

MUSCOLI A LA SPEZIA

Come ero diventato padrone marittimo, lo sapevano in molti al porto. C'era la guerra, molti tra i marinai piú validi erano in divisa, e c'era bisogno di gente per comandare navi di piccolo cabotaggio. Alcuni tra i marinai piú vecchi raccontano ancora come io, allora trentenne, avevo affrontato gli ufficiali della Capitaneria di Porto che mi esaminavano.

– Cosa fa lei quando, all'ancora in una baia poco riparata, si mette vento? – aveva chiesto l'ufficiale piú anziano.

– Filo catena – era stata la mia risposta.

– E se si mette ancora piú vento?

– Filo un'altra lunghezza di catena.

– E se si mette altro vento ancora? – aveva insistito l'esaminatore.

– Filo ancora catena.

– Ma lei, quanta catena ha a bordo? – mi aveva chiesto irritato l'ufficiale.

– E lei, quanto vento ha? – lo avevo rimbeccato senza battere ciglio. Sapevo che mi avrebbero fatto passare l'esame.

La mia vita di comandante di piccole motonavi era stata però piú difficile di quell'esame.

Non era la navigazione a procurarmi problemi, ma altre

cose, come ad esempio la compilazione di giornali di bordo, rapporti di viaggio, polizze di carico e tutti i papiri vari che galleggiano minacciosi attorno alle murate di ogni nave mercantile.

A me, comandante Eugenio Saccardo, capitavano poi sempre navi vecchie, catorci arrugginiti che avevano speso i loro anni migliori in Nord Europa, dove erano stati costruiti venti, trenta, addirittura cinquanta anni prima.

Barche in odore di rottamazione, comprate con pochi soldi a Rotterdam, Brema, Göteborg, quando cominciavano a far disperare gli equipaggi che avevano avuto la fortuna di navigarle nuove di zecca.

Barche che spargevano lutti tra le famiglie di Mola o di Pozzallo; barche che facevano ingrassare armatori con pochi scrupoli e molte conoscenze al Registro Navale.

Barche riverniciate in fretta e furia e scaraventate di malaugrazia in Mediterraneo, a scoprire che anche in Corsica, nel Canale di Sicilia, nel Golfo di Corinto come nel Canale Doro, quando il mare s'incazza non vuol sentire ragioni lo stesso, né piú e né meno come in Guascogna o nel Mare del Nord.

Proprio cosí: mi capitavano sempre navi di quel tipo, tanto che col passare degli anni mi ero fatto l'idea che le navi nascessero già vecchie e rugginose tra le nebbie di qualche fiordo ventoso di Norvegia. Le immaginavo figlie invecchiate di chissà quale dio vichingo, che le scagliava in Mediterraneo dopo averle ricoperte di targhette che biasciavano, come ubriache, indicazioni incomprensibili in lingue sconosciute.

Come potessimo far navigare per anni e anni quelle bagnarole da mille tonnellate, era un segreto che solo le ulcere trattate dai medici della Cassa Marittima potevano parzialmente svelare. Alcuni di quei dottori avevano tutti i

numeri per capire con sicurezza i disturbi allo stomaco dei marinai sbarcati per malattia, avendo talvolta investito parte dei loro risparmi nelle motonavi disastrose che facevano ammalare i loro pazienti.

Anche il modo in cui terminò la mia carriera di capitano fu, a ben pensarci, singolare.

Il «Serravalle», una cisterna da mille tonnellate, fu l'ultima nave che mi vide al comando. Era stata varata a Groningen trentasette anni prima. Trentasette lunghi anni di mare che avevano reso molte ossature e lamiere simili a cialde consunte di ruggine salata.

Quando mi ingaggiarono mi chiesero di portarmi dietro un mozzo, che in Liguria non riuscivano a trovarlo.

Arrivammo alla Spezia dopo ventisette ore di penoso viaggio in treno.

Appena vedemmo il «Serravalle» ormeggiato in cantiere, ci guardammo in faccia, capitano e mozzo, senza riuscire a dare sfogo a una delusione così grande da lasciarci come paralizzati.

Era quell'ammasso di ciarpame rugginoso che doveva, nelle intenzioni dell'armatore, partire entro due settimane per andare a caricare vino a Creta?

Solo la prospettiva del viaggio di ritorno in treno, senza il tempo di riposarci da quello di andata, ci dissuase dal tornare a casa senza nemmeno mettere piede a bordo.

Sul «Serravalle» trovammo il capo di macchina e un motorista, già lì da diversi giorni a tentare di far funzionare almeno i generatori elettrici e le pompe. Al motore principale non avevano ancora messo mano.

Lavorammo come matti per quattro settimane. Alcune ordinate vennero sostituite, qualche lamiera venne saldata

al posto di quelle piú vistosamente aggredite dalla ruggine, gran parte della coperta picchettata e trattata con una mano di minio e una di vernice.

Poi un signore un po' annoiato venne a bordo, accompagnato dall'armatore, che gli mostrò i lavori fatti nelle settimane precedenti. Era il tecnico del Registro Navale, quello che doveva accertare la sicurezza delle strutture della nave.

In un battibaleno, a braccetto dell'armatore, ispezionò il «Serravalle» e ne certificò l'idoneità alla navigazione.

Doveva essere un tipo molto distratto: non si rese conto che il salpa àncore, mosso da un diesel ansimante, si spegneva a metà manovra; che la losca del timone non era a tenuta stagna; si dimenticò perfino che il mozzo era senza cabina e che doveva dormire in una cuccetta ricavata in una nicchia tra la cambusa e il timone. Quest'ultima dimenticanza, comunque, aveva una sua logica.

Il mozzo se ne accorse quando, appena usciti in mare aperto, non ebbe tempo di addormentarsi che fu svegliato dal motorista:

– Imbarchiamo acqua dal timone – gli disse il sottufficiale, mostrandogli bugliolo e gottazza, – bisogna che asciughi l'acqua che sta uscendo dalla losca. Fa presto, se no tra mezz'ora vedrai le cipolle della cambusa galleggiare attorno alla tua cuccetta.

Per fortuna non capitava spesso; solo quando il mare era piú mosso del solito.

Mentre tutto questo succedeva, il cuoco stava preparando muscoli alla marinara per cena, utilizzando come freschissima materia prima le centinaia di cozze venute a bordo mentre si salpava l'àncora. La catena era stata così tanti mesi immersa nell'acqua melmosa della cala del cantiere, che aveva fatto a tempo a incrostarsi di diverse

colonie di quei tenaci frutti di mare. Freschi sí, ma con un inequivocabile retrogusto di fango svecchiariato e nauseabondo.

Uno scandalo, piú che una nave. Ecco cos'era il «Serravalle». Un rottame che si trascinava per i porti del Mediterraneo con la caparbia pretesa di trasportare vino e olio.

Dopo aver collezionato in pochi mesi un numero infinito di soste per avaria e tante infiltrazioni di acqua salata nelle cisterne, ne fu deciso il disarmo.

La nave venne ormeggiata nello stesso cantiere di La Spezia da cui era partita dopo gli ultimi lavori, stavolta in attesa di demolizione.

A bordo rimanemmo io e Gaetano, il capo di macchina.

Una sera, tornando a bordo dai telefoni pubblici, unici punti di contatto tra noi e le famiglie, un signore dall'aria circospetta ci fermò davanti allo scalandrone e ci chiese di dargli una mano.

– Sono assieme ad alcuni amici a scaricare un po' di casse di sigarette – disse. – Se volete aiutarci, c'è qualche soldo anche per voi.

Io ebbi paura, il capo di macchina no.

Restò in banchina, a lavorare assieme a un sacco di persone che la possibilità di un insperato guadagno aveva calamitato dentro il cantiere, quella sera stranamente immerso nel buio.

Io, invece, me ne andai in cabina, percependo nell'entrare il solito odore di whisky, vecchia vernice e sporco leggero che decine di mozzi avevano accumulato negli anni con costanza, grazie alle radazzate date di malavoglia ogni mattino.

Spensi la luce. Nel buio della cabina, attraverso l'oblò, cominciai a seguire alcuni uomini che maneggiavano in silenzio decine di casse di sigarette di contrabbando.

Uscivano senza interruzione dalle stive di una minuscola carretta, forse onduregna, che aveva dato fondo all'ancora a luci spente nel bel mezzo della cala del cantiere, da dove due lance facevano la spola con il molo, a malapena sgombrato da spezzoni di catene arrugginite, vecchi cavi d'acciaio, mozziconi di punte di saldatrici.

Dal piccolo spiazzo dove le casse venivano sbarcate, una catena di uomini e donne le spostavano in silenzio verso alcuni autocarri dai lisi teloni scuri. Sembravano spettri, per il modo leggero e silenzioso in cui si muovevano.

Mi incuriosii. Salii in timoneria e presi il binocolo riposto sopra le nicchie che alloggiavano le bandiere da segnalazione.

Lo misi a fuoco con una certa lentezza, per via di una miopia incipiente che cominciava a rendermi difficili gli avvistamenti notturni. Via via che le immagini si facevano nitide, scoprii sagome conosciute.

Il guardiano notturno del cantiere passava i pesanti cartoni al gruista, che senza dire parola li affidava alla cameriera della trattoria appena fuori il cantiere; il capo di macchina del «Serravalle» passava invece le casse a una donna sui quaranta, dalle linee un po' piene: era la padrona della trattoria dove andavano a mangiare gli operai e noi stessi da quando il cuoco era sbarcato con il resto dell'equipaggio. In quel locale, come spesso accade in Liguria, si mangiava bene; ma era quando la padrona ci portava di persona i suoi muscoli alla marinara che Gaetano e io ci sentivamo in un ristorante di gran classe: piú a Parigi che davanti a un cantiere navale, insomma.

– Credevo che gli affari con la trattoria le andassero bene
– mi sorpresi a borbottare con una certa delusione.

Spostai quindi il binocolo, quel tanto da scoprire che accanto alla signora Anna, quella della trattoria, stava il saldatore mingherlino che avevo visto diverse volte lavorare a bordo.

Ora si trovava all'estremità della catena umana; toccava a lui sollevare le casse sino alla sponda abbassata del camion che stavano caricando in quel momento. Prima di questo, altri cinque autocarri avevano già varcato i cancelli del cantiere.

Mi sentii vecchio. Forse in altri tempi avrei partecipato anch'io al silenzioso *bisnissi* che si svolgeva sul molo.

Non è che mi sarei arricchito, con quella nottata di manovalanza muta. Mi sarebbe servita per avere anch'io, una volta tanto, la sensazione di fregare qualcuno senza sentirmi buggerato come sempre dagli armatori, dai finanziari, dalla Capitaneria di Porto; perfino dalla previdenza sociale, che prendeva fior di contributi per poi dare pensioni che erano la metà di quelle degli impiegati, di quelli che in quel momento stavano accanto alle loro mogli, mentre io stavo lí, col culo a mollo.

Fare contrabbando mi avrebbe dato l'illusione di non sprecarlo del tutto, quell'ultimo imbarco, in quello scandalo di nave sfasciata.

Posai il binocolo e decisi di andare a dormire. Mi sentivo giù.

L'indomani mattina mi svegliai presto come sempre, un paio di ore prima che il cantiere riprendesse la sua attività come se nulla fosse successo. Sul tavolino accanto alla cuccetta trovai un mucchietto di banconote.

– È un regalo per berti qualcosa, te lo ha lasciato quel

tipo che l'altra notte ci ha fermato davanti allo scalandrone, – mi spiegò poi il capo di macchina.

– C'è poco da bere con quelle banconote. Sono false, non te ne sei accorto? – Così dicendo ne porsi una al macchinista.

Gaetano toccò la carta moneta con attenzione: in effetti, risultava al tatto piú soffice del solito. Mise poi la banconota controluce, per verificare l'esistenza della filigrana. Non c'era: al suo posto stava, goffamente abbozzata in chiaroscuro, l'effigie di Michelangelo.

– Visto? Ora controlla le tue – gli dissi. – Spero che non hai lavorato tutta la notte per della carta straccia. Ai contrabbandieri qualche volta piace pagare con i soldi falsi. Si divertono due volte. Comunque, non fa niente; ne ho abbastanza di respirare ruggine. Piú tardi faccio la valigia e quando arrivo a casa la butto in soffitta.

Il giorno dopo, alle dodici in punto, presi il treno per casa.

Trovai posto in un vagone di seconda classe con i sedili di faggio lucidato, di quelli che avevano una portiera per ogni scompartimento.

Dopo la prima fermata, mentre il treno riprendeva lentamente la corsa, non resistetti alla voglia di scaraventare la valigia fuori dal finestrino. Avevo ormai deciso di non usarla piú.

La vidi per un attimo aprirsi a lato della scarpata, dove scorsi un libro rilegato in pelle blu volare tra i calzini, le camicie di flanella e il giaccone di panno scuro. Erano le Tavole Nautiche che mi ero portato dietro per trenta e piú anni, senza sapere che farne. Gli armatori non avevano mai capito del tutto che ero semianalfabeta. Erano assicurati dai «Lloyd's».