

28 agosto 1971, la nave Heleanna prende fuoco: 41 le vittime ufficiali

Al largo di Brindisi, sulla verticale di Torre Canne, la più grave tragedia marittima del Dopoguerra nell'Adriatico: un dramma mai dimenticato

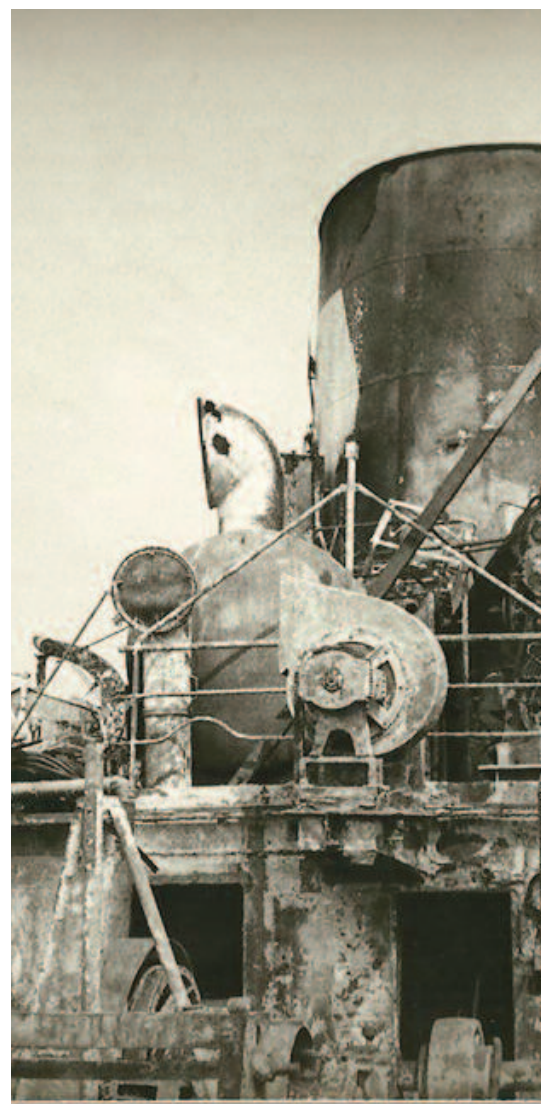
di **Giovanni Membola**

Erano le prime luci dell'alba di quel tragico 28 agosto del 1971 quando a bordo della motonave passeggeri di nazionalità greca "Heleanna", in servizio sulla rotta Patrasso-Ancona, scoppia un violentissimo incendio. È l'inizio della più grande sciagura marittima accaduta in Adriatico nel dopoguerra: venticinque persone tra italiani, francesi e greci perdono la vita, sedici i dispersi accertati e duecentodiciassette i feriti, alcuni anche in modo grave, tra ustionati e intossicati dal fumo.

In quel momento la nave era a nove miglia dalla costa adriatica tra Brindisi e Monopoli, sulla verticale di Torre Canne, con a bordo 1.174 passeggeri - quasi il doppio dei 620 consentiti - e circa 200 tra camion, bus e autovetture. L'incendio potrebbe essersi generato da una fuga di gas nei locali della cucina, fra la panetteria, la riposteria ed il locale ristoro, le fiamme divennero indomabili quando alcune bombole di ossigeno esplosero mettendo fuori uso la macchina del timone con barra a dritta di circa 15 - 20°. Il traghetto compì - secondo le perizie - una lenta accostata di 360° subendo l'invasione di fiamme e fumo in tutti i locali riservati ai passeggeri, provocando terrore e panico. Molti viaggiatori si gettarono in mare, alcuni rimasero disperatamente aggrappati alle scalette, mentre altri cercarono di salire sulle poche scialuppe di salvataggio - dodici per l'intera nave, sei per fiancata - e di queste più della metà non riuscirono ad essere calate in mare per il mancato funzionamento degli argani, rimanendo sospese a mezza altezza. Una scialuppa, per l'eccessivo carico, si rovesciò cadendo proprio sui passeggeri precipitati in mare. Su una delle poche lance che si riuscì

a far scendere trovarono posto il comandante della nave, Dimitrios Anthiphas, il suo vice, la moglie e persino il loro cane, un tentativo di fuga che venne fortunatamente scoperto e fermato due giorni dopo nel porto di Brindisi, dove l'ufficiale e la moglie cercavano di imbarcarsi furtivamente su una imbarcazione diretta in Grecia. Fu arrestato con l'accusa di omicidio colposo e abbandono di nave e poi condannato sia dalla magistratura italiana che da quella ellenica, venne poi estradato in Grecia.

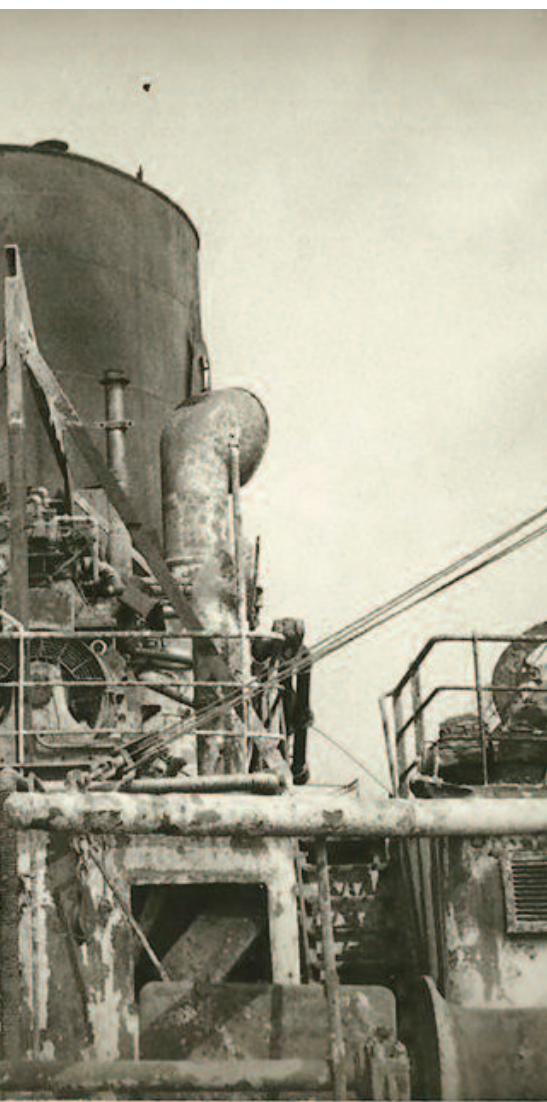
Anthiphas era stato svegliato da un marinaio quando l'incendio si era già sviluppato, riposava nella sua cabina insieme alla moglie, il comandante decise di diramare l'SOS solo alle ore 6.45, segnalazione subito raccolta dal Comando Marina, dalle Capitanerie di porto, dall'Aeronautica militare e dal comando della Guardia di Finanza. I primi soccorsi aerei e navali partirono quasi immediatamente da Brindisi, Bari, Monopoli, Savelltri, Taranto e Grottaglie, persino i pescherecci privati partecipano volontariamente alla ricerca dei dispersi in mare ed al soccorso dei naufraghi. Ma le condizioni del mare e il fumo intenso non permisero ai soccorritori di avvicinarsi troppo alla motonave in fiamme, gran parte dei passeggeri furono recuperati in mare dai pescherecci e dalle altre imbarcazioni. I naufraghi giunti a Brindisi vennero assistiti presso l'ospedale Di Summa, dove fu allestita anche una unità mobile, tutte le autorità, i cittadini e gli enti vari si prodigarono in una infaticabile gara di generosità, tantissimi giovani accorsero per donare spontaneamente il sangue, tutto il personale infermieristico e i medici si mobilitarono per tre lunghi giorni senza sosta, così come i lavoratori portuali, i pescatori e i numerosi volontari che prestarono la propria opera soccorritrice. Tutto ciò portò l'unanime tri-



A destra e qui sotto due immagini dell'Heleanna nel porto di Brindisi dopo l'incendio (foto Adolfo Maffei). In basso a destra i soccorsi in mare

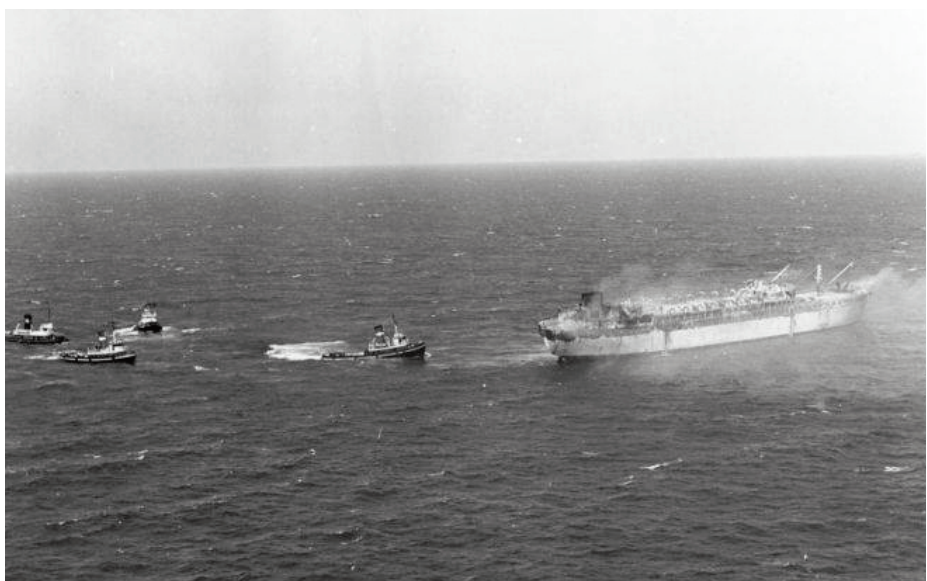
buto di gratitudine all'intera cittadinanza da parte della stampa mondiale e dai governi italiani ed esteri: nella tragedia erano stati coinvolti anche cittadini greci, tedeschi, francesi, inglesi, austriaci, spagnoli e persino argentini. "Brindisi ha dato esempio al mondo di come deve intendersi la solidarietà umana, il senso civico, la carità cristiana" fu una delle frasi più ricorrenti in quelle settimane. L'incendio venne domato solo dopo molte ore grazie anche al contributo dei mezzi della ditta Barretta, gli stessi rimorchiatori riportano il relitto della nave nel porto di Brindisi, dove rimase per circa tre anni ormeggiata sulla costruenda banchina di Costa Morena, prima di essere rimorchiato ai cantieri di La Spezia, dove fu parzialmente demolito e trasformato in chiatta.

L'Heleanna in origine era una petroliera bat-



tente bandiera svedese, nel 1966 fu acquisita dall'armatore greco Constatino Efthymiadis insieme ad altre tre navi cisterna della stessa nazionalità, tutte modificate in ro/ro passeggeri con auto al seguito. La più grande era la Munkedal, poi ribattezzata Heleanna, misurava 167,37 metri in lunghezza e 20,16 in larghezza, divenne il traghetto passeggeri più grande del mondo per quell'epoca: la nave, propulsa da un Motore Diesel Götaverken-MAN da 5070 KW (velocità max 14 nodi), aveva conservato il suo aspetto originale nonostante l'aggiunta di cabine tra il ponte superiore e la sala macchine, con l'apertura dei boccaporti lungo le fiancate. Le quattro navi operarono principalmente tra il Pireo e Creta e tra Patrasso ed Ancona. Le successive inchieste dimostrarono le pessime condizioni nautiche dell'Heleanna, la scarsità e il cattivo funzionamento dei sistemi di soccorso, degli idranti e dei sistemi antincendio di bordo.

Il 15 ottobre del 1972 il capo dello stato Giovanni Leone conferì alla città di Brindisi la medaglia d'argento al valor civile in riconoscimento dell'antica tradizione di ospitalità e di civismo della sua popolazione, particolarmente prodigata in occasione del naufragio del traghetto Heleanna. L'autorevole riconoscimento per l'opera di soccorso e di assistenza svolta dalla cittadinanza seguì ai vari attestati di benemerenzia conferiti dal Ministro degli Interni e dalle autorità estere ad alcuni dei soccorritori. A Monopoli, città insignita di una identica onorificenza dal Capo dello Stato per il ruolo svolto durante i tristi eventi, per non dimenticare la tragedia fu apposto sulla parete del castello Carlo V un bassorilievo realizzato nel 1972 dallo scultore Mario Piergiovanni, un'opera simile - o anche un'epigrafe - poteva essere commissionata anche per il nostro lungomare, non è mai troppo tardi.



«Salvai la vita a una bambina belga: non sono mai riuscito a ritrovarla»

Il racconto di Emanuele Zecchino i cui genitori morirono annegati. Lui e il fratello riuscirono a salvarsi: «Quei cadaveri derubati a bordo»

di Marina Poci

Di quella notte ricorda l'odore di bruciato, le urla dei naufraghi, le onde alte, l'acqua gelida, il tenero corpo della bimba belga di pochi mesi che salvò dalla furia dell'Adriatico tenendola distesa su di sé, mentre tentava di restare a galla sperando nell'arrivo dei soccorsi.

Dei giorni precedenti, trascorsi in Grecia, ha ancora in mente l'odore del mare, i pranzi con la famiglia della madre Maria, il desiderio di suo padre Vincenzo di comprare una casa da utilizzare per le vacanze e poi per trascorrere la vecchiaia, una volta che fosse andato in pensione.

Poi l'ultimo ballo dei suoi genitori, una danza popolare greca simile alla pizzica salentina, con fazzoletti colorati a sventolare tra un passo e l'altro, nel salone della nave ellenica Heleanna, che di lì a qualche ora avrebbe preso fuoco al largo di Torre Canne, a circa 25 miglia nautiche da Brindisi, mentre copriva la tratta Patrasso-Ancona.

Era l'alba del 28 agosto 1971 quando un incendio, scoppiato a seguito di una fuga di gas nelle cucine di quella vecchia petroliera sve-



dese convertita a nave passeggeri, cambiò irreversibilmente le vite del ventiseienne Emanuele Zecchino e di suo fratello minore Giorgio.

I due giovani uomini scamparono miracolosamente al naufragio, ma restarono orfani di en-



trambi i genitori, vittime, come altre 41 persone (tra morti e dispersi), dell'impreparazione dell'equipaggio greco, totalmente incapace di affrontare l'emergenza, e dell'avidità dell'armatore Constantino Efthymiadis, che, per ottimizzare le spese di viaggio, abitualmente non esitava a consentire alla nave di salpare con il doppio dei passeggeri autorizzati: «Sulla nave, tarata per poco più di 600 persone, ce n'erano circa 1.200, per cui mancarono le condizioni minime, anche di spazio, per gestire in sicurezza quella folla di gente terrorizzata. Ognuno agiva per conto proprio, non ci fu nessun coordinamento, nemmeno da parte degli ufficiali più alti in grado. Tanto per cominciare, mancavano gli estintori e quei pochi che c'erano non funzionavano bene: a ripensarci adesso, sembra assurdo, ma è così. L'incendio si propagò velocemente non soltanto perché con il passare delle ore si alzò il vento, ma anche perché si perse tempo prima di dare l'allarme: i greci erano talmente ignoranti in materia che pensarono di poter spegnere le fiamme passandosi secchiate d'acqua, mentre ci sarebbe stato bisogno degli idranti per controllarle. Le scialuppe erano di numero insufficiente a mettere in salvo tutti i passeggeri ma, cosa più grave, le poche che c'erano non funzionavano tutte. Alcune addirittura restarono appese alla nave



Una drammatica immagine dell'Heleanna in fiamme, sotto il titolo Emanuele Zecchino oggi. Nella foto in basso i genitori che morirono annegati insieme a una sorella che non partecipò al viaggio e al fratellino che invece riuscì a salvarsi

emerse con stupefacente chiarezza nei procedimenti penali, celebrati ad Atene e a Brindisi, a carico del comandante e dell'armatore.

Ciò che i processi rivelarono appena, e di cui soltanto chi era sulla nave fu testimone, fu la sistematica opera di sciacallaggio perpetrata sui bagagli dei passeggeri e sui cadaveri delle vittime da parte del personale di bordo. Emanuele Zecchino ricorda con rabbia e amarezza i furti nelle cabine e nelle autovetture, i morti depredati di denaro e gioielli, le mani dei membri dell'equipaggio tese verso l'alto per riparare dalla furia dell'acqua e del fuoco quanto erano riusciti ad arraffare mentre i naufraghi cercavano riparo sulle scialuppe o si buttavano in mare per non essere raggiunti dalle fiamme.

Il ricordo di quelle mani incapaci di aiuto, ma pronte a saccheggiare e profanare, lo ha perseguitato per anni e resta, a suo parere, l'aspetto più vergognoso di una vicenda che presenta più di un risvolto del quale la Marina greca, e forse lo Stato ellenico nel suo complesso, dovrebbero provare disgusto: "Anche dopo che erano stati salvati, ho visto i membri dell'equipaggio intenti a cercare di far asciugare le banconote rubate. C'era morte tutto intorno, ma la loro preoccupazione era quella di mettere in salvo il denaro. Anni dopo ho saputo che quella gente, pagata dall'armatore quattro soldi per rischiare la vita su quella nave, grazie ai furti di quella notte ha comprato l'automobile nuova o ha ristrutturato la casa".

Inqualificabile fu pure la condotta del comandante Dimitrios Anthipas, la cui unica preoccupazione, nell'incipiente disastro, fu quella di mettersi in salvo sulla scialuppa più sicura accompagnata dalla moglie e dal cane, senza preoccuparsi che la nave sarebbe rimasta priva di guida. Zecchino assistette a quella scena e, nonostante la concitazione del momento, ne conserva nitida la dolorosa memoria: "Li ho visti con i miei occhi, anche se lì per lì ho stentato a credere che stesse davvero accadendo. Sono saliti su una scialuppa quasi per primi, in compagnia di qualche altro ufficiale, lasciando i passeggeri in balia di se stessi", accusa Zecchino che, al contrario del comandante, attese qualche ora prima di abbandonare la nave. Lui, i genitori e il fratello, infatti, si buttarono in mare soltanto quando fu chiaro che le fiamme li avrebbero raggiunti da lì a pochi minuti, indossando dei modesti salvagente certamente inadatti a mantenerli a galla con le onde così alte.

"I miei genitori, calandosi, non riuscirono a tenersi alla corda per via del vento e del mare mosso. Nell'impatto con l'acqua persero il salvagente e morirono annegati. Una volta messomi in salvo, li ritrovai in due diversi porti pugliesi, perché erano stati ripescati da navi diverse. Mia madre era a Brindisi, mio padre a Monopoli. Io non avevo riportato ferite, ma rimasi ugualmente in ospedale a Brindisi per un paio di giorni, in osservazione, poi i miei zii vennero da Firenze e mi ac-



perché gli argani, forse arrugginiti, si bloccarono impedendo la discesa. Altre si rovesciarono, già piene di gente, mentre tentarono di calarle in mare. Molti passeggeri furono risucchiati dalle eliche e morirono dilaniati, alcuni annegarono. Io e mio fratello, insieme ai nostri genitori, assistevamo impotenti a questa tragedia perché, almeno in un primo momento, decidemmo di indossare il salvagente e di restare a bordo, fiduciosi che prima o poi avrebbero domato l'incendio o che, almeno, qualcuno sarebbe arrivato a soccorrerli. Avevamo passato la notte in macchina, sul ponte della nave, dal momento che non eravamo riusciti a trovare cabine libere. Fummo svegliati dalle grida degli altri passeggeri e immediatamente, allarmati dal fuggi fuggi generale, uscimmo dalla vettura per cercare di capire cosa fosse successo. Cominciavamo a vedere pescherecci, altre navi e qualche elicottero, così speravamo che ci avrebbero salvati presto", racconta Emanuele Zecchino, oggi settantaseienne in pensione dopo una vita trascorsa come agente immobiliare a Torino.

L'inadeguatezza dei membri dell'equipaggio, del tutto incapaci di dare indicazioni di comportamento e di mettere in pratica le corrette istruzioni per garantire l'incolumità dei passeggeri durante le operazioni di evacuazione,



compagnarono a Monopoli per riconoscere il corpo di papà. Mio fratello, invece, fu salvato da un elicottero della Marina Militare italiana quasi nei pressi delle coste albanesi, dove il vento lo aveva trasportato una volta che si calò in mare”, ricorda con sorprendente lucidità il signor Zecchino.

Di quelle ore drammatiche, segnate dalla perdita dei genitori e dall’incertezza sulla sorte del fratello, resta però anche la tenerezza di un salvataggio del quale Zecchino stesso, prima di essere a sua volta localizzato dai soccorritori, si rese protagonista: “Una bambina di nazionalità belga, mai identificata e mai rintracciata malgrado le lunghe ricerche da me messe in atto, galleggiava in mare accanto ad una donna che immagino fosse la madre. La afferrai al volo e la tenni con me sino all’arrivo di una scialuppa di salvataggio calata da una petroliera americana, fortunatamente di passaggio nelle acque brindisine. Non avevo la forza di nuotare, per cui fluttuavo, supino, con la bimba distesa addosso, cercando di farla bagnare il meno possibile perché avevo paura che prendesse troppo freddo”.

Rimase in acqua circa un’ora e mezzo, il signor Emanuele, prima di essere recuperato dagli americani e tornare alla vita di prima, accanto agli altri due membri della famiglia, un fratello e una sorella che non avevano accompagnato i genitori Zecchino in vacanza in Grecia, restando a Torino, dove vivevano.

Il processo greco, seguito personalmente da Zecchino grazie ad uno zio, fratello della madre, avvocato ad Atene, fu un’autentica farsa. Udienze pilotate, testimonianze manipolate, nessuna condanna per capitano e alti ufficiali, estradati; nessun risarcimento per i sopravvissuti, né per le famiglie delle vittime, in quanto la nave era sotto-assicurata. Nessuna giustizia, in definitiva, per i morti dell’Hele-

LE IMMAGINI L’Heleanna pochi mesi prima della tragedia. In basso Zecchino il giorno delle nozze con la moglie greca

anna: “A quei tempi in Grecia vigeva il regime dei colonnelli, molti dei quali erano direttamente in affari con gli armatori più facoltosi, che sovvenzionavano i dittatori. Le inchieste italiane, successive al processo greco, accertarono le pessime condizioni della nave, il mancato funzionamento di tutti i sistemi di si-

curezza e i reati di cui furono colpevoli equipaggio e ufficiali, reati di cui io e altri sopravvissuti siamo testimoni oculari e che non possono essere negati. Ma la magistratura greca, collusa con i dittatori, non riconobbe mai quelle responsabilità. Non ho paura di dire che equipaggio e giudici, con i loro comportamenti indecorosi, non sono degni di essere cittadini della nazione dove è nata la democrazia”, afferma con riprovazione Zecchino, che poi continua: “Qualche anno dopo il naufragio, ebbi la sfortuna di incontrare, mentre ero



LE IMMAGINI Giorgio Zecchino, fratello minore di Emanuele, venne tratto in salvo in mare poco lontano dalla costa albanese

in vacanza a Creta, il capitano dell'Heleanna. Seppi che, nonostante il suo vergognoso abbandono della nave e il tentativo di fuga una volta approdato al porto di Brindisi, il governo greco gli aveva riconosciuto una licenza per pilotare le imbarcazioni minori e fare il pescatore. Non più traghetti, quindi, ma barche. Come se quei morti non ci fossero mai stati". Con il fratello Giorgio, naufrago insieme a lui e mancato per un infarto otto anni fa, spesso Emanuele ricordava i concitati minuti in cui, gettandosi in mare per ultimi, furono separati dalla forza delle onde e persero di vista i genitori. Ogni nuova tragedia del mare, dal 1971 in poi, ha rievocato nei fratelli Zecchino l'indifferenza dell'equipaggio greco davanti ai passeggeri imploranti aiuto, la ricerca frenetica dei salvagente, la delusione provata ogni volta che un peschereccio, nel timore che l'Heleanna esplodesse, si allontanava senza nemmeno provare a prestare soccorso. E poi le parole di rassicurazione rivolte da Emanuele alla madre prima di vederla inghiottita dalle acque e gli ultimi sguardi di incoraggiamento scambiati con i genitori prima di calarsi in mare.

Sulla nave, a quel punto, erano rimasti soltanto i componenti della famiglia Zecchino, oltre ad un camionista greco che perse la vita buttandosi in acqua. Diversi anni dopo il destino fece ad Emanuele l'immenso regalo di mettere sulla sua strada il figlio di quell'uomo, proprio sul tragitto Ancona-Patras. Zecchino aveva conservato una moneta greca della nave Hele-



anna, affumicatasi a causa dell'incendio. La tirò fuori durante il viaggio e il greco la riconobbe, dando inizio ad una conversazione molto toccante nel corso della quale descrisse il padre ad Emanuele, che identificò in lui l'uomo insieme al quale aveva aiutato la gente a calarsi in mare, lo stesso uomo che si era but-

tato un attimo prima di Zecchino, quando le fiamme si erano ormai propagate su tutto il ponte.

Eppure, nonostante il trauma del naufragio e il dramma della morte dei genitori, il legame di Zecchino con la Grecia è ancora oggi più vivo che mai: qualche anno dopo i fatti dei quali commemoriamo quest'anno il cinquantésimo anniversario, sposò una donna greca, conservando con il Paese la speciale connessione che la sua famiglia, dal 1821, aveva stabilito con gli ellenici e che risale a quando il suo bisnonno rispose all'appello che i greci rivolsero al resto dell'Europa per essere sostenuti nel respingere gli assalti ottomani. Rientrato in Italia con la famiglia per evitare di combattere contro i connazionali italiani ai tempi dello sciagurato "Spezzeremo le reni alla Grecia", Vincenzo Zecchino, padre di Emanuele, si stabilì a Torino aprendo una rivendita di frutta e verdura.

Le ultime parole dell'anziano naufrago non sono di ricordo, ma di ammonimento: "Quello che mi interessa è che questa tragedia non sia dimenticata e, soprattutto, che sia di esempio per il presente e il futuro. Ancora oggi, le navi che fanno la spola tra Italia e Grecia sono sovraffollate: non ci sono controlli da parte delle capitanerie di porto né in partenza né all'arrivo e soprattutto, non ci sono verifiche sulla sicurezza. Sono pronto a scommettere che, se dovesse capitare nuovamente un incidente del genere, le scialuppe delle navi greche non funzionerebbero. Se racconto nel dettaglio quello che mi è successo, non è perché mi piaccia ricordare, ma perché nessuno debba soffrire come abbiamo sofferto io e mio fratello Giorgio", conclude con sconforto Emanuele Zecchino.

Le testimonianze dei naufraghi: «Impossibile dimenticare quella tragedia»

Alcuni di loro sono riusciti a ritrovare, anni dopo, chi li aveva tratti in salvo in mezzo al mare

di **Giovanni Membola**

Le testimonianze di alcuni naufraghi della nave **Heleanna** inviate al sito Brindisiweb.it

Isaura Molina

Mi chiamo Isaura Molina, sono nata e vivo nella regione di Buenos Aires, in Argentina. Conservo ancora vivo il tragico ricordo dell'Agosto 1971 sul traghetto **Heleanna**, dove viaggiavo per accompagnare mio marito Carlos Alberto Lamina, architetto in viaggio di studio per vari paesi d'Europa. Eravamo in compagnia di due connazionali in viaggio di piacere in Grecia, le sorelle Nelly ed Emma Baraza, la prima una professoressa ed archeologa nell'Università della provincia di Tucumán, all'epoca in Francia per una borsa di studio. Ci siamo conosciuti a Patrasso durante l'imbarco sul traghetto diretto ad Ancona.

Per salvarci dal fuoco che divampava sulla nave siamo stati costretti a tuffarci in mare indossando solo un giubbotto salvagente, ma in acqua ci siamo persi. Ero disperata, non sapevo nuotare, per fortuna mi ha aiutato un altro naufrago di nazionalità francese di nome Alain, che con grande solidarietà mi ha sostenuta per circa tre ore, fino a quando non siamo stati soccorsi e salvati da una piccola imbarcazione di una petroliera liberiana.

Sulla stassa scialuppa sono giunte anche le sorelle Baraza, mentre erano in mare hanno avuto modo di conoscere altri naufraghi provenienti dalla Catalogna, insieme hanno formato un gruppo cercando di tenersi vicini ed aiutarsi sino a quando sono stati tratti in salvo.

Ci portarono a Brindisi, in località Bocche di Puglia, dove il commissario di Polizia dello Scalo Marittimo si occupò di tutti noi. Conserviamo sempre il documento del nostro arrivo al porto firmato proprio dal Commissario Capo di Polizia Dr. U. Castaldi.

Tutti noi naufraghi siamo stati portati nello stesso alloggio, una struttura per le vacanze dove avevamo passato la notte. Ci hanno offerto da mangiare nella mensa di un club sportivo e dei vestiti asciutti, visto che avevamo perso tutto compresi i documenti.

Purtroppo non ricordiamo i nomi di tutti gli altri brindisini che ci hanno aiutato, ma posso affermare che mai ci dimenticheremo della caldissima accoglienza della gente, che ha avuto tante attenzioni per i naufraghi di tutte le nazionalità presenti nella città: ci hanno ospitato a casa loro, ci hanno offerto da mangiare, vestiti e soprattutto ci hanno dato un grande supporto morale. Sono passati tanti anni, però Brindisi e la sua gente sono rimasti nelle nostre vite in maniera indelebile.

Allo stesso modo mi rimane il ricordo del francese che mi ha salvato la vita e di cui conosco soltanto il nome, Alain. Per me sarebbe molto bello, dopo tanti anni, riuscire a sapere il suo cognome e se possibile qualche altro dato per mettermi in contatto con lui. Penso che qualcosa sia presente nel registro dei naufraghi di quel 28 di Agosto del 1971.

Isaura Molina

Gianni Bagolini

Sono Gianni Bagolini, fiorentino di nascita e modenese di residenza, uno dei sopravvissuti del naufragio di quel tragico 28 agosto 1971. All'epoca ero un ragazzo di 12 anni e credo di essere tra i civili più colpiti in quanto ho perso entrambi i genitori e la nonna paterna. Anch'io, come la sig.ra Isaura Molina, mi racconto per la prima volta e a dire il vero non so neanche perché lo faccio. I ricordi di quel drammatico giorno sono ancora ben vivi nella mia mente e tutte le volte che ne parlo o ci penso mi tornano i brividi.

Il primo allarme sulla nave è stato dato verso le 4,30 del mattino. Ci avevano tranquillizzati dicendo che era solo una bombola del gas a poppa e che tutti i sistemi antincendio erano attivi. In realtà l'incendio si incrementava. Credo che se il comandante avesse dato l'SOS subito forse le cose sarebbero andate diversamente.

Ci siamo trasferiti a prua "per sicurezza" e abbiamo indossato i giubbotti salvagente (il mio non era adatto ad un ragazzino di 12 anni, mio padre non lo aveva trovato, solo mia nonna e mia madre lo indossavano). Le scialuppe di salvataggio non scendevano, o quando scendevano si bloccavano a mezza altezza, solo poche hanno raggiunto integre l'acqua.

Ad un certo punto ci siamo resi conto che era necessario tuffarci in mare: mia madre non sapeva nuotare ed era smarrita, impaurita, quasi inerme. Io sono stato il primo della mia famiglia e forse tra i primi di tutti i pas-





LE IMMAGINI Un'altra drammatica immagine dell'Heleanna in fiamme

seggeri a calarmi con la corda ma dopo pochi metri ho pensato che ci avrei messo troppo tempo a raggiungere l'acqua e allora mi sono lasciato andare. Dall'alto non avevo percepito com'era mosso il mare e come le onde erano alte! In acqua ho cercato subito i miei familiari, ho trovato i miei genitori, ma non la nonna... Una scialuppa a poppa, rimasta sospesa, è improvvisamente caduta in mare, mio padre mi disse "stai con la mamma io vado a prendere la barca di salvataggio e vengo a prendervi". Ma purtroppo così non è stato, non l'ho più visto. Avevo una grande stima di lui.

Non so descrivere il sentimento e le sensazioni vissute in quei momenti, dovevo sopravvivere e cercare di salvare mia madre, in quel mare mosso dove sia io che mia madre bevevamo, mentre dalla nave si staccavano pezzi di vernice infuocati che ci cadevano vicino e addosso, ed io giù con la testa per non scottarmi.

Ero stanco ed a un certo punto ho trascurato di sostenere mia madre, l'ho intravista mentre le onde la trascinavano sul fondo del mare, avevo perso anche lei. Solo dopo aver compiuto 18 anni mi fecero vedere le foto dei cadaveri appena ripescati della mamma e della nonna, e me ne sono pentito.

Ricordo un padre con due bambini appollaiato su di una scala a pioli che cercava disperatamente di tenere in salvo i suoi piccoli. Persone "grandi" che cercavano un sostegno aggrappandosi a me e io li ho scrollati per sopravvivere.

Con alcune persone vicine, aiutandoci a vicenda, siamo riusciti a salire su di una delle tante scialuppe che si erano bloccate a mezz'aria e dopo tante ore finalmente ero fuori dall'acqua. Da qui abbiamo visto arrivare i primi soccorsi, i rimorchiatori che con le loro lance cercavano di spegnere l'incendio, da una certa distanza per il mare in burrasca. Da un rimorchiatore hanno cercato di metterci in salvo, utilizzando un canotto autogonfiabile legato da una parte al rimorchiatore e dall'altra alla scialuppa. Era necessario buttarsi di nuovo in acqua ed io non ne volevo sa-

pere. Non so come mi hanno convinto e... altro tuffo. Per trasportare tutte le persone sul rimorchiatore ci sono volute molte ore.

Sul rimorchiatore sono giunto infreddolito, bagnato, con molte abrasioni sulle mani e sul mento. Mi hanno dato dei vestiti asciutti e rifocillato. Credo di aver dormito un pò. Quando mi sono risvegliato eravamo prossimi all'entrata nel porto di Brindisi, credo le ore 20.00, poi mi portarono in ospedale a bordo di un'ambulanza. Mi fecero numerose domande durante la medicazione e poi finalmente un letto. Durante la notte non riuscivo a dormire, il personale cercava invano di farmi credere che la mia famiglia era stata portata in un altro ospedale ma io, purtroppo, avevo assistito alla loro morte in diretta.

Quando tornai a Firenze fui accolto dalla mia zia materna e dagli amici più cari.

Da tutta questa storia non ho percepito nulla e non ho avuto nessuna agevolazione nella vita. Mi hanno fatto fare persino il servizio militare!

In tutti questi anni ho vissuto, credo, una vita normale cercando di non farmi prendere da paure o da pensieri malsani. Ma non è stato facile.

Alis Agostini

L'ho fatto: ho guardato da prua il mare, ho annusato l'aria e finalmente ho dormito cullata dal motore del traghetto. Agosto 2009 - agosto 1971.... Viaggio della memoria. Ancona Creta e ritorno.

Un viaggio che mi cambiò tanto e non solo per quello che successe ma per quello che vidi.

Tornavo a casa dopo una vacanza trascorsa con una famiglia di amici, Manuela era una mia compagna di scuola, nazionale di sci alpino, il suo papà, amico del mio, molto volentieri acconsentì che io andassi con loro in vacanza a Creta a Vai, in tenda, allora l'attuale spiaggia turistica era una meta incantata di viaggiatori incalliti. La vacanza era finita e trovammo un imbarco per il ritorno sull'Heleanna. Noi 3 ragazzi grandi Manuela, Davide ed io (avevo allora 14 anni, alla fine della terza media pronta ad affrontare il ginnasio con gli occhi colmi di tutte le vestigia minoiche viste a Creta) ci sistemammo a prua per passare la notte nei nostri sacchi a pelo. Ci svegliammo appena prima dell'alba ed era ancora buio al suono di una campanella e ci accorgemmo che sul ponte di comando c'era trambusto, per un attimo ci illudemmo che ci fossero i delfini, il

LE IMMAGINI A destra la gente sul lungomare di Brindisi in attesa dell'arrivo dei naufraghi. Sotto l'Heleanna a Brindisi (foto Adolfo Maffei)

mare era molto agitato ma nel chiarore dell'alba scorgemmo la terra: l'Italia! Non fu la sola cosa che vedemmo: c'era del fumo che usciva da una fiancata. Andammo a chiamare il resto della famiglia che dormiva in cabina (mamma, papà e due fratellini più piccoli, Francesca e Bati), qualcuno nel salone della nave era già in piedi e come noi si chiedeva cosa stesse succedendo. Quando tornammo tutti a prua la voce del capitano dagli altoparlanti invitò tutti alla calma e rassicurò i passeggeri circa il controllo della situazione. Il panico incominciava a serpeggiare, il fuoco aumentava ma il nostro riferimento, la nostra guida, quell'incredibile grande uomo che è il papà di Manuela iniziò a cercare i salvagenti per tutti facendo saltare i lucchetti dei cassoni e raccogliendo grosse cime che poi con altri calava lungo il fianco della nave. Ci teneva tranquilli dicendoci di non preoccuparci e ci intimava di stare a prua e non cercare di salire sulle scialuppe che nel frattempo erano prese d'assalto e non riuscivano ad essere calate in acqua perché le carrucole erano bloccate. Il mare era tempestoso, la terra non si vedeva più, probabilmente quel galantuomo del capitano che vedemmo abbandonare la nave con altri ufficiali su una delle poche scialuppe funzionali aveva pensato bene d'uscire dalle acque territoriali. Il fuoco aumentava, il nostro capo ci disse che nel caso ci fosse stato uno scoppio non avremmo dovuto temere: la nave si sarebbe inclinata su un fianco e noi allora avremmo iniziato a calarci lungo le funi. Così avvenne; Manuela cantava Battisti e mi disse che aveva



saputo che 'Pensieri e Parole' era ancora in testa alle classifiche e con questa bella notizia incominciammo a calarci; ad un tratto qualcuno mi cadde in testa ed allora mi lasciai cadere, la prima sensazione quando toccai l'acqua fu di benessere, era calda... Le onde altissime come case mi portarono via dai miei amici e incominciai a nuotare cercando di aiutare tre signore piuttosto spaventate. Intorno c'era l'inferno. L'ultimo sguardo che detti all'Heleanna mi mostrò la scena di una scialuppa carica calata a metà a cui si tranciava una fune e che andava a sbattere contro la fiancata del traghetto. Le barche in acqua e qualsiasi cosa galleggiante

erano prese d'assalto, chi era a bordo cercava di allontanare coloro che cercavano di aggrapparsi, rinunciai a salire su una barca di salvataggio di una petroliera, avevo paura che mi dessero colpi di remi sulle mani: avevo visto che lo facevano per evitare il rovesciamento. Non mi girai più a guardare l'Heleanna che bruciava, avevo paura che affondasse provocando un grande gorgo. La mia salvezza dopo circa due ore di mare fu un peschereccio con un ragazzo bruno che si gettava in mare per salvare noi disperati.

Fui salvata, issata a bordo e poco dopo capitolai e incominciai a stare male. Mi portarono in co-



LE IMMAGINI I soccorritori al lavoro in mezzo al mare e in basso l'Heleanna dopo l'incendio

perta dove era il motore. Il meraviglioso ragazzo scendeva ogni tanto per vedere come stessi. Per quanti anni ho pensato di poterlo rintracciare, per ringraziarlo, per abbracciarlo, eroico ragazzo pescatore di vite umane di Monopoli. Arrivammo in porto a Monopoli e da lì un pullman ci portò a Bari in un albergo. La prima sera dormii con due signorine e ricordo molto poco, il giorno successivo uscii e vagai per Bari da sola, in mezzo alla gente che presa da compassione voleva regalarmi vestiti e scarpe. Ero sicuramente sotto choc e con vistose ferite alle gambe che erano state medicate sommariamente, fui riportata in albergo da un'anima pia. Trascorsi la notte successiva in camera con un ragazzo di 12 anni che nel naufragio mi disse di aver perso i genitori. Il giorno seguente i miei amici mi raggiunsero, erano stati portati a Brindisi e mi avevano cercata per 2 giorni negli obitori e negli ospedali della costa pugliese. Tornammo a casa in treno, tornai a Mandello del Lario (Lecco) dove la mia famiglia mi aspettava. Non parlai per molti anni di questa esperienza e poi diventò passato. Nell'agosto 2009 ho rifatto il viaggio. Al ritorno al mattino verso le 6 vicino alla costa pugliese sono uscita dalla cabina e sono andata sul ponte. Ero sola: per un attimo il mare mi è parso punteggiato di salvagenti arancioni.

Grazie alla testimonianza pubblicata sul sito, la sig.ra Agostini ha potuto conoscere ed incontrare il suo soccorritore, il pescatore monopolitano Mario Civetta. Entrambi sono stati ospiti del programma di Rai 1, La Vita in Diretta il 7 ottobre 2011.

Giovanni Amoruso, militare e soccorritore durante la tragedia



Nell'agosto del 1971 prestavo servizio come sergente motorista navale presso il Gruppnull di Brindisi, nonché pilota del motoscafo dell'ammiraglio (matricola AL 50 SA 0030). I ricordi tornano alla mente come spezzoni di un film di quella lunga giornata. Fui allertato perché sulla nave Heleanna si era sprigionato un grosso incendio, e nel giro di un

30 minuti raggiungemmo la nave, sulla lancia insieme a me vi era il maresciallo Quaranta, di Battipaglia (SA) ed altri due commilitoni.

Quando ci accostammo alla nave trovammo molta gente aggrappata alle scalette, tra loro molte donne con i propri bimbi in braccio che piangevano. Una densa nuvola di fumo e fiamme avvolgevano la nave rendendo l'aria irrespirabile, ricordo che bagnai il fazzoletto con l'acqua di mare e lo avvolsi al volto per evitare di rimanere asfissiato.

Correvamo tra le fiamme a portare aiuto, incuranti del pericolo e rischiando la vita, portammo in salvo molte persone, alcuni erano feriti, i morti li avvolgemmo nelle coperte.

Non so quante volte facemmo la spola tra il porto di Brindisi e la nave, ma ricordo che vi erano migliaia di persone che attendevano con impazienza il nostro arrivo; ci furono applausi di gioia per le persone che si erano salvate, ma anche grande tristezza per quelli che non erano riusciti a salvarsi.

Sono fiero di aver fatto tutto ciò e lo rifarei ancora altre mille volte, anche se per questi eventi non ho avuto mai nessuna riconoscenza e nemmeno un giorno di riposo.

A Brindisi mi trovai benissimo, perché era, e penso sia ancora oggi, una città a misura d'uomo. Attualmente sono tenente commissario del Corpo Militare della Croce Rossa Italiana, era destino che la mia vita era per fare bene al prossimo. Vivo a Postiglione (SA) piccolo paese di circa 3000 anime a ridosso della catena dei monti alburni, (Parco Nazionale del Cilento), 50 km da Salerno e altrettanti da Potenza.



FRAMMENTI DI STORIA

Naufragio dell'**Heleanna** una medaglia alla città

di Giovanni Membola

La città di Brindisi può vantare con orgoglio una antica tradizione di ospitalità e di elevato senso di solidarietà umana. In più occasioni c'è stato modo di dimostrare il temperamento altruistico e la generosità della sua popolazione, qualità talvolta gratificate con prestigiose onorificenze.

E' il caso della medaglia d'argento al valor civile conferita il 15 ottobre del 1972 dal capo dello stato Giovanni Leone, un prestigioso riconoscimento per l'opera di soccorso e di assistenza svolta dalla cittadinanza a favore dei naufraghi della nave Heleanna, una tragedia che si verificò all'alba del 28 agosto 1971 al largo di Torre Canne che causò 25 morti, 16 dispersi e 271 feriti. Nella triste circostanza l'intera città mobilitò ogni risorsa umana e tecnica per soccorrere e curare i naufraghi, una prova generale di quello che, giusto venti anni dopo, si ripeterà con l'esodo degli albanesi.

Sulla nave battente bandiera greca, trasformata nel 1966 da petroliera a traghetto passeggeri più grande del mondo, erano imbarcati 1174 passeggeri di diverse nazionalità, quasi il doppio dei 620 consentiti, e circa 200 autovetture. Il traghetto viaggiava sulla rotta Patrasso-Ancona quando un tremendo incendio, causato da una fuga di gas dai locali della cucina, si diffuse rapidamente provocando terrore e panico tra i passeggeri. In molti si gettarono in mare, alcuni rimasero disperatamente aggrappati alle scalette, mentre altri cercarono di salire sulle poche scialuppe di salvataggio - dodici per l'intera nave - e di queste più della metà non riuscirono ad essere calate in mare per il mancato funzionamento degli argani rimanendo sospese a mezza altezza, una di queste per



Una naufraga dell'Heleanna

l'eccessivo carico si rovesciò cadendo proprio sui passeggeri precipitati in mare. Su una lancia riuscì a salire ed a fuggire il comandante della nave con il suo vice, la moglie ed il suo cane, ma fu poi identificato al porto di Brindisi ed arrestato dalle autorità italiane. Le condizioni del mare e il fumo intenso non permisero ai soccorsi di avvicinarsi troppo alla nave, infatti gran parte dei passeggeri vennero recuperati in mare dai pescherecci e da altre imbarcazioni partiti da Brindisi, Monopoli, Savellietri e Bari. L'incendio venne domato solo dopo diverse ore.

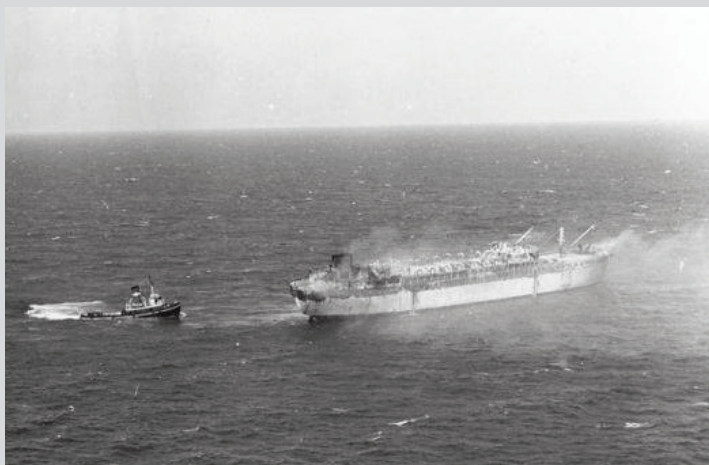
I naufraghi vennero assistiti presso l'ospedale Di Summa, dove fu allestita anche una unità mobile. Le autorità, i cittadini e gli enti vari si prodigarono in una infaticabile gara di generosità, tantissimi giovani accorsero per donare spontaneamente il sangue, tutto il personale infermieristico e i medici si mobilitarono per tre lunghi giorni senza sosta, così come i lavoratori portuali, i pescatori e i numerosi volontari che prestarono la propria opera soccorritrice.

Tutto ciò portò l'unanime tributo di gratitudine all'intera cittadinanza da parte della stampa mondiale e dai governi italiani ed esteri, infatti nella tragedia erano stati coinvolti anche cittadini greci, tedeschi, francesi, inglesi, austriaci, spagnoli e persino argentini. "Brindisi ha dato esempio al mondo di come deve intendersi la solidarietà umana, il senso civico, la carità cristiana" fu una delle frasi più ricorrenti in quelle settimane. Attestati di benemerenzza furono poi conferiti dal Ministro degli Interni e dalle autorità estere ad alcuni dei soccorritori.

La significativa cerimonia di consegna della medaglia d'argento al valor civile al gonfalone della città di Brindisi, proposta dal Presidente della Repubblica Giuseppe Saragat e concessa dal suo successore Giovanni Leone, fu presieduta dal sindaco Franco Loporco alla presenza di importanti autorità civili, militari e religiose, come il sindaco all'epoca dei fatti Franco Arina, che per l'occasione volle ringraziare ancora una volta l'intera comunità brindisina dichiarando "La medaglia alla città fa ciascuno di noi, tutti noi cittadini, partecipe di tale alta ricompensa ripagandoci dell'opera prestata senza secondi fini di particolari attestazioni di qualsivoglia genere". In rappresentanza del Governo nazionale, la consegna dell'importante decorazione al gonfalone della città



Il ponte della nave (Foto Adolfo Maffei)



Il traghetto passeggeri in fiamme

avvenne per mano dell'on Giulio Caiati, mentre il console generale d'Austria dr. Bonifacio Pansini volle esprimere gratitudine alla città a nome dell'intero popolo austriaco affermando: "Ancora esistono quei valori superiori ai quali è legata la sopravvivenza della civiltà e la convivenza pacifica tra gli uomini. Questa terra di Puglia ha anche uomini nobili e coraggiosi".

Precedentemente, ovvero poche settimane dopo il tragico evento, un primo importante attestato di merito ad "una intera città che non è nuova in queste prove" fu attribuito dal governatore di distretto del Lions International dr. Donato Palazzo al sindaco Arina: il 7 novembre del 1971

nella sala consigliare del Municipio di Brindisi fu consegnata la targa del "Lion d'oro Italia 108/A" al primo cittadino "per lo slancio generoso, in fraterna solidarietà, e l'operante coraggio dimostrato dai cittadini tutti". Un analogo riconoscimento fu tributato agli organi, corpi e servizi dello stato nella persona del prefetto dr. Gennaro De Campora, per lo straordinario lavoro della Prefettura che in quelle frenetiche e convulse ore prontamente aggiornavano i Ministeri competenti nel rintracciare i dispersi di ogni nazionalità. Seguì una toccante ed applaudita orazione dell'avv. Tommaso Santoro del foro di Lecce.

Per non dimenticare la tragedia e quindi

il significato del conferimento della medaglia la valor civile, sarebbe stato opportuno far apporre una epigrafe o una qualsiasi altra opera sul lungomare della città, magari tra quelle già presenti sulla parete della Capitaneria, così come è stato fatto a Monopoli, città insignita di una identica onorificenza dal Capo dello Stato per il medesimo ruolo svolto durante i tristi eventi, dove un bassorilievo realizzato nel 1972 dallo scultore Mario Piergiovanni è posto sulla parete rivolta verso il porticciolo del castello Carlo V.

Si ringrazia per la collaborazione la dr.ssa Maria Carmela Fongaro (Archivio di Stato di Brindisi)



La nave rimorchiata nel porto di Brindisi (Foto Aldo Manfreda)