazioni col Personale (dott. Gustavo Bernabei), Programmazione Investimenti (ing. Giovanni Bini) e la Segreteria (dott. Ferdinando Rodari). (Snam Progetti e Saipem ritorneranno Società autonome rispettivamente nel 1966 e nel 1969).

b) Divisione Trasporti e Metano

Direttore ing. Enzo Barbaglia. Dal Direttore dipendono il Settore Trasporti (ing. B. Cimino), il Servizio Immobili (ing. M. Limiroli), il Settore Metano (ing. A. Ripa) e i Servizi di staff: Studi (ing. L. Meanti), Tecnica Direzionale (ing. R. Bertone), Materiali (ing. C. Bocconcelli), Relazioni col Personale (dott. Bernabei r.t.), Amministrazione (dott. G. Perego).

Settore Trasporti - Dal Responsabile del settore Trasporti Cimino dipendono i Servizi: Trasporti Stradali e Ferroviari (ing. M. Coglia), Trasporti Marittimi (ing. G. Rovetto), Oleodotti (ing. M. Lavecchia), e gli Uffici Coordinamento Trasporti (ing. G. Merri) e Aeromobili (ing. G. Muran). Servizio Immobili - Responsabile del Servizio ing. M. Limiroli. Settore Metano - Dal Responsabile del Settore Metano Ripa dipendono i Servizi: Gasdotti (ing. A. Pedrazzini), Metano Città (ing. P. Capalbo), Telecomunicazioni (ing. G. Strocchi), oltre al Coordinatore Trasporti e Distribuzione gas (ing. D. Ciuffolotti). Le Zone del Servizio Gasdotti sono ampliate e ridotte al numero di cinque.

c) Divisione Progetti

Direttore ing. Francesco Salimbeni. Dal Direttore dipendono il Vice Direttore ing. M. Korompay e i Servizi Studi (ing. M. Guadalupi), Tecnica Direzionale (ing. F. Chiesa), Materiali (ing. A. Cambria), Relazioni col Personale (ing. A. Nasini), Amministrazione (ing. C. Gennari), Commerciale (ing. U. Leonardi) e le Commesse Speciali. Dal Vice Direttore Korompay dipendono i Servizi: Tecnico (ing. D. Raffo), Termico (ing. A. Pinacci), Edile (ing. S. Tibaldi), Chimica Inorganica (ing. M. Torelli), Chimica Organica (da nominare), Raffinazione (ing. E. Mattera), Fluidi (ing. A. Rognoni). Dal Servizio Tecnico dipendono gli Uffici: Costruzioni Metalliche (ing. F. Lucchetti), Macchine e Motori (ing. B. Bacchelli), Energia Elettrica (ing. C. Fossa), Strumentazione e Misure (ing. R. Terzoni), Industrializzazione Edile (ing. P. Spagnolo) e il Gruppo Disegnatori e Modellisti.

d) Divisione Perforazioni e Montaggi

Saipem: Direttore ing.Luigi Gioielli. Dal Direttore dipendono il Vice Direttore Molinari e i

Servizi Amministrazione (rag.A.Pileri), Relazioni col Personale (ing.S.Foroni), Tecnica Direzionale (da nominare), Commerciale (ing.M.Porcari-ing.R.Mauro) e Ufficio Materiali (dott.M.Tonalini). Dal Vice Direttore della Divisione (ing.Giovanni Molinari) dipendono i Servizi: Perforazione (ing.G.Benedini) e Montaggi (r.t.ing. Molinari); le Zone Argentina (ing.M.Porcari) e India (ing.A.Miotti); gli Uffici Tecnico Saldature (ing.G.Razzini) e Controlli

(ing.O.Bove). Dal Servizio Perforazione dipendono gli Uffici Tecnico Perforazione (ing.F.Farina) e Preventivi Perforazione (da nominare); le Sezioni Perforazione I

(ing.G.Salvi) e Perforazione II r.t.ing.Benedini). Dal Servizio Montaggi dipendono gli Uffici

Tecnico Montaggi (ing.A.Silvestri) e Preventivi Montaggi (da nominare); le Sezioni Condotte (ing.U.De Censi), Impianti Petrolchimici (ing.C.Fiore) e Raffinerie (geom.C.Cavallotti).

4. La Snam dopo Mattei

La morte di Mattei, come si può immaginare, porta la costernazione fra tutti i dipendenti Snam; la desolazione è generale. Anche per l'Azienda la scomparsa improvvisa del Presidente rappresenta un durissimo colpo, che gli uomini di Mattei(6) riescono ad attenuare col loro impegno e la loro capacità. Ricordo qui alcuni momenti importanti della Snam dopo Mattei.

(6) Anche il dott. Cefis torna all'Eni e alla Snam alla morte di Mattei; come Vice Presidente operativo dell'Eni (Presidente il prof. Boldrini) e Presidente della Snam. Viene nominato Presidente Snam il 12 novembre 1962 dal Consiglio di Amministrazione convocato dal Vice Presidente Girotti.

• Nuovo impegno strategico

Non passa molto tempo dalla morte di Mattei che alla Snam si presenta un problema dalla cui risoluzione dipende il futuro dell'Azienda, problema per il quale la presenza di Mattei sarebbe decisiva. Si tratta di questo: il gas Agip non è più in grado di soddisfare la richiesta nazionale, crescente con alti tassi di sviluppo sia per la rapida crescita della rete gasdotti, sia per l'aumento dei consumi nella rete esistente. La Snam può scegliere la strada più sicura e tranquilla della vendita al meglio del nostro gas, oltretutto diventato più prezioso vista la scarsità dell'offerta rispetto alla domanda; oppure può decidere (e questa sarebbe certamente la decisione di Mattei) di buttarsi in un nuovo grande impegno, con tante difficoltà da superare, anche con rischi, ma con grandi vantaggi per l'Azienda e per il nostro Paese: l'importazione del gas naturale necessario per soddisfare la domanda. In quel momento (siamo intorno a metà degli anni 60 del secolo scorso) decidere di importare grandi quantità di gas da Paesi lontani non è, come forse potrebbe sembrare oggi, solo un fatto economico. Si tratta di un evento innovativo,

pieno di incognite sia nel campo tecnico che in quello dei rapporti internazionali; non esistono esempi concreti ai quali riferirsi, bisogna fare cose che nessuno ha mai fatto. I capi di allora della Snam, anche in assenza del Presidente Mattei, con grande coraggio, proseguono per la via da lui indicata e decidono di affrontare l'impresa. Mi piace qui richiamare i loro nomi: Cefis (Presidente), Girotti (Vice Presidente), Sacchi (Amministratore Delegato), Barbaglia (Direttore Generale). La Snam, pioniera in Europa nella costruzione di una grande rete nazionale di gasdotti, dà così anche avvio alla rete europea per il trasporto di grandi quantità di gas naturale.

Nel 1965 la Snam stipula con la Esso e la Mediterranean Standard Oil un contratto per la importazione dalla Libia di 3 miliardi di m³/anno di gas, trasportato via nave liquefatto (GNL). Le forniture hanno inizio nel 1971, con rigassificazione nell'impianto Snam di Panigaglia (La Spezia). Nel 1966 si iniziano trattative con l'Unione Sovietica e con la Società Nam dell'Olanda per forniture via gasdotto, che si concludono con due contratti stipulati nel 1969 con l'URSS (6 miliardi di m³/anno) e nel 1970 con l'Olanda (altri 6 miliardi di m³/a). Viene realizzato così anche un bel colpo energetico. Le forniture hanno inizio nei primi mesi del 1974 sia da Russia che da Olanda, proprio nel pieno della grave crisi petrolifera mondiale, iniziata nell'ottobre del 1973, che ha colpito tutti i Paesi industrializzati e in modo particolare l'Italia(7).

(7) Il 6 ottobre 1973 scoppia la guerra del Kippur fra Arabi e Israeliani. Il 16 ottobre sei Paesi del Golfo (Iran, Irak, Arabia Saudita, Emirati Arabi e Qatar) appartenenti all'Opec, l'organizzazione degli esportatori di petrolio, decidono improvvisamente di aumentare del 70% il prezzo del greggio, senza concordare l'aumento con le compagnie petrolifere come avvenuto sempre in precedenza. Nei mesi seguenti il prezzo viene ancora aumentato, tanto che quadruplica nel giro di 12 mesi, da 3 a 11,65 dollari al barile. Lo choc petrolifero colpisce tutti i Paesi industrializzati, nei quali la media del tasso di inflazione passa dal 5,4% del '72 al 13,9% del '74. In Italia l'inflazione, già alta all'undici e cinquanta per cento, sfiora nel '74 il 20%.

• **Algeria: nuovi primati**

Nel 1973 la Snam, con i due gasdotti da Russia e Olanda in costruzione e ormai in dirittura d'arrivo, non ritiene opportuno di dormire sugli allori e stipula un nuovo contratto, stavolta con la Società di Stato algerina Sonatrach, per l'importazione di altri 12 miliardi di m³/anno di gas, per 25 anni. L'inizio della fornitura non è previsto a breve scadenza, e non è ancora deciso quale sarà il sistema di trasporto, se via nave o via gasdotto. Gli studi e gli esperimenti condotti dalla Snam negli anni successivi, assieme a Saipem e Snamprogetti,

mostrano la fattibilità e la forte convenienza, economica e di servizio, della soluzione via tubo, che consente di far correre attraverso l'Italia, dalla Sicilia occidentale fino alla Pianura Padana, un grosso tubo trasportante energia, a disposizione di industrie e comuni. La soluzione via tubo presenta però maggiori incognite e rischi, soprattutto

nell'attraversamento del Mediterraneo che costituirebbe un notevole primato mondiale.

I tecnici delle tre Società, che hanno raggiunto, nei loro campi, un livello elevato, riconosciuto internazionalmente e collocabile molto in alto nella graduatoria mondiale, ritengono di essere in grado di realizzare l'opera e anche, come al solito, in tempi brevi.

La Snam dà fiducia ancora ai suoi tecnici e sceglie la soluzione più innovativa e ardita, stile Mattei: l'opera è imponente, 2500 km di una tubazione di grande diametro dal deserto algerino al nodo di Minerbio, cuore settentrionale della rete gasdotti italiana, in provincia di Bologna. In questo periodo i capi della Snam sono in parte cambiati, o sono cambiate le loro cariche, ma lo spirito è sempre quello di Mattei; ecco i loro nomi: Barbaglia (Presidente), Sacchi e Roasio (Vice Presidenti), Molinari (Amministratore Delegato), Meanti (Direttore Generale). Gli sconvolgimenti prodotti dalla crisi del '73 richiedono aggiustamenti del contratto Snam-Sonatrach firmato proprio in quell'anno, prima della crisi. La Snam accetta di ridiscutere il contratto, per tener conto dei forti aumenti nei prezzi petroliferi, e nell'ottobre 1977 Snam e Sonatrach firmano un nuovo contratto che sostituisce quello precedente, e che prevede l'inizio delle forniture per l'ottobre 1981. Su richiesta algerina il nuovo contratto è approvato anche dai Governi dei due Paesi. Appena firmato il nuovo contratto la Snam parte con la realizzazione dell'opera; nell'azienda tutti collaborano affinché il nuovo gasdotto trans mediterraneo ("Transmed") sia in grado di ricevere il gas algerino, al confine Algeria-Tunisia, alla data stabilita. Con l'impegno di tutti nell'ottobre 1981, dopo solo quattro anni, il gasdotto è pronto per ricevere il gas, avendo superato con successo le tante difficoltà di ogni tipo incontrate, e avendo realizzato un buon numero di primati, fra i quali quello della posa sul fondo del Mediterraneo e nello stretto di Messina, a profondità d'acqua molto maggiori di quelle raggiunte in precedenza nel mondo, in tutti i mari. Gli Algerini però dichiarano di non essere in grado di partire a causa di "difficoltà tecniche".

• 1982 - un anno di lotta "alla Mattei"

Gli Algerini vogliono in realtà esercitare un ricatto, e fanno capire che le "difficoltà tecniche" possono essere superate solo con un aumento consistente del prezzo contrattuale del gas. Il blocco alle forniture sarebbe in realtà eliminabile perché il contratto contiene clausole di salvaguardia, mediante arbitrato internazionale, che costringerebbero il fornitore a rispettare i suoi impegni. Non si tratta di un'ipotesi teorica: fra l'Algeria e le società americane Trunk Line e Panhandle è nato un contenzioso simile al nostro; la ferma decisione di quelle aziende di non accettare il ricatto e di ricorrere all'arbitrato ha indotto l'Algeria a fare una rapida marcia indietro accettando di fornire loro il gas ai prezzi fissati nei contratti. La questione da noi diventa invece maledettamente complicata perché gli Algerini hanno in Italia degli alleati che vorrebbero far pagare alla Snam il prezzo maggiorato richiesto da Algeri. E purtroppo questi alleati non sono semplici intermediari, ma sono Ministri del Governo Italiano: il Ministro delle Partecipazioni Statali De Michelis, quello del Commercio Estero Capria e quello del Mezzogiorno Signorile. Secondo loro l'accettazione delle richieste algerine porterebbe

grandi vantaggi alle nostre esportazioni in quel Paese. La Snam chiarisce subito che sarebbe disponibile per qualche piccolo ritocco del contratto, ma che considera assurde le richieste algerine, per molte ragioni, fra le quali sono:

1. Il contratto esistente è pienamente valido ed è stato approvato anche dai Governi dei due Paesi. Se gli Algerini insistono si può, e si deve, ricorrere all'arbitrato.

2. Il prezzo richiesto è fuori mercato, e aumenti dei prezzi Snam ai clienti farebbero crollare le vendite.

3. L'adesione Snam potrebbe sconvolgere i suoi equilibri economici anche di lungo periodo (il contratto ha una durata di 25 anni).

4. L'accettazione di un prezzo elevato farebbe rialzare anche i prezzi del gas sovietico e olandese acquistato dalla Snam, raddoppiando le perdite.

5. Non si capisce perchè il Governo non voglia provvedere direttamente a stipulare un accordo che favorisca l'Algeria, al di fuori del contratto gas. Le più che buone ragioni della Snam non sono accettate, e si arriva ad una situazione paradossale: in un contrasto fra un'impresa dello Stato e un Paese estero, il Governo Italiano sta con lo Stato estero contro la sua impresa, mentre l'impresa statale, caso probabilmente unico nel dopoguerra italiano, difende con tutte le sue forze il suo diritto a non compiere un atto che provocherebbe conseguenze estremamente dannose per il suo equilibrio economico e quindi per la sua sopravvivenza. L'insegnamento di Mattei era semplice, e viene seguito dalla Snam: certe imprese devono essere di proprietà dello Stato, ma vanno gestite con criteri privatistici; e la Snam è una Società per Azioni. Vista la reazione decisamente negativa della Snam, viene montata una campagna contro di essa: si trascura l'esistenza di un contratto valido e si cerca di dimostrare che i conti Snam sono sbagliati e che il prezzo richiesto è accettabile. Sono mobilitati economisti amici, deputati, giornali; si esercitano pressioni sui capi della Snam perchè abbandonino la loro resistenza. Purtroppo sui giornali e nelle comunicazioni vengono fatte scivolare molte informazioni anche false per convincere l'opinione pubblica degli errori Snam, e sono forniti un'infinità di dati per confondere le idee. Vengono date per buone anche notizie assurde come quella della inesistenza di un contratto e della leggerezza Snam per aver fatto l'investimento del gasdotto senza garanzia. Si deve notare che la campagna è pubblica e perciò gli Algerini, cosa ancora più paradossale, possono leggere sui nostri giornali che il Ministro Tizio e il Ministro Caio hanno affermato essere sbagliate le valutazioni Snam e giuste le richieste di Algeri. Per il Governo Italiano è come se il contratto del '77 non esistesse. La gente Snam si ribella a tante menzogne e si raccoglie tutta, dal Vicepresidente e Amministratore Delegato Meanti all'ultimo assunto, intorno al suo Presidente Barbaglia per una resistenza senza tentennamenti. Tutti, a partire dal vertice aziendale, sanno di rischiare il posto, ma non deflettono: diventano tutti, anche gli ultimi arrivati, "uomini di Mattei"; una cosa mai vista! I dirigenti della Snam si riuniscono in assemblea il 27 aprile 1982 e approvano all'unanimità un documento che inviano al Presidente del Consiglio Spadolini, al Ministro delle Partecipazioni Statali De Michelis e al Commissario Straordinario dell'Eni Gandolfi. In tale documento,

ricordato che il contratto del '77 è stato approvato dai rispettivi Governi ed è ancora valido e vincolante per le parti, che l'importazione del gas algerino ha comportato un impegno senza precedenti realizzato sulla base dei presupposti economici del contratto del '77, manifestano il loro totale dissenso da imposizioni che travolgerebbero in breve tempo la Snam e renderebbero inevitabili massicci interventi assistenziali, e chiedono che il Governo assicuri un appoggio all'azione della Snam nei confronti della Sonatrach. Il Commissario Straordinario dell'Eni Gandolfi scrive al Ministro delle Partecipazioni Statali De Michelis per invitarlo ad autorizzare la Snam a mettere in mora la Sonatrach e a chiedere l'arbitrato internazionale. L'intervento dei Dirigenti Snam e quello del Commissario Eni sono messi in evidenza dalla stampa, che rileva anche la sorpresa degli ambienti governativi per queste prese di posizione; ma la campagna contro la Snam prosegue. La Snam però non cede; anzi, quanto più gli attacchi si fanno cattivi tanto più aumenta la sua capacità di resistenza. La lotta prosegue per un anno e mezzo: il Governo a un certo punto manda il Ministro Capria a trattare direttamente il prezzo del gas con gli Algerini, ma Snam ed Eni alla fine costringono lo stesso Governo a far approvare dal Parlamento una legge dello Stato che autorizzi il finanziamento pubblico del sovrapprezzo politico da pagare all'Algeria, stabilito in 540 miliardi di lire, sgravandone la Snam. Il 27 aprile 1983 il nuovo contratto, che sostituisce quello esistente, viene firmato ad Algeri dal Presidente della Snam Barbaglia e dal Direttore Generale della Sonatrach Yusfi, presente il prof. Reviglio, Presidente dell'Eni dal primo marzo 1983, dopo la cacciata del prof. Colombo. Questo episodio dimostra che nel 1982, a vent'anni dalla morte di Mattei, la Snam funzionava ancora secondo i principi del grande Presidente. Tutti uniti, amministratori, dirigenti, impiegati e operai, nella difesa dell'Azienda, contro chiunque la minacciasse. Alla Presidenza era l'ing. Enzo Barbaglia, l'uomo che nel 1962, poco prima di morire, l'ing. Mattei aveva nominato capo della Divisione "Metano e Trasporti" della Snam e che la Snam la conosceva bene perchè in quegli anni ne aveva percorso i diversi gradini: da Direttore di Divisione a Direttore Generale, poi Amministratore Delegato e infine Presidente. Una volta un giornalista aveva scritto di lui:

«Enzo Barbaglia, un manager di stampo britannico con l'hobby scientifico della pesca – scrivania scrupolosamente priva di carte, chiarezza estrema di idee - ammette che la sua società ha lo stampo giallo per eccellenza». Nel 1982 ha confermato di saper guidare con mano ferma la sua Azienda, anche contro i soprusi di Stato, ottenendone una risposta compatta e convinta (lo stampo giallo ha funzionato), e di saperla difendere dagli attacchi di forze molto potenti che l'avrebbero distrutta. Resta un mistero la ragione per cui quei Ministri e quei Governi hanno voluto dare agli Algerini i 540 miliardi di lire in quel modo, col rischio di distruggere la Snam, e facendo ritardare l'inizio delle forniture di un anno e mezzo. Avrebbero potuto accordarsi con l'Algeria per la stessa cifra, da fornire come aiuto di Stato a Paese in via di sviluppo, in cambio dell'equilibrio nella bilancia dei pagamenti dei due Paesi.

Nota: per chi fosse interessato a queste vicende, ho riportato in Appendice qualche altra notizia, anche sulla situazione di quel periodo all'Eni.

* **Tangentopoli**

Nelle pagine precedenti abbiamo visto operare contro Eni e Snam, nel 1982, l'invasione della classe politica. Partiti e Governanti sono intervenuti non limitandosi a dettare le regole e gli indirizzi generali come giusto, ma pretendendo di intervenire nei dettagli della gestione aziendale. Il politico ha teso a sostituirsi in concreto agli amministratori, con il risultato addirittura di far considerare nullo un contratto in vigore, e con la pretesa di voler stabilire, d'accordo col fornitore, un nuovo prezzo d'acquisto della "materia prima"; tutte cose veramente incredibili. In quell'occasione solo la resistenza, che quasi potremmo chiamare "eroica", di Eni e Snam ha salvato quest'ultima dalla bancarotta. Negli anni successivi la situazione italiana peggiora, il malcostume si estende fino a quando, nel 1992, viene scoperto il fenomeno di "Tangentopoli" (8). Nel 1993 vengono decapitati il vertice dell'Eni e molti capi delle sue Società. Alla Snam è colpito praticamente solo il nuovo vertice, che proviene dall'esterno e, cosa molto importante, i fatti addebitati sono estranei all'Azienda. Perché il corpo di questa Azienda, come era successo nell'82, aveva continuato a reagire a tentativi di coinvolgimenti scorretti, anche in seguito, come reagisce un corpo sano all'attacco dei batteri: ogni parte del corpo, quando attaccata, combatte con energia e non consente il dilagare del male, ottenendo la collaborazione di tutte le altre parti. Per questa ragione il "nuovo corso italico" tangenzioso non aveva potuto mettere radici nel corpo della Snam.

(8) **"Tangentopoli"** - Termine usato nel linguaggio corrente (propr., città delle "tangenti") per indicare il vasto fenomeno di corruzione nel mondo politico, finanziario e della pubblica amministrazione, emerso dall'inchiesta giudiziaria avviata, nel febbraio 1992, dalla Procura della Repubblica di Milano; inchiesta qualificata giornalmicamente con l'espressione "Mani Pulite". I termini "Tangentopoli" e "Mani Pulite" sono stati poi applicati anche alle altre inchieste sviluppatesi in tutto il Paese. "Tangente", nel linguaggio corrente, è l'elargizione pretesa indebitamente da pubblici funzionari o uomini politici per assicurare a privati vantaggi o anche prestazioni dovute; anche, la somma estorta da organizzazioni mafiose (a commercianti, esercenti ecc.) in cambio di "protezione". (Definizioni prese da "Nuova Enciclopedia Universle" Garzanti 1998)

E quando nel 1993, dopo "Tangentopoli", si è voluto rinnovare il Gruppo, alla Presidenza dell'Eni è stato messo il Presidente Onorario della Snam, ing. Luigi Meanti. Con lui nel Consiglio di Amministrazione Eni viene chiamato il Vice Presidente e Amministratore Delegato della Snam, dott. Angelo Ferrari (poi nominato anche Presidente Agip Petroli; ritornerà alla Snam come Presidente nel 1996). Essi sono, con l'Amministratore Delegato Eni dott. Franco Bernabè, i soli "interni" del nuovo Consiglio nominato il 31 marzo 1993. Gli altri due componenti del Consiglio sono

il prof. Vittorio Coda, Professore Ordinario e Pro Rettore della Bocconi, e il dott. Giancarlo Del Bufalo, Capo Servizio presso la Direzione Generale del Tesoro. Nello stesso periodo il dott. Marco Mangiagalli, Vicedirettore Generale della Snam, viene nominato Direttore della Direzione Finanziaria Eni, posizione molto impegnativa e delicata, specie in quel momento di crisi del Gruppo. Passato il ciclone di “Mani Pulite”, da parte di qualcuno si è detto che già Mattei aveva iniziato, fornendo sovvenzioni ai partiti politici, un sistema tangenzioso. Si tratta di un’affermazione che non corrisponde in nessun modo al vero. La “Tangentopoli” scoperta nel 1992 era un’organizzazione messa in piedi dai partiti per estorcere denaro alle aziende. Dalle indagini di “Mani Pulite” si viene a sapere che i partiti avevano piazzato loro uomini “adatti” in posti chiave di Pubbliche Amministrazioni e loro aziende (il fenomeno si stava estendendo, oltre che nello Stato, in Regioni, Province, Comuni, e nell’infinità degli altri enti pubblici). Quegli uomini “adatti” estorcevano, con diversi sistemi, tangenti per lavori, prestazioni, concessioni, servizi ecc. da loro ordinati e svolti sotto il loro controllo; le tangenti, la cui entità era una percentuale delle somme fatturate, affluivano nelle casse di partiti che avevano concordato in precedenza come dividersele fra loro. Si sceglieva caso per caso il sistema più adatto per raggiungere lo scopo; a fronte della tangente richiesta venivano assicurati benefici come, per esempio:

- l’assegnazione di appalti(9) e concessioni a trattativa privata (nessun appalto senza tangente)
- informazioni che avrebbero fatto vincere gare d’appalto (nessuna gara vinta senza tangente)
- modifiche progettuali in corso d’opera in grado di aumentare l’utile dell’appalto
- l’assenza di controlli effettivi sulla qualità delle opere
- il compimento di atti dovuti, destinati in caso contrario a restare in attesa per lungo tempo.

E così via.

*(9) **Appalto** - Contratto (con lo Stato, altra pubblica amministrazione, o privati) col quale un’impresa assume l’obbligo di eseguire un lavoro oppure di fornire una merce o una prestazione, in cambio di un corrispettivo in denaro.*

Per il pagamento della tangente si partiva dalla semplice consegna *brevi manu*, nell’ufficio dell’incaricato, di un pacco contenente la tangente in contanti, e si arrivava fino a sofisticati sistemi di ingegneria finanziaria, con riferimento a conti esteri segreti. Circa il pagamento ricordo un episodio curioso visto alla televisione, che mi aveva molto colpito: un ex ministro, durante una intervista, racconta di una visita ricevuta, a casa sua, al mattino presto, da parte del capo di una grande azienda; costui porta una valigia col contante di una tangente. Appoggia la valigia per terra, prendono il caffè e l’industriale se ne va, lasciando la valigia. Lex ministro racconta di aver poi consegnato la valigia a un incaricato di partito. «*La cosa strana – dice – è che chi mi ha lasciato*

la valigia mi ha detto che essa conteneva tre miliardi di lire, chi l'ha ricevuta invece ha contato due miliardi e mezzo; io, che non ho aperto la valigia, non sapevo a chi credere». Chi sarà stato, fra i tre, a dire la verità? Erano molti i partecipanti che provvedevano a trattenere per i propri bisogni una parte del “malloppo” che passava dalle loro mani; l'illegalità diventava sempre più estesa e capillare, portando ovunque la corruzione. A seguito di tali illegalità e corruzioni dilaganti, due conseguenze del fenomeno erano la mancata selezione della classe dirigente (anche politica), e le caratteristiche dei lavori eseguiti in quelle condizioni. La scelta delle persone destinate a occupare posizioni rilevanti avveniva in funzione prima di tutto del partito cui “spettava” quella posizione, e poi della disponibilità del candidato a estorcere tangenti; il merito, per forza di cose, diventava qualità secondaria. I costi di lavori e prestazioni risultavano aumentati moltissimo perchè, in quel sistema, sia il committente che l'impresario avevano interesse ad aumentare l'importo finale a prescindere dall'entità dei lavori. La qualità delle opere e delle prestazioni era scarsa perchè i controlli del committente, per ovvie ragioni, non potevano essere come avrebbero dovuto.

Riassumendo: “Tangentopoli” significa immoralità e illegalità dilaganti, con corruzioni e collusioni considerate, in certi ambienti, quasi fatti normali; selezione della classe dirigente peggio che inesistente; opere eseguite (e prestazioni fornite) costosissime e di qualità scadente.

Condanne e assoluzioni - La situazione delle 2735 persone(10) inquisite dalla Procura della Repubblica milanese e giudicate a Milano a partire dal 17 febbraio 1992, era la seguente al 6 marzo 2002:

- Condannati (l'89% sentenza definitiva) 1254 45,85%
 - Posizioni ancora pendenti 467 17,07%
 - Assolti 430 15,73%
 - Prosciolti per prescrizione 422 15,43%
 - Prosciolti per altro (morte, amnistia ecc) 58 2,12%
 - Altro (stralci, riunioni, nullità ecc) 104 3,80%
- Totale 2735 100%

Si deve notare che togliendo dal totale coloro che non si sa se saranno condannati o no (cioè le posizioni ancora pendenti) e coloro che non si sa se sarebbero stati condannati qualora non fosse sopraggiunta la prescrizione (cioè i prosciolti per prescrizione) il totale scende a 1846 e di conseguenza la percentuale dei condannati sale al 67,93% e quella degli assolti al 23,29%.

(10) Per altre 1785 persone inquisite a Milano, il proseguimento delle indagini e le conclusioni sono state trasferite ad altre Procure, là dove erano stati commessi i reati maggiori. (Numeri ricavati da: “Mani pulite-la vera storia” di G.Barbacetto, P.Gomez e M.Travaglio -Editori Riuniti 2002).

L'Arcivescovo di Milano, Cardinale Carlo Maria Martini (allora unica autorità rimasta

salda nell'ex "capitale morale" d'Italia, ora trasferitosi a Gerusalemme) scriveva, sul "Corriere della Sera" del 14 febbraio 1993, che al suo arrivo a Milano, tredici anni prima, aveva avuto l'impressione che qualcosa nel mondo politico non andasse. A poco a poco aveva anche messo a fuoco il problema della corruzione politica e amministrativa, e ne aveva parlato pubblicamente con amara deplorazione.

«Ma facevo fatica a immaginare che lo scandalo delle tangenti potesse essere, come oggi appare, così pervasivo e dilagante. (...) Oggi c'è bisogno di persone integre e coraggiose, che sappiano guardare avanti e dare speranza. Le istituzioni vanno difese e affidate a persone di questo calibro. (...) Le persone oneste e sagge, laboriose e umili, desiderose di riscatto, sono tante. Occorre dare loro la certezza di un cammino di ricostruzione morale e politica che avvenga nella maniera più rapida possibile chiudendo con un passato vergognoso e dando alla città intera la possibilità di un riscatto».

Se si pensa alla cura posta da Mattei per assicurare l'integrità delle sue aziende e del loro personale, dove nessuna forma di corruzione era concepibile o accettabile, per nessuno, si comprende che l'accostamento, anche molto alla lontana, del nome di Mattei alle vicende di Tangentopoli può farlo solo chi vuole alterare grandemente la realtà. Credo sia stato suggerito da coloro che hanno operato per far sì che la grande corruzione venisse considerata solo un semplice finanziamento abusivo di partiti politici. Si è colti da un grande sconforto nel vedere che alcuni personaggi di "Tangentopoli", che Mattei avrebbe cacciato per sempre dalle sue aziende, sono tornati a occupare posti importanti nel nostro Paese. Per quanto riguarda le sovvenzioni ai partiti, delle quali Mattei non faceva mistero perché non nascondevano nulla di losco, sono d'accordo con quanto ha scritto il dott. Francesco Venanzi in "Eni un'autobiografia" - Sperling & Kupfer 1994:

«Mattei aveva un disegno imprenditoriale che considerava positivo per il proprio Paese e che era fortemente osteggiato da gruppi privati. Questi usavano finanziare i politici per sensibilizzarli alle loro posizioni, il ricorso di Mattei agli stessi strumenti rispondeva all'esigenza di combattere ad armi pari».

• I livelli raggiunti

Voglio qui dare poche informazioni riassuntive che consentano a tutti di capire che cosa fosse diventata, verso la fine del secolo scorso, la piccola Snam che Mattei aveva lanciato nel 1948, e della quale si era fidato tanto da affidarle, fino all'ultimo momento, nel 1962, tutti quegli incarichi da sviluppare che abbiamo visto nelle pagine precedenti. Tenta qui di indicare nel modo più semplice gli sviluppi che la Snam aveva raggiunto, cercando anche di fornire il meno possibile di numeri relativi a metri cubi e tonnellate, per non confondere troppo le idee: quante volte abbiamo trovato, anche su giornali seri, confusione fra milioni e miliardi di metri cubi! Credo che tutti sapranno valutare invece cosa significa, per esempio, "trasportare più del 40% del fabbisogno energetico italiano". La Snam era diventata una grande azienda, fra le prime in Italia; e importante a livello internazionale.

I ricavi erano arrivati a superare i 15.000 miliardi di lire annui, con risultato operativo

di oltre 3.000 miliardi; gli investimenti nel quinquennio 1992-1996 avevano superato i 9.000 miliardi di lire. Nella Snam Spa lavoravano più di 6.000 persone, ridotte negli ultimi anni a meno di 5.000. La Snam trasportava, con metanodotti e navi, più del 40% del fabbisogno energetico italiano, senza che mai il Paese abbia avuto a lamentare qualche black-out. Del Gruppo Snam facevano parte 18.000 persone; fra le molte Società controllate e collegate erano le diverse Società estere create per costruire e gestire i tratti fuori d'Italia degli oleodotti e dei grandi gasdotti d'importazione; fra le controllate, dal 1967, era il Gruppo Italgas, con 6 milioni e mezzo di clienti, il maggior Gruppo italiano di distribuzione cittadina del gas (nel 1986 era entrata nel Gruppo la Metanocittà, poi incorporata nel 1993). La Snam aveva raggiunto il livello di sesta Società al mondo fra le Compagnie del gas. Con la sua rete di 30.000 chilometri di metanodotti aveva fornito a Imprese e Comuni italiani una quantità di energia superiore a un quarto del fabbisogno energetico totale italiano, avviandosi verso la fornitura di un terzo(11). Dopo la prima corsa veloce per realizzare una rete in grado di trasportare il gas Agip prodotto in Italia, il desiderio di soddisfare tutte le richieste ha reso necessarie le importazioni. Esse hanno inizio nel 1971 dalla Libia (si è importato il Gnl, gas liquefatto, trasportato con nave a Panigaglia); proseguono nel 1974 da URSS e Olanda (con i primi grandi gasdotti in Europa); nel 1983 dall'Algeria (con il supergasdotto Transmed); nel 1991 dall'Algeria (stavolta Gnl con nave, dopo l'ammodernamento degli impianti di Panigaglia); nel 1995 altro gas, ancora dall'Algeria (col raddoppio del Transmed). Nel 1996 la realizzazione di un gassificatore Snam-Enel a Monfalcone (Gorizia), per importare Gnl dalla Nigeria è stata impedita da pochi abitanti con la complicità del Governo nazionale. Importazioni preparate per il nuovo secolo: nel 1996 si è fatto un nuovo contratto con la Russia; nel gennaio 1997 si è concluso un contratto per l'importazione dalla Norvegia (gas del mare del Nord) via gasdotto; ancora nel 1997 definito un progetto Snam-Agip per un gasdotto sottomarino Libia-Sicilia. Per il funzionamento regolare delle forniture ai clienti occorrono serbatoi (stoccaggi) in cui poter immettere gas quando la richiesta è scarsa e poterne prelevare quando è alta. La Snam ha agito in modo da poter disporre sempre degli stoccaggi richiesti dai diagrammi dei prelievi dalla sua rete. Nell'ultimo periodo gli 8 campi di stoccaggio avevano una capacità di 28 miliardi di metri cubi; di essi 15 erano di lavoro (working gas), cioè prelevabili dallo stoccaggio e corrispondevano a più di un quarto dei metri cubi venduti.

La gestione e il controllo continuo per 8760 ore all'anno del movimento gas nella rete era accentrato nel Dispacciamento Snam di Metanopoli, il cui dominio si estendeva a tutta la rete italiana e ai tratti esteri dei gasdotti d'importazione, costruiti in Austria, Germania, Svizzera e Tunisia. La possibilità di guidare il movimento del gas disponendo sempre di dati sicuri e di una esecuzione corretta dei comandi inviati, dipende ovviamente dalla rete di telecomunicazioni, e quella Snam era fra le migliori del Paese. In cinquant'anni di attività il gas non è mai mancato ai clienti Snam e la fama della Società nel mondo del gas ha continuato a crescere. La Snam ha partecipato attivamente, per molti anni, ai lavori dell'IGU (International Gas Union), l'unione delle

associazioni tecniche delle industrie del gas di 67 Paesi di tutti i continenti, unione creata per favorire lo sviluppo tecnico dell'industria del gas e assicurare l'interscambio delle tecnologie fra i diversi Paesi. In tale ambito sono stati molto apprezzati gli apporti tecnologici e le attività di coordinamento degli studi che la Snam ha fornito per migliorare e innovare il trasporto e l'utilizzo del gas. La nomina del Presidente onorario della Snam Meanti alla presidenza dell'IGU, avvenuta a Berlino nel 1991, ha costituito il riconoscimento definitivo del ruolo internazionale che la Snam e l'Italia hanno avuto nel campo del gas.

(11) Nel 1996, ultimo anno di funzionamento completo della Snam, la Società ha venduto 53,2 miliardi di metri cubi di gas (pari a 45,7 milioni di Tep, tonnellate equivalenti petrolio), ha portato in Italia via mare, con navi sia proprie che noleggiate, 27,7 milioni di tonnellate di greggio, ha trasportato con oleodotti propri e con quelli in gestione 31,3 milioni di tonnellate di greggio e derivati (di cui 23,0 con oleodotti propri). Ha inoltre trasportato per conto terzi 2,8 miliardi di metri cubi di gas. Nel 1996 il fabbisogno energetico totale italiano è stato di 178,7 milioni di Tep, e il consumo totale italiano di prodotti petroliferi di 94,3 milioni di tonnellate.

Al "metano" si affiancava, già alla fine degli anni '50, un'importante attività marittima, con una flotta di navi cisterna che era poi diventata la maggiore flotta petrolifera d'Italia. Il compito fondamentale del settore marittimo Snam era quello di trasportare in Italia il greggio acquistato dall'Agip nelle diverse aree produttive del mondo. Il trasporto avveniva utilizzando, secondo le soluzioni economicamente e tecnicamente più valide, petroliere Snam e petroliere noleggiate giorno per giorno sul mercato. Fra navi proprie e noleggiate la Snam portava in Italia greggio corrispondente a più del 16% del fabbisogno energetico italiano⁽¹¹⁾ (in media 60% con la propria flotta e 40% con navi noleggiate). La flotta Snam era costituita da tre gruppi di navi:

1. Le grandi petroliere per l'importazione del greggio, che costituivano il grosso della flotta.

2. Le navi impiegate per navigazione costiera (cabotaggio), destinate a trasportare prodotti petroliferi fra raffinerie e depositi costieri, normalmente in Italia, e le navi per il trasporto del GPL, sempre per l'Agip. Anche questi trasporti si effettuavano con navi sia Snam che noleggiate; l'entità in peso era il 35-40% del greggio trasportato.

3. Le metaniere, adibite al trasporto per conto Snam del metano liquido (alla temperatura di meno 160 gradi centigradi) dagli impianti liquefattori dei Paesi di produzione al rigassificatore Snam di Panigaglia (in funzione dal 1971).

La Snam ha costruito e gestito, già dai primi anni '60, un sistema di oleodotti per il trasporto di greggio e derivati. Il sistema collegava i depositi costieri di Genova con raffinerie in Svizzera e in Germania, oltre ad alcune raffinerie e depositi nella valle Padana.

Le quantità trasportate con oleodotti Snam sono state delle dimensioni di un quarto

dei consumi italiani di prodotti petroliferi(11). Oltre alla gestione dei propri oleodotti, Snam ha gestito, per quantità minori, e per il trasporto generalmente di prodotti finiti, oleodotti di terzi, fra i quali quelli militari della NATO. Considerando anche gli oleodotti in gestione, il totale movimentato ha raggiunto le dimensioni di un terzo dei consumi italiani di prodotti petroliferi. Un altro impegno importante della Snam era quello immobiliare; si trattava della costruzione di immobili per l'Eni e le Società del Gruppo, e della gestione di tutto il patrimonio immobiliare. Fra l'altro è della Snam la realizzazione, negli anni '50, della "città satellite" di Metanopoli e poi del suo sviluppo, oltre che della sua gestione complessiva. Col tempo, l'attività immobiliare è aumentata fino a che la Snam è diventata, in questo campo, una delle maggiori Società in Italia. Nel 1995, prima che venisse decisa la vendita degli immobili e la cessazione dell'attività immobiliare, il patrimonio Snam era costituito da 8.000 ettari di superficie fondiaria, un milione di metri quadrati di superficie lorda utile, 50 edifici direzionali, 234 edifici residenziali con 3.234 appartamenti, 4 villaggi turistici ed 8 alberghi. Un'altra attività essenziale da segnalare è stata quella delle telecomunicazioni. La rete Snam di telecomunicazioni era in funzione già negli anni 50, al servizio di gasdotti, oleodotti e navi Snam, il cui buon funzionamento era, ed è, condizionato dalla sua efficienza. La rete tlc si è poi sviluppata fino a coprire l'80% del Paese e a servire, oltre la Snam, anche uffici e impianti delle altre Società dell'Eni. Si trattava di una rete integrata di ponti radio e cavi che forniva, con altissima affidabilità, servizi di telefonia, telegrafia, trasmissione dati, telecontrollo e telecomando, posta elettronica, video conferenze. Quella rete era «probabilmente la più grande rete privata italiana, e sicuramente la più efficiente di tutte» ("La Repubblica", 13.11.95) e la sua acquisizione era un obiettivo ambito di parecchi operatori privati. Mattei aveva affidato alla Snam anche il trasporto aereo dei vertici dell'Eni e delle sue Società. Lui stesso si trasferiva su aerei Snam. La flotta nell'ultimo periodo era composta da quattro aerei *executive* Falcon, della francese Dassault.

• Fine di una grande Azienda

Per questa grande Società negli ultimi anni del secolo maturano tempi meno felici. È difficile trovare una spiegazione ragionevole per le azioni svolte contro la Snam nel periodo 1997-2001; l'eliminazione della Snam è stata, da parte dello Stato Italiano, un vero e proprio atto di autolesionismo. Lo Stato non disponeva di molte aziende nazionali di quel livello, questa oltretutto era in un campo importante per la Nazione come quello energetico, e in un periodo in cui era previsto un ulteriore forte sviluppo dell'energia gas, con difficoltà di approvvigionamento; questa azienda in più di cinquant'anni aveva dato dimostrazione indubbia di efficienza, serietà, capacità di svilupparsi in più campi, anche sul piano internazionale; era fra le prime al mondo nel campo del gas. È difficile trovare una spiegazione ragionevole che giustifichi l'accaduto. Si può immaginare, solo immaginare, che, dati i grandi interessi in gioco, potenti forze di diversa provenienza abbiano operato, su piani diversi, per togliere l'ostacolo Snam dal loro cammino.

Oppure immaginare che, per circostanze fortuite, più persone inadatte si siano trovate a dover decidere di tali questioni importanti e lo abbiano fatto senza capire bene cosa facessero. In ogni caso è sicuro che lo spirito di Mattei, in questa occasione, è stato certamente tradito. Circa le persone inadatte, ricordo le parole, che a suo tempo mi avevano molto colpito, del prof. Clò, il grande esperto di problemi energetici che è stato anche Ministro dell'Industria in un Governo tecnico: *«Mi trovavo a un dibattito con una persona che ha grosse responsabilità decisionali e diceva: “Snam deve diventare una società solo di trasporto”. Sono restato assolutamente esterrefatto. Prima ancora che per il merito di certe proposizioni, per il modo assolutamente estemporaneo e superficiale con cui idee e progetti di così grande importanza vengono formulati da parte di chi ha responsabilità».*

E così l'Italia si è trovata a non avere più questa grande Azienda, e nemmeno una grande Compagnia del gas, e nemmeno una programmazione nazionale del gas condotta da esperti e seguita da decisioni rapide e responsabili, come è avvenuto in Italia in tutti i 50 anni precedenti. Recentemente, scomparsa la Snam, si è rischiato il black-out relativo al gas: i politici, anche quelli responsabili della distruzione della Snam, hanno protestato contro l'Eni che non aveva provveduto a fare ciò che gli era stato impedito di fare.

L' "operazione Snam" si è svolta in tre fasi:

1 Si tolgono alla Società rami d'azienda importanti relativi ad attività "non metano".

2. Vengono sostituiti, in uno stesso momento, il Presidente e gli Amministratori delegati della Società.

3 L'Azienda viene divisa in tre parti, una delle quali è fusa nell'Eni e le altre due sono conferite a nuove Società. Fine della Snam Spa.

1.

Nel gennaio 1997 vengono tolti alla Snam i trasporti petroliferi. Per la parte marittima l'Azienda prosegue nell'esercizio delle navi metaniere, mentre cessa l'attività di noleggio e gestione delle navi di terzi, passata all'Agip Petroli, e si procede alla graduale dismissione della flotta petrolifera. L'attività relativa agli oleodotti viene passata alla Società Praoil, del Gruppo Agip Petroli. Nel 1998 viene tolto alla Snam il ramo d'azienda telecomunicazioni, venduto a terzi; all'Azienda resta l'attività di telecontrollo e telemisure della rete metanodotti e la gestione dei supporti tramissivi via cavo. L'attività immobiliare della Snam viene eliminata a seguito della decisione di vendere tutti i beni immobili (12). Nel dicembre 2000 vengono ceduti al Comune di San Donato Milanese, per una cifra quasi simbolica, gli impianti sportivi di via Caviaga, via Rivadavia e via Maritano, il grande parco di viale De Gasperi, le strade e piazze di Metanopoli e Bolgiano, comprese strade e aree verdi pertinenti alle ex case aziendali già vendute agli inquilini. Sono affidate alla Società Sieco (Servizi Immobiliari e Comprensoriali) le attività di fornitore di servizi già gestite dalla Snam (gestione e manutenzione edile, distribuzione di energia elettrica e riscaldamento nel comprensorio di San Donato). Nel maggio 2001 sono venduti alla Asio Srl, Società controllata dal fondo di investimento

americano Whitehall di Goldman Sachs i rimanenti beni immobili e il 90,16% della Spa Immobiliare Metanopoli (il 9,84% appartiene a terzi).

Sono venduti anche, cosa quasi incredibile, i cinque Palazzi Uffici di Metanopoli, sedi della Snam e di altre Società del Gruppo Eni. L'attività di trasporto sereo della Snam passa nel 1995 alla Società Servizi Aerei Spa, 100% Snam.

(12) Beni in vendita, secondo l'invito a manifestare interesse all'acquisto, pubblicato dalla Snam nel luglio 1999 sui principali quotidiani: il 90% del capitale dell' Immobiliare Metanopoli; la Sieco; fabbricati per uso direzionale e commerciale a S. Donato, Roma e Torino; fabbricati per uso residenziale a S. Donato e Torino; quattro villaggi turistici (Bagna Chia, Stintino, Pugno Chiuso e Borca di Cadore).

2.

Nel giugno 1999 il Presidente e gli Amministratori Delegati della Snam vengono sostituiti improvvisamente e contemporaneamente. Per il Sole-24 Ore si è trattato di "rivoluzione", per il Corriere della Sera "di certo, si tratta di un segnale forte". È da notare che sia il Presidente sia gli Amministratori Delegati in quel momento erano fortemente impegnati, assieme all'Eni, per salvare la Snam dalla disintegrazione.

3.

All'inizio degli anni 90 la Commissione Europea pone il problema della liberalizzazione del mercato dell'energia. Per il gas, il Regno Unito propone una liberalizzazione ampia e da effettuarsi subito, mentre altri, con in testa la Francia, sono del parere che in tema di energia si debba procedere con molta cautela. La risoluzione del problema non è influenzata da ragioni ideologiche, ma da interessi concreti. Il Regno Unito dispone di numerosi giacimenti di gas naturale, ha già liberalizzato il settore ed è Paese esportatore; non ha quindi timori per il suo approvvigionamento energetico, ma ha interesse alla liberalizzazione che gli consentirebbe di penetrare più facilmente nei Paesi importatori. La Francia, all'opposto, essendo Paese importatore per più del 90%, teme che una liberalizzazione spinta possa creare problemi alle sue importazioni, ha da difendere una forte Compagnia nazionale del gas (il Gaz de France), e ha interesse, per ragioni opposte a quelle inglesi, a opporsi alla liberalizzazione. L'Italia, Paese grande consumatore di gas, importatore per circa il 70%, e anch'esso proprietario di una forte Compagnia nazionale, la Snam, ha lo stesso interesse della Francia, e pertanto si oppone per il gas alla liberalizzazione spinta e sostiene con vigore le tesi francesi. Le discussioni sono animate soprattutto a proposito del cosiddetto TPA (Third Party Access, accesso da parte di terzi), cioè trasporto, nei metanodotti, di gas di terzi; la richiesta inglese, fatta propria dalla Commissione, è quella di rendere obbligatorio il TPA, per cui il proprietario di un gasdotto è obbligato a trasportare gas di terzi, nei limiti della capacità di trasporto della tubazione, secondo regole e tariffe stabilite dall'Autorità. Per la Francia il TPA dovrebbe essere invece negoziato fra il proprietario della tubazione e il richiedente del trasporto. Nel 1992 si arriva, per il TPA, a uno "scontro" Roma-

Bruxelles; il Ministro dell'Industria italiano Bodrato ha un contrasto col Commissario Europeo all'Energia, il portoghese Cardoso, che gli sollecita l'approvazione delle proposte europee; Bodrato rileva che il TPA potrebbe comportare gravi conseguenze, come la sostituzione del libero mercato dell'energia con un mercato a regolamentazione strisciante, l'aumento del prezzo del gas al consumo, e soprattutto una diminuzione della sicurezza degli approvvigionamenti. A seguito di tali contrasti, l'inizio della deregulation, in programma per il primo gennaio 1993, deve essere rimandata di parecchi anni. L'Italia nel 1997 cambia radicalmente la sua posizione, e ora sostiene senza riserve la proposta inglese adottata da Cardoso; la posizione francese risulta indebolita. Nel dicembre 1997 a Bruxelles si raggiunge un compromesso fra i Ministri dell'Energia dei 15 Paesi dell'Unione Europea (per l'Italia il Ministro dell'Industria Bersani). La grande determinazione francese di non cedere sulle questioni riguardanti la sicurezza degli approvvigionamenti energetici del Paese è riuscita a modificare solo di poco la Direttiva Cardoso, ma ha condotto ad assicurare a Gaz de France notevoli tolleranze rispetto alla Direttiva stessa. Il rappresentante francese ha comunicato che *«il monopolio di Gaz de France non sarà messo in causa quando sarà soddisfacente nello svolgere il servizio pubblico»*. L'Italia invece, contro i suoi interessi, ha taciuto.

La Direttiva europea, pubblicata il 21 luglio 1998(13), fra le altre disposizioni, compreso il TPA obbligatorio, contiene quella che impone alle imprese di gas naturale integrate, come la Snam, di tenere nella loro contabilità interna conti separati per le attività di trasporto e per quelle di stoccaggio, e conti consolidati per le attività non rientranti nel settore del gas (art. 13). Non è richiesta alcuna separazione societaria, né tanto meno proprietaria. Il Presidente del Consiglio D'Alema, in una conferenza stampa a Parigi, afferma però: *«Abbiamo varato una liberalizzazione del settore elettrico che è una delle più liberali d'Europa. Seconda solo dopo la Gran Bretagna. Ci apprestiamo a fare la stessa cosa anche nel settore gas»*. Lo riporta il Corriere della Sera del 25 novembre 1998.

L'Amministratore Delegato dell'Eni Mincato, in un'intervista al Corriere, comunica di aver consegnato il piano di separazione organizzativa e contabile della Snam al Governo. La Direttiva europea, dice Mincato, *«chiede la divisione contabile dell'attività di trasporto sulla rete nazionale dalle altre attività di commercializzazione. Noi non solo abbiamo progettato la divisione contabile, ma anche quella organizzativa. (...) Ma attenzione, la spaccatura della Snam sarebbe l'inizio della sua disintegrazione»*. (Corriere della Sera del 19.10.1999).

Il Ministro dell'Industria del Governo Amato, Enrico Letta, scrive sul Popolo: *«Con riferimento al gas, è all'esame delle Commissioni Parlamentari il decreto legislativo che realizza la più avanzata tra le liberalizzazioni europee»*. (dal quotidiano "Il Popolo" del 6 aprile 2000).

Il Decreto di recepimento della Direttiva pubblicato il 20 giugno 2000(14), predisposto dal Ministro Letta e approvato dal Governo Amato, è distruttivo per la Snam molto più della Direttiva europea. Oltre ad altri appesantimenti, all'art. 21

richiede, a partire dal 1.1.2002, la separazione societaria delle attività di “trasporto” e “dispacciamento” da tutte le altre del settore; lo “stoccaggio” può essere svolto dalla stessa società di trasporto, con l’obbligo di separazione contabile e gestionale, oppure da società separata. Lo “stoccaggio” deve tuttavia essere separato dalle altre attività del settore gas. Per rispettare il Decreto Letta, nel giugno 2001 la Snam viene divisa in tre parti: le attività “trasporto” e “dispacciamento” passano alla Società “Rete Gas Italia” Spa(15) con la rete dei metanodotti (più di 29.000 km), il terminale di gassificazione di Panigaglia e il Centro Dispacciamento di San Donato; l’attività “stoccaggio” passa alla Società “Stoccaggi Gas Italia” Spa; il resto della Snam viene fuso nell’Eni. La Snam Spa non esiste più. È interessante rilevare che invece Gaz de France esiste ancora, tutto intero e in perfetta salute; fra l’altro ha anche messo piede in Italia, dove sta sviluppando la sua attività, naturalmente nel campo del gas.

(13) - *Direttiva 98/30/CE del 22.6.98 relativa a norme comuni per il mercato interno del gas naturale, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee il 21.7.98.*

(14) - *Decreto Legislativo 23.5.2000, n. 164 di attuazione della Direttiva n. 98/30/CE, pubblicato il 20 giugno 2000 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.*

(15) - *Nel settembre 2001 Rete Gas Italia cambierà nome assumendo quello di Snam Rete Gas.*

San Donato Milanese, settembre 2006.

Altre notizie sul contratto dell'83 con l'Algeria e sulla situazione della Presidenza Eni

Gli interventi preoccupati dei top manager Snam e del gruppo compatto dei dirigenti Snam, del Commissario Eni Gandolfi e di qualche esperto onesto come il professore Alberto Clò, non inducono il Governo a un cambiamento di rotta. In maggio ('82) viene anzi deciso di mettere da parte la Snam e di avviare ufficialmente una trattativa politica con l'Algeria, incaricandone il Ministro del Commercio Estero Capria. Il Presidente della Snam Barbaglia, parlando in giugno a Losanna in occasione del 15o Congresso Internazionale del Gas, fa il punto delle trattative italoalgerine. Ribadisce che il prezzo del gas deve essere in ogni caso competitivo, perchè la Snam, solida azienda con una grande reputazione nel mondo da difendere, non vuole diventare, in nessun modo, una società assistita. Barbaglia segnala anche un evento da lasciare senza parola: la delegazione italiana guidata da Capria, nel tentativo di convincere gli Algerini a venirci incontro, ha gettato sul tavolo, già alla prima tornata di riunioni, non solo il prezzo massimo segreto raggiungibile dalla Snam, ma addirittura quello previsto per il 1985. Secondo l'inviato del "Giorno" a Losanna «*Barbaglia si mantiene impassibile nel tono e nell'atteggiamento, ma la voce sembra smorire quando pensa al futuro della Snam*». Per quell'intervento a Losanna, De Michelis scrive una reprimenda a Barbaglia, biasimando «una specie di anticipato giudizio sull'azione del Governo»; egli invece di difendersi attacca: deve pensare che la miglior difesa è l'attacco, specie se sferrato da una forte posizione istituzionale. Ma non conosce la Snam di Mattei.

Il Commissario Gandolfi segnala al Governo, anche al Presidente Spadolini, che la posizione dell'Eni è quella della Snam, spiegandone le ragioni. La posizione può essere sintetizzata in tre punti:

1. Ogni onere aggiuntivo non solo non va addossato alla Snam o all'Eni, ma deve essere separato dal prezzo del gas.

2. È necessaria una legge autorizzante il Tesoro a stanziare l'onere aggiuntivo.

3. Non è possibile addossare l'onere ai consumatori mediante tariffe maggiorate. Il vertice dell'Eni ha sostenuto sempre, e continua a sostenere, la lotta della Snam, ma si trova in un periodo di grave turbolenza, anch'essa prodotta da interventi esterni di carattere non trasparente. In tre anni, dal dicembre 1979 al gennaio 1983, l'Ente è stato commissariato due volte e ha avuto tre Presidenti, dei quali uno ha dato le dimissioni e gli altri due sono stati "dimissionati".

La situazione della Presidenza Eni

Il primo Commissario Straordinario è Egidio Egidi (già Presidente Agip), chiamato nel dicembre '79, dopo la sospensione del Presidente Mazzanti; nell'aprile '80 è nominato Presidente ma si dimette dopo pochi giorni «per rifiuto delle logiche non industriali che si vogliono imporre all'Eni». È del maggio '80 la nomina a Presidente di Alberto Grandi (già Vicepresidente Snam), che viene «dimissionato» nel febbraio '82, 15 mesi prima della scadenza del mandato, per intervento di De Michelis dopo contrasti con Di Donna del PSI. Sul quotidiano "L'Unità" del 3 marzo '82 si legge: «Enti di Stato o dei Partiti?...Per quanto si possa essere abituati a tutto, fa sempre una certa impressione sentire motivare la richiesta di dimissioni del Presidente di un grande ente come l'Eni con l'argomento che quella presidenza spetta al PSI». Nuovo Commissario Straordinario è (marzo '82) Enrico Gandolfi (già Presidente Saipem), che rimane fino al primo novembre '82, quando è nominato Presidente Umberto Colombo, che viene «dimissionato» nel gennaio '83.

Il prof. Colombo ha spiegato le ragioni del suo "dimissionamento" in un'intervista al quotidiano "La Stampa" del primo febbraio 1983: («Colombo racconta tutto- Intervista con il Presidente "dimissionato" dell'Eni»). Colombo ricorda che, mentre si trovava a Parigi per una riunione, ricevette una telefonata da De Michelis che lo informava della imminente (inaspettata) nomina alla presidenza dell'Eni; un aereo sarebbe andato a prenderlo per portarlo subito a Roma. «De Michelis mi aspettava all'albergo Plaza. Traversammo via del Corso e raggiungemmo Craxi nel suo ufficio. Il segretario del PSI mi tenne il seguente discorso: "All'Eni abbiamo fatto un sacco di errori nella scelta dei precedenti Presidenti e la situazione si è andata progressivamente aggravando. Ora abbiamo pensato a te, soprattutto per le tue competenze nei settori dell'energia e della chimica e per l'esperienza fatta alla testa di un organismo pubblico come l'Enea. Riteniamo, quindi, che tu sia la persona adatta per tentare di rimettere in sesto l'Eni"». Craxi gli parla anche dell'inserimento nella Giunta Eni di Di Donna, ma Colombo non ci fa caso. Dopo breve tempo però «capì che l'inserimento di Di Donna non era compatibile con un Presidente che volesse fare il suo mestiere. Dalla gestione finanziaria del Gruppo, di cui Di Donna era stato magna pars, emergevano metodi e mentalità in contrasto con i criteri di limpidezza che voleva instaurare».....«Si aggiunsero inoltre altri episodi che lo spinsero a ritornare da Craxi per esprimergli l'inopportunità dell'inserimento di Di Donna in Giunta». «Craxi ebbe una reazione furiosamente negativa.

Mi parlò di un patto d'onore tra lui e Di Donna, mi disse che avrei fatto bene ad occuparmi delle alte strategie del Gruppo e lasciare a Di Donna le beghe operative della Direzione dell'Eni. Fu per me un discorso traumatizzante e del tutto inaspettato: mi resi infatti conto che i precedenti apprezzamenti sui criteri che avevano portato alla mia designazione e ai quali avevo creduto erano puro contorno. Avrei dovuto accettare un ruolo puramente onorifico, lasciando a Di Donna il potere reale». Colombo non ci sta e viene «dimissionato».

I dirigenti Snam, in una seconda assemblea generale tenuta il 16 settembre 1982, votano all'unanimità un nuovo documento in cui segnalano il loro completo dissenso sugli sviluppi che si intravedono per le trattative; si domandano perchè non sia stato consentito alla Snam il ricorso all'arbitrato internazionale che, a un altro compratore di gas algerino in situazione analoga, ha di recente permesso il mantenimento degli impegni contrattuali; chiedono il rispetto dell'autonomia d'impresa, una netta separazione fra prezzo commerciale del gas a carico della Snam e prezzo politico eventualmente concordato fra i Governi, e, in caso di non accettazione algerina di detta separazione, la libertà per la Snam di intraprendere le azioni necessarie per tutelare i propri diritti. Il documento è stato inviato al Presidente del Consiglio Spadolini, ai Ministri dell'Industria Marcora, del Tesoro Andreatta, delle Partecipazioni Statali De Michelis, del Commercio Estero Capria e degli Esteri Colombo, al Commissario Straordinario dell'Eni Gandolfi, al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale della Snam. Capria si incontra più volte col Ministro algerino dell'Energia Nabi, fino ad arrivare alla firma a Roma di un accordo politico, il 27 settembre 1982, presente il Presidente del Consiglio Spadolini. Nell'accordo è fissato anche il nuovo prezzo del gas, a un valore molto più alto del prezzo contrattuale e di quello di mercato; le disposizioni dell'accordo saranno oggetto di revisione nel primo semestre del 1986 e poi ogni tre anni. Non si prevede alcuna separazione fra prezzo commerciale e prezzo politico, e nemmeno alcun impegno concreto da parte algerina per l'acquisto di merci italiane, unico motivo indicato dal Governo per aumentare il prezzo del gas. Nello stesso accordo si prevede che l'intesa tecnica fra Snam e Sonatrach si raggiunga in ottobre e le forniture abbiano inizio in novembre. Una nota di Spadolini fa sapere che il Governo, mediante strumenti giuridici, coprirà la maggiorazione del prezzo con un'integrazione finanziaria per la Snam.

Il Consiglio di Amministrazione della Snam, subito riunito dal Presidente Barbaglia dopo la firma dell'accordo politico, decide che la firma di un accordo modificativo del contratto vigente potrà avvenire solo dopo che la Snam, conosciuti i provvedimenti adottati dal Governo, sarà in grado di garantire all'azionista una gestione economica dell'attività di importazione del gas dall'Algeria. Il Commissario Eni Gandolfi è perfettamente d'accordo su tale linea. La firma dell'accordo politico trova consensi euforici da parte di coloro che spingevano per accettare il prezzo chiesto dall'Algeria, e indignazione mista a grande delusione da parte di Snam, Eni e persone in buona fede che hanno capito come stanno le cose. La maggior parte dell'opinione pubblica invece, frastornata dalla campagna mediatica, probabilmente non sa cosa credere. Sul "Giornale" del primo ottobre 1982 Montanelli, nella sua rubrica "Controcorrente", scrive: «Intervistato dai giornalisti, il Ministro del Commercio Estero, Nicola Capria, ha difeso a spada tratta l'accordo sul gas algerino: "Non ci sono stati nè tangenti nè sprechi; mi dovette credere; parola di Ministro". Una parola!». Il "Popolo" dello stesso giorno scrive: «Il Ministro Capria ha dichiarato che il contratto sul gas algerino non nasconde nè tangenti nè sprechi. Tempi brutti quelli nei quali la chiarezza degli accordi

non emerge dalla sostanza dei medesimi, ma deve essere certificata con la parola di un Ministro».

Altri commenti della stampa all'accordo

“Repubblica” del 29 settembre 1982 - Il Direttore per l'Approvvigionamento Energetico della Snam, Vincenzo Corrao, dichiara la sua indignazione : «Così si distrugge l'industria del gas in Italia....Il livello del prezzo è del tutto fuori mercato....I termini economici e quelli politici del problema sono stati mischiati in un grande pasticcio». “Giorno” del 2 ottobre - Il professor Alberto Clò, direttore della rivista “Energia” e docente nell'Università di Modena, interviene con un articolo nel quale fra l'altro dice che la soluzione e il modo con cui l'intera vicenda è stata gestita dal Governo rappresentano «una gravissima iattura per il Paese, per l'Eni e per i consumatori italiani».....«È apparsa davvero incredibile la platealità e la protervia con cui si sono sconfessate le posizioni negoziali della Snam relativamente sia al contratto tuttora valido del 1977, sia ai consistenti miglioramenti che essa era disposta a riconoscere alla controparte algerina».

«Il Governo ha sconfessato l'operato della Snam prima e l'ha isolata poi durante le trattative».

“Avanti” del 2 ottobre - Una nota della Sezione Economica del PSI parla di «inammissibile atteggiamento assunto dal vertice Snam con comunicati di critica al Governo, ambigui e

contraddittori nel contenuto» e fornisce molti dati intesi a confondere le idee.

“Giornale” del 4 ottobre 1982 - Un articolo firmato da Francesco Forte, Responsabile della Sezione Economica del PSI, dal titolo «*Per qualche cent in più*», suscita sdegno e tristezza in tutti i dipendenti Snam. Perché Forte non è una persona estranea, ha collaborato per lungo tempo con l'Eni, diventandone anche Vice Presidente, e non ignora affatto il problema, essendo un importante professore universitario e disponendo, di prima mano, di tutti i dati della questione. E, pur conoscendo la Società, le persone e i fatti, si presta a partecipare alla campagna contro la Snam, scrivendo anche falsità. Dice che la Snam non ha firmato il contratto, mentre esiste un contratto firmato da Snam e Sonatrach nel 1977, approvato dai due Governi e perfettamente vigente il 4 ottobre 1982. Il contratto contiene articoli di garanzia tali da obbligare al rispetto degli impegni contrattuali. Se i sodali di Forte avessero consentito alla Snam di mettere in mora la Società algerina, la Sonatrach sarebbe stata costretta a fornire il gas al prezzo del contratto vigente (come già ottenuto da due ditte americane in situazione analoga alla ns.), e non a quello supermaggiorato dell'accordo politico. Forte scrive che l'accordo sul gas algerino non è ottimale, ma è il migliore che si potesse spuntare nelle difficili circostanze internazionali. Egli aggiunge: «Fra queste (ma il discorso si allungherebbe e, con esso, le responsabilità della Snam) vi è il fatto che l'onere per il gasdotto algerino è nostro; sicché non concludere questo contratto voleva dire perdere l'ammortamento finanziario dei 2500 miliardi del suo costo. Quando si calcola il costo del gas algerino

alla frontiera italiana (Mazara del Vallo) si aggiunge, come io ho fatto, il pedaggio alla Tunisia e l'ammortamento finanziario, ma va notato che questo calcolo lo può fare chi ha firmato, non il proprietario della tubazione che non abbia firmato il contratto». A questa prima falsità Forte ne aggiunge una seconda: per far sembrare meno caro il nuovo prezzo del gas algerino passa dalle BTU (unità termiche britanniche) ai metri cubi utilizzando il Potere Calorifico Inferiore del gas, e non quello Superiore, come è stabilito nel contratto Snam/Sonatrach e come avviene in tutti gli scambi internazionali di gas. E, per dare maggior peso alla sua dimostrazione, accetta di perdere la faccia quando incolpa i tecnici della Snam di inganno o di ignoranza tecnica, scrivendo: «Quella disquisizione [della Snam] basata sulla sottovalutazione dei metri cubi, non serve altro che ad ingannare. Ma può darsi che sia fatta da gente che non sa bene fare questi calcoli».

“Giorno” del 6 ottobre 1982 - Il prof. Clò richiama l'articolo del “Giornale” del 4 ottobre e confuta tutti i ragionamenti e i calcoli di Forte. L'articolo di Clò, «**Una gallina con tre ali**», si riferisce all'uso del Potere Calorifico Inferiore invece di quello Superiore «È come se egli - [Forte] - avesse considerato una gallina con tre ali e non con due. Così facendo, egli perviene ad un prezzo per ala inferiore al vero.

Il 25 ottobre 1982 i dirigenti della Snam, in una terza assemblea generale, approvano un nuovo documento in cui, con riferimento all'accordo firmato da Capria e Nabi il 27 settembre, esprimono il loro profondo disappunto per la mancata separazione fra prezzo commerciale e sovrapprezzo politico. Solo tale separazione avrebbe consentito la trasparenza della gestione aziendale e avrebbe evitato errati riferimenti nel mercato internazionale del gas. Fra l'altro rilevano che nell'accordo suddetto la formulazione del prezzo può essere interpretata come un perpetuarsi per 25 anni della diseconomia politica iniziale e quindi è necessario stabilire con chiarezza che alla fine del primo triennio il prezzo sarà quello dei mercati internazionali. Ed esprimono pieno appoggio alla decisione del Consiglio di Amministrazione Snam di non firmare la modifica del contratto senza idonei strumenti di legge che garantiscano l'economicità per la Snam dell'importazione del gas dall'Algeria. Il documento è inviato al presidente Barbaglia e, con lettera del 3 novembre, al nuovo Presidente dell'Eni Umberto Colombo.

Sul “Mondo” del 4 dicembre 1982 l'ex Commissario Straordinario Enrico Gandolfi parla dei 230 giorni, sette mesi e mezzo, trascorsi al vertice dell'Eni, in un momento fra i più difficili nella vita dell'ente. Per il problema del gas algerino, ricorda che gli interventi necessari, da lui comunicati al Governo, non hanno avuto seguito. Non si è fatto nulla: «*Ha deciso il Governo, con un esercizio malvagio e perverso del potere*».

Le trattative tecniche fra Snam e Sonatrach, riprese ai primi di novembre, si protraggono fino a metà dicembre e poi si bloccano perchè gli Algerini sostengono che il prezzo politico deve essere valido per venticinque anni, e non per tre come afferma la Snam. Questo punto fondamentale dovrà essere risolto dai due Governi, e andrebbe ad incidere pesantemente anche sul provvedimento che il Governo italiano sta preparando a copertura del prezzo maggiorato. Nel frattempo il Governo Spadolini è caduto (il 12

novembre 1982) e il nuovo Presidente del Consiglio è Fanfani (dal primo dicembre); De Michelis e Capria mantengono i loro posti. Il 19 febbraio 1983 il Consiglio dei Ministri approva un Disegno di legge predisposto da Capria per l'integrazione alla Snam di 540 miliardi di lire per il primo triennio (il prezzo dovrà essere poi ridiscusso e sarà quello commerciale); approva anche due mandati: il primo a Capria per trattare con Algeri, il secondo a De Michelis per dare direttive all'Eni affinché si modifichi il contratto del gas algerino secondo le intese che Capria raggiungerà con quel Governo. Il Presidente Barbaglia, intervistato dal "Giornale", ritiene che l'approvazione di un Disegno di legge non sia sufficiente per modificare il contratto Snam-Sonatrach, perché il Parlamento potrebbe non trasformarlo in legge.

Lo stesso "Giornale", il 22 febbraio, parla di "putiferio nel Governo e nell'Eni" scatenato da quelle dichiarazioni, e fa sapere che De Michelis ha dato subito una risposta: «Con tono adirato, ha scelto una Società dell'Eni, l'Agenzia Giornalistica Italia, per rilasciare dichiarazioni con le quali invita Barbaglia a tacere, e la Snam a firmare il contratto senza troppe storie, una volta che Capria avrà risolto i problemi ancora in sospeso».

Capria si reca ad Algeri il 20 febbraio '83, accompagnato dai suoi collaboratori e, per l'Eni, dal responsabile dei Servizi Esteri Santoro e dall'avvocato Bernardini. Riescono, ma con fatica, a far capire agli Algerini che il prezzo politico deve essere limitato ai primi tre anni. Il 24 febbraio 1983 l'accordo viene concluso, con una riduzione delle quantità di gas minime da ritirare a prezzo maggiorato, e una clausola di revisione per passare al prezzo di mercato alla fine del primo triennio; anche stavolta non compare alcun impegno concreto algerino circa gli scambi commerciali. Il 14 marzo 1983 la Giunta dell'Eni, riunita sotto la presidenza del prof. Reviglio, dà istruzioni alla Snam di firmare il contratto con la Sonatrach solo dopo che il finanziamento del sovrapprezzo politico sarà stabilito da una legge, come aveva richiesto Barbaglia. La "Staffetta Quotidiana Petrolifera" commenta la decisione dell'Eni scrivendo che «De Michelis si deve arrendere di fronte all'impennata di Reviglio, del quale non può chiedere la testa: tre decapitazioni consecutive sarebbero troppe da far digerire a un'opinione pubblica che comincia a chiedersi come mai il Ministro, per un motivo o per l'altro, non riesca mai ad andare d'accordo con nessun Presidente dell'Eni, nemmeno quando questi, provenienti dall'area socialista, sono indicati dal suo stesso Partito». Dopo diverse peripezie e spole fra una Commissione Parlamentare e l'altra per riuscire a trovare la copertura dei 540 miliardi, il Disegno di legge Capria diventa legge dello Stato il 22 aprile 1983. La "Staffetta Quotidiana Petrolifera" commenta: «Avevano ragione Barbaglia prima e Reviglio poi a non fidarsi delle promesse del Governo, e aveva torto De Michelis».....e poi: «Quando Capria lo scorso settembre promise agli Algerini, a nome del Governo, la bella somma di 540 miliardi di lire non doveva avere la più pallida idea di dove andare poi a prenderli, visto quanto c'è voluto ora per trovare una soluzione».

Il 27 aprile 1983 il nuovo contratto con l'Algeria viene firmato ad Algeri dal Presidente della Snam Barbaglia e dal Direttore Generale della Sonatrach Yusfi, presenti Reviglio, Capria e Nabi. Le forniture di gas avranno il via in giugno.

Proteste dei dirigenti Eni per la rimozione del Presidente Colombo

Stavolta intervengono tutti i dirigenti del Gruppo Eni, Holding e Società Operative. Con l'appoggio della FNDAI (Federazione Nazionale Dirigenti Aziende Industriali) decretano un generale sciopero di protesta dei dirigenti, il primo nei trent'anni di vita dell'Ente. Con un annuncio a pagamento pubblicato il primo febbraio 1983 sui principali quotidiani, dal titolo "*Appello al Paese e al Presidente della Repubblica*", i dirigenti dell'Eni denunciano un'altra ingiustificata sostituzione del proprio Presidente, sostengono la necessità che a capo dell'Eni operi un manager capace ed esperto, messo in condizioni di agire con continuità, e chiedono che *«cessi la pesante e crescente ingerenza del potere politico nella conduzione delle imprese pubbliche, ingerenza che tanti danni ha arrecato e arreca al sistema industriale italiano. La speranza di un rinnovamento morale sarà ancora una volta delusa se queste istanze rimarranno disattese»*. Il 28 gennaio 1983 l'assemblea dei dirigenti Snam in sciopero approva un documento in cui si ricorda l'adesione plebiscitaria ottenuta dalle dichiarazioni di Colombo nel suo incontro con i dirigenti Eni a S. Donato il 23.12.82, non si trovano giustificazioni per l'allontanamento del Presidente e *«si stigmatizzano gli eventi e i metodi che hanno portato all'attuale situazione e che sono tali da inficiare la validità di qualsiasi altra nomina e da privare la stessa di ogni autonomia e credibilità»*. Il documento è trasmesso a: Presidente della Repubblica Pertini, Presidente del Consiglio Fanfani, Ministro delle Partecipazioni statali De Michelis, Presidente del Senato Morlino, Presidente della Camera Jotti e p.c. al Presidente Eni Colombo.

Il 2 febbraio 1983 il Presidente Colombo invia il seguente telegramma ai dirigenti Snam:

«Desidero esprimervi il mio più sincero e commosso ringraziamento per la vostra ferma posizione nei confronti delle massime autorità dello Stato. Interpreto questo vostro atto in termini non personalistici ma come ispirato alla difesa dell'Ente e delle Società Operative così duramente colpite da metodi che dovrebbero essere estranei alle istituzioni di Paesi democratici».

Il primo marzo 1983 assume la carica di Presidente dell'Eni il prof. Franco Reviglio, ex Ministro delle Finanze, nominato dal Presidente del Consiglio Fanfani, su proposta di De Michelis.

Il presente volume è stato realizzato dall'Associazione Pionieri e Veterani Eni.

A cura di Franco Francescato ed Enrico Orsini.

Si ringraziano, la SNAM S.p.A. per il contributo all'iniziativa e l'Archivio Storico Eni per il supporto.

Gli Autori dei racconti qui inseriti, sono responsabili del contenuto degli stessi.