

L'INESTRICABILE «GIALLO» DELLA «HEDIA»

IL VASCELLO dei fantasmi

L'ultimo colpo di scena, a nove mesi dalla scomparsa della nave: i marinai riconosciuti in una fotografia dalle famiglie non possono essere loro. E allora?

Sono seduto in un discreto salotto dalle parti di Campo Sant'Angelo, bevo il vermut che mi offrono due signore, sul tavolo sono sparse alcune fotografie. Le due signore puntano il dito su un uomo delle fotografie e dicono:

“Questo è mio marito”, e “questo è mio fratello”. C'è anche una terza signora, venuta a parlare col giornalista, la quale punta il dito su un secondo uomo della fotografia e dice: “Questo è mio figlio”. Ma c'è una probabilità su un milione che i due uomini siano marito e fratello, e il figlio di queste tre signore. Queste tre signore quasi sicuramente si sbagliano. E invece si arrabbiano: “Come facciamo a non riconoscere i nostri cari, che sono scomparsi da appena nove mesi!”. Ecco: è l'ultimo atto del più incredibile “giallo”marinaro di questo secolo. E bisogna che ve lo riferisca da capo, altrimenti, perdendo una sola battuta, finiremmo per non capirci più niente.

Il 16 febbraio scorso parte da Ravenna una nave di 4.300 tonnellate che si chiama Hedia. È una vecchia barca svedese del 1919, rimessa in sesto più volte: l'ultima, proprio prima di iniziare il nuovo viaggio: una ventina di giorni in un cantiere veneziano. Una vecchia, buona, onesta barca. Una volta si chiamava Milly, poi Generous, adesso Hedia, e nonostante sia italiana (equipaggio italiano, porti, cantieri, commerci italiani) appartiene ufficialmente alla Compagnia Naviera General S. A. di Panama e batte bandiera non già panamense bensì liberiana (Africaoccidentale). Il solito pastrocchio delle bandiere ombra, per eludere il fisco e conseguire altri vantaggi nei contratti con l'equipaggio. A Venezia parlo con marinai già a suo tempo imbarcati sulla Hedia, parlo con sindacalisti della “Gente di mare”, con gente di cantiere: la voce unanime indica quale vero armatore, o almeno quale principale caratista, il capitano Giuseppe Patella, un barese che vive a Venezia da molti anni. Vado a trovare il capitano Patella. Un uomo robusto, diffidente. “È lei l'armatore della Hedia?”, gli chiedo. “Ma nemmeno per sogno”, salta su, “io sono soltanto l'agente della compagnia di Panama”. E dopo avermi spiegato che la Hedia è affondata perché c'era mare a forza 14, e questo per un capitano è un po' curioso perché la massima forza è 10, mi consiglia di andare a chiedere notizie al suo avvocato.

Così la Milly-Generous-Hedia, svedese-italo-liberiana-panamense, salpa da Ravenna carica di concimi chimici, diretta in Spagna. L'equipaggio è di diciannove italiani e un marinaio di Cardiff. Tutto bene fino a Tarragona e poi Burriana. Da Burriana la Hedia riparte vuota (o con misteriose cassette?) il 5 marzo diretta a Casablanca. La faccenda delle cassette è un borbottio che circola ancora adesso, ma stabilire chi l'abbia messa in giro è ormai impossibile: nessuno conferma, nessuno smentisce. Il nostro ministero degli Affari Esteri, in un esposto ufficiale, a un certo punto scrive così: “Non si può escludere che la nave abbia imbarcato in Spagna o in Marocco delle armi destinate a qualcuna delle parti contendenti in Algeria (FLN od OAS)”. A Venezia c'è chi mi dice: “Ma no, lei sa benissimo che tutti gli ufficiali dei cargo, un po' di contrabbando lo fanno sempre, per arrotondare. Ma sono sigarette, whisky, mica armi”.

Armi o whisky, la Hedia tocca Casablanca, carica quattromila tonnellate di fosfati da portare a Porto Marghera senza più scali. Ma a Casablanca, come nei film, comincia il mistero. Nessun

parente dei marinai e degli ufficiali riceverà mai posta da Casablanca, nemmeno una cartolina. Per gli ufficiali si può anche capire: per loro è routine, ma nell'equipaggio ci sono ragazzi al primo imbarco; possibile che nemmeno uno resista alla tentazione di farsi vivo dalla favolosa Casablanca? L'ultima lettera dalla Hedia, scritta l'8 marzo in navigazione tra Burriana e il Marocco, e col timbro di Casablanca, è dell'ufficiale in seconda Elio Dell'Andrea, indirizzata a un suo amico veneziano, Oliviero Buti, comandante di marina. Il Dell'Andrea, che ha venticinque anni, deve riconoscenza al Buti perché costui, amico del comandante Patella (l'agente o caratista della Hedia), gli ha procurato l'imbarco sulla nave. Il Buti telefona alla madre del Dell'Andrea e le legge una parte della lettera. La madre, dopo la tragedia, chiederà ripetutamente di vedere questa lettera (l'ultimo scritto del suo unico figliolo, e lei è vedova), ma il Buti si rifiuterà, e anzi rifiuterà anche ad altri di mostrarla. Ora io sono davanti alla signora Anna Dell'Andrea, appunto la madre che vorrebbe vedere la lettera del figlio, e le chiedo che cosa il Buti le lesse per telefono. La signora ricorda il brano a memoria, parola per parola: "Non ho mai visto il comandante d'umore così nero, specie in questo momento che stiamo facendo il carico. Quando arrivo a Venezia questo viaggio non lo faccio più". Io ci trovo una contraddizione: come faceva, il suo figliolo, a dire "stiamo facendo il carico" se era in navigazione? La signora non sa, mi ripete la frase scandendo macchinalmente le parole.



VENEZIA. La «Hedia» quando ancora si chiamava «Sirocco». Nella foto: due uomini dell'equipaggio. Sotto: il momento di coperta di sbarco che è stato ricostruito da genitori, fratelli, parenti e amici nell'anno in primo piano della fotografia dei prigionieri algerini liberati.

I tempi stringono, la tragedia è vicina. La Hedia salpa da Casablanca il 10 marzo, passa Gibilterra, cammina lungo la costa algerina. Il 14 marzo l'agente o caratista Patella, a Venezia, riceve un cavo. Me ne viene mostrata una copia fotostatica: "1.000 Galita 6512 n807 persistendo passeremo sud Sicilia Hedia". Traduzione: ore 10, posizione La Galita (un'isoletta davanti alle coste tunisine), 65, numero giri motore (normale), 12 tonnellate di consumo carburante, mare forza 8 da nord, velocità navigazione 7 nodi; se la mareggiata da tramontana persisterà passeremo sottovento, la firma.

Mare forza 8 significa burrasca molto grave, con onde a spigolo vivo, nel Mediterraneo, di cinque-sei metri. Altre navi, nel Canale di Sicilia, segnalano il guaio, ma tutte resistono: soltanto la Hedia sparisce. Giù a picco? Non si sa. Quel cavo è l'ultimo messaggio arrivato. Da rilevare che la moglie del comandante Federico Agostinelli, a Fano, possiede una radio ricevente sintonizzata sulla medesima onda della trasmittente di bordo della Hedia: ogni giorno, con i due figli, è solita ascoltare a una certa ora notizie del marito. Ma trascorre il giorno 14, e poi il 15, il 16 e il 17 e il 18: niente. Telefona allora al capitano Patella, il quale dice di non preoccuparsi: nessuna nuova, buona nuova; la nave starà risalendo l'Adriatico. Il giorno 19 si trovano radunati sul molo di Venezia numerosi familiari degli ufficiali e dei marinai, spiano inutilmente l'orizzonte. Al 20 è dato l'allarme, si muovono i consoli liberiani a Venezia e a Palermo (italiani, naturalmente), l'ambasciata a Roma, il comando Marisicilia di Messina, la capitaneria di Palermo, la Finanza, il consolato inglese (per quel marinaio di Cardiff), le autorità tunisine e la flotta USA in viaggio per quelle acque. Il Canale di Sicilia viene percorso da mezzi navali e aerei: niente.

La gente di mare comincia a fare due considerazioni: 1) è incredibile che una nave affondi senza riuscire a comunicare almeno di trovarsi in difficoltà: le radiotrasmittenti sono sempre due, e poi c'è anche il dispositivo di SOS automatico: basta schiacciare un pulsante; 2) è incredibile che una nave di 4.300 tonnellate affondi senza lasciare traccia: qualcosa, a galla, ne rimane sempre, scialuppe, bidoni, tavole, cadaveri e soprattutto nafta; la nafta, più leggera dell'acqua, sfugge sempre verso la superficie attraverso gli sfiatatoi dei serbatoi, e tonnellate di nafta fanno un lago di mare calmo e verdastro largo magari due chilometri: impossibile non vederlo, impossibile che non arrivi sulla

costa insozzando miglia e miglia di spiaggia, impossibile che non venga scorto nel Canale di Sicilia, un budello in cui s'incrociano decine di navi e pescherecci al giorno.

Soltanto il 26 marzo viene data notizia che il giorno 19 tre pescherecci italiani hanno trovato nelle acque di Lampedusa due salvagente e una cintura di salvataggio appartenenti alla Hedra, con sopra scritto il nome. La notizia non spiega niente: una burrasca forza 8 può strappare dalla tolda ben altro che un paio di salvagente. Non solo, ma c'è un'altra faccenda misteriosa.

Il 22, radio Malta fa sapere al Mariscicilia di avere intercettato da radio Tunisi questa notizia: "Capitano porto Tunisi segnala nave liberiana Hedra cessate trasmissioni dal 21 marzo ore 10.14, sembra in difficoltà posizione La Galita stop navi in vicinanze diano notizie". Il mistero è già questo: la Hedra si è dibattuta in difficoltà intorno a La Galita dal giorno 14 al 21, senza mai essere vista da altre navi, senza avere mai lanciato SOS? Inoltre: i salvagente sono stati trovati il 19, e la Hedra comunicava ancora il 21!

Ma con radio Tunisi comincia il mistero internazionale; radio Tunisi, interpellata dal nostro consolato, risponde confermando (verbalmente) il suo dispaccio. Subito dopo lo smentisce (per iscritto): mai diffuso cablogrammi del genere. Alla richiesta di spiegazioni, risponde con un tenace e impenetrabile silenzio.

Segue una fase di stanchezza. Gli unici a tenere ancora il fiato sono i parenti degli uomini dell'equipaggio; gli altri si mettono il cuore in pace: quante storie, è affondata e stop.

Uno dei parenti, Romeo Cesca, padre del marconista Claudio Cesca, triestino, non si dà per vinto. Ed ecco ciò che racconta: "Telegrafai al presidente della Repubblica, a Fanfani, ai ministeri, a radio Tunisi, alla Rai, a tutti: mi sentii dire parole, assicurazioni, parole. Il 27 marzo ricevo finalmente una telefonata dal ministero della Marina Mercantile: mi dicono che la nave sta lentamente risalendo l'Adriatico. Matto di gioia, dopo dieci giorni, corro a Venezia e tutto il 28 e il 29 li passo sul molo. Arrivano navi e navi, e a ogni prua che si affaccia io muoio di speranza. La Hedra non arriva. Ritelefono il 30 al ministero. Mi avvertono che si sono sbagliati, che smentiscono e tanti saluti".



La stanchezza ha ormai preso anche i parenti, alcuni mettono il lutto. Ma Romeo Cesca no, lui vuole sapere. Chiama un suo cugino, gli dà i soldi e lo spedisce in Tunisia. Il cugino parte e sta in Tunisia una settimana, parla con tutte le autorità e persino con il comandante francese della base di Biserta. Non cava un ragno dal buco. Chiede allora di potere svolgere ricerche personali sulla costa, e a questo punto i tunisini si seccano e fanno il muso duro.

Ma il cugino è un tipo sveglia, s'imbarca di notte su un peschereccio, da clandestino, e gira per le piccole isole della costa, La Galita compresa. Niente. Allora sbarca, noleggia una moto e si fa tutto il litorale fra Biserta e l'Algeria camminando per le spiagge a cercare la nafta o cadaveri o relitti qualsiasi, domanda in tutti i villaggi. Niente.

Intanto la fidanzata del marconista Cesca si appella alla Croce Rossa. Il quotidiano tunisino La Presse pubblica un articolo sulla questione, e dopo qualche tempo fa gentilmente sapere alla signorina, che si chiama Gabriella Alberti, che l'unico risultato conseguito è stato una violenta "protesta" del ministero della Guerra francese. Stupore di chi segue la faccenda: che c'entra il ministero della Guerra francese? Che cosa può avere scritto di tanto grave il quotidiano tunisino? Perché le autorità tunisine e francesi sono tanto suscettibili ogni volta che si parla della Hedra?

Così viene fuori la storia del siluramento. La voce prende corpo negli ambienti del nostro ministero della Difesa marina. La Hedra sarebbe stata dirottata dalla tempesta sulle rotte fantasma dei cargo che portano armi, e una nave da guerra, per sbaglio o diciamo per eccesso di zelo, l'avrebbe

giornalisti e fotografi presenti alla loro liberazione, non hanno gridato “siamo gli italiani dell’Hedia”?”

E adesso comincia l’inedito. La società assicuratrice della Hedia, che è La Vittoria di Milano, vuole andare fino in fondo, e vede di buon occhio l’iniziativa di un giovane giornalista veneziano, Vitaliano Pesante. Costui, spalleggiato dai familiari dei marinai, parte per l’Algeria, facendosi passare per universitario in viaggio di studio. Il giovanotto non passa giorni facili: si accorge che gli perquisiscono di nascosto la stanza, che lo pedinano. Comincia a pescare i giornalisti che erano presenti alla consegna dei prigionieri: gli escludono che fra costoro vi fossero degli italiani. Con l’aiuto del nostro console rintraccia un certo Jean Solert, che è il pied noir primo da sinistra nella fotografia degli ex-prigionieri. Il Solert fa meraviglia: italiani in mezzo a loro? Ma neanche per idea. Il giornalista Pesante non molla, il Solert lo mette sulla pista del presunto Filippo Graffeo. “Questo qua?”, dice. “Ma è Pierre Cocco, gestiva il tal caffè qui in Algeri”. Il Pesante va a questo caffè, va dai padroni, gli mostra la fotografia: “Conoscete qualcuno fra questi?”. “Come no”, dice il proprietario: “eccolo qui il nostro Cocco, lo conoscevano tutti”. Alcuni avventori guardano, annuiscono: è lui. Il giornalista chiede dove può trovarlo. “Ma”, gli dicono, “è partito per Marsiglia senza lasciare indirizzo”.

Vitaliano Pesante ritorna dall’ex-prigioniero pied noir Jean Solert. “Mi sa dire”, gli chiede, “di questo ometto col basco?”. Il Solert ci pensa, gli dice di andare alla Maison Carré, la prigione di Algeri: “Forse là...”. Alla Maison Carré guardano la foto, si consultano. Ma sì, non era quel vecchietto, settantadue anni, che faceva il guardiano notturno, arrestato perché portava la pistola? Già, sicuro, abitava nella tale pensione. Il Pesante va alla pensione, trova una signora che abitava nella stanza accanto, le mostra la fotografia: “Riconosce qualcuno?”. “Ma certo”, dice lei, “eccolo qui monsieur Cefariello, Joseph Agnello Cefariello”. “Dov’è andato?”. “Partito per Tolone”.

Vitaliano Pesante va a Marsiglia, trova i conoscenti del proprietario del caffè di Pierre Cocco, il quale doveva portare loro i saluti. “Conoscono l’orsignori un tale Pierre Cocco?”. “Sì, è venuto da Algeri a portarci i saluti”. “Lo riconoscono in questa fotografia?”. “Oh sì, è questo qui in primo piano”. E indicano colui che una decina di parenti e vicini di casa hanno firmato dal notaio essere Filippo Graffeo. “senza possibilità di equivoci”.



fig. 1. La madre, che è vedova, riconosce questo suo unico figlio, nella fotografia del prigioniero, dalla forma del capo, dalla atteggiatura, dall'ombrello, dall'ombrello, dalla spallina e dal suo tipico modo di atteggiare la mano quando è disteso lungo il fianco.

Io ho finito il vermut e anche il caffè. “Signora Balboni”, dico, “questo ometto col basco che si chiamerebbe Joseph Agnello Cefariello, come può essere suo marito?”. “Sono sicura”, dice la signora Balboni: “portava sempre il basco, e proprio in questo modo, era molto freddoloso, aveva gli stessi occhiali, lui aveva cinquantadue anni e qui ne mostra un po’ di più, ma chissà che strapazzi ha passato”. La sorella Balboni conferma: “È lui”. E la signora Anna Dell’Andrea tira fuori dalla borsetta un mazzo di fotografie del figliolo: “Guardi, signore, guardi qui se non è la identica stempitura, la stessa ombra alla tempia, l’orecchio, e il pollice! Oh, il mio Elio ha sempre messo in questo modo la mano, e non vede la spallina?”. Io la vedo e non la vedo, ma dico di sì.

Poi vengo via. E penso che questa non è un’inchiesta. Che roba può essere? Una storia senza senso. Un giornalista dovrebbe saper tirare le somme, indagare e concludere, offrire la sua tesi, scegliere la congettura. Ma quale congettura volete? La Hedia aveva sempre attraversato il Canale di Sicilia.

In ogni modo: la società assicuratrice ha pagato 126 milioni, la Cassa marittima ha pagato ai parenti un quattrocento mila lire tra assegno funerario, assegno vestiario e altre indennità, e il caso, ufficialmente, è chiuso. Sì, sul serio: chiuso.

ROGHI GIANNI