

Marco Zanetti

DA PELLESTRINA E DALLA LAGUNA DI VENEZIA A ERETZ ISRAEL

DOI 10.19229/1828-230X/4832020

SOMMARIO: *Dopo la sconfitta del nazismo, gran parte dei sopravvissuti ebrei europei emigrano negli altri continenti. Un segmento importante di questa emigrazione passa per l'Italia e si volge alla Palestina ben oltre le quote contingentate disposte dall'amministrazione inglese di quel territorio: si sviluppa dunque un forte flusso illegale dalle coste della penisola. Prendendo spunto da una recente commemorazione, nel 70° anniversario, della partenza di una nave carica di centinaia di migranti clandestini dall'isola di Pellestrina, nel litorale veneziano, questo lavoro si è proposto di tratteggiare gli analoghi episodi che hanno interessato la Laguna e la città di Venezia inquadrandoli nel loro contesto generale.*

PAROLE CHIAVE: *ebrei, shoah, diaspora, Venezia, Palestina, Eretz Israel, migranti clandestini, ma'apilim, Aliya Bet.*

FROM PELLESTRINA AND THE LAGOON OF VENICE TO ERETZ ISRAEL

ABSTRACT: *After the defeat of nazism, most jewish european survivors emigrate to other continents. An important segment of this emigration passes through Italy and turns to Palestine far beyond the quotas set by the english administration of that territory: a strong illegal flow therefore develops from the coasts of the peninsula. Taking inspiration from a recent commemoration, on the 70th anniversary, of the departure of a ship full of hundreds of illegal migrants from the island of Pellestrina, on the venetian coast, this work is aimed to illustrate the similar episodes that affected the lagoon and the city of Venice framing them in their general context.*

KEYWORD: *jewish, shoah, diaspora, Venice, Palestine, Eretz Israel, illegal migrants, ma'apilim Aliya Bet.*

Nel dicembre del 2017 i quotidiani veneziani hanno dato notizia di una iniziativa della Municipalità di Lido e Pellestrina e della Comunità Ebraica di Venezia per ricordare la partenza dall'isola di Pellestrina, settant'anni prima, di una nave di migranti ebrei diretti in Israele¹: una semplice pietra nel luogo della partenza, sul muretto di sponda verso la laguna, con incise poche parole: «DA QUESTA SPONDA / LA NOTTE DEL 5 NOVEMBRE 1947 / SALPAVA LA NAVE KADIMA / CON A BORDO 794 MIGRANTI / EUROPEI, EBREI, DIRETTI IN PALESTINA». È significativo che si sia voluto fare memoria di un episodio minore della storia locale, assai poco conosciuto, rievocando dunque le migrazioni di allora, sofferte e drammatiche, quando oggi, malgrado decenni di pace goduti dalla maggior parte degli europei, il Mediterraneo è ancora solcato da imbarcazioni di migranti, sorretti come allora solo dalla speranza di una vita migliore. Pare dunque interessante inquadrare quell'episodio nel

¹ Quotidiani «La Nuova Venezia» del 13 dicembre 2017: *Kadima, per non dimenticare, Pellestrina, Scoperta oggi una targa a ricordo della nave che salpò per la Palestina* e «Il Gazzettino di Venezia» del 14 dicembre 2017: *Targa per ricordare la nave 'Kadima'.*

suo contesto e cercarne qualche testimonianza oggi, allargando con ciò un'indagine e un'azione divulgativa già avviata con una mostra documentaria realizzata a Pellestrina nel marzo di quell'anno².

1. Una comunità locale e una questione internazionale

Quella nave, originariamente denominata *Raffaelluccia*³ ribattezzata per quel viaggio con il termine ebraico *Kadima* che significa 'avanti', compì una delle decine di traversate che nei primi anni dell'ultimo dopoguerra portarono dalle coste italiane verso la Palestina – o, più precisamente, verso *Eretz Israel*, come erano chiamati in ebraico i territori del mandato britannico in Palestina – migliaia di ebrei che sentivano di non avere più casa in Europa. Fu una parte importante della diaspora che portò ebrei europei in ogni parte del pianeta. Gli scampati al nazismo, spesso unici sopravvissuti di intere famiglie e comunità, divennero pure vittime di una complicata congiuntura internazionale.

I problemi che si sarebbero dovuti affrontare per gli ebrei liberati dal nazismo erano stati però ben individuati già durante la guerra. In un articolo pubblicato nel 1943, il direttore dell'*Institute of Jewish Affairs* di New York aveva indicato i diversi tipi di assistenza che sarebbero stati necessari a guerra finita, auspicando in particolare l'accoglienza in Palestina di tutti coloro che ne avessero fatto richiesta⁴. La liberazione dai campi di concentramento fu in effetti un processo lungo e doloroso per 'sopravvissuti' e 'sfollati' secondo le definizioni giuridiche che si dette l'Unrra⁵. Queste persone si trovarono ammassate in sistemazioni di fortuna, gestite da militari, tra i quali fortunatamente spesso anche soldati ebrei che provvedevano ai primi generi

² Mostra realizzata dall'organizzazione *Keren Hayesod Italia* con la Comunità Ebraica di Venezia. A questa mostra, poi esposta in altre città, ha fatto seguito una iniziativa più generale con una esposizione, da aprile a giugno 2018, presso il *Memoriale della Shoah* di Milano, *Navi della speranza, Alya Bet dall'Italia 1945-1948* (catalogo edito da Proedi Editore, contenente saggi di Fiammetta Martegani, Rachel Bonfil, Sergio Luzzatto e Marco Cavallarini), ripresa a sua volta da una precedente realizzata nel 2016 dal Museo *Eretz Israel* di Tel Aviv con altro titolo (*In risposta ad un capitano italiano*).

³ Nell'elenco dei viaggi clandestini pubblicato su www.polyam.org (sito del Museo dell'Immigrazione clandestina e della Marina di Haifa) è indicato il nome *Rafael Luccia*, mentre quello esatto, *Raffaelluccia*, è riportato in A. Restelli, *Il contributo italiano alle navi dell'Aliyah Beth 1945-1948*, «Quaderni Savonesi», n. 5, marzo 2008.

⁴ D. Stone, *La liberazione dei campi. La fine della Shoah e le sue eredità*, Einaudi, Torino, 2018, p. 100.

⁵ *United Nation Relief and Rehabilitation Administration*, l'amministrazione delle Nazioni Unite attiva fino al 1947.

di necessità e si preoccupavano di dare assistenza per rintracciare familiari e raggiungere una nuova patria.

Nei nuovi campi di raccolta vi erano pure tensioni tra sfollati ebrei e non ebrei, tra ex lavoratori coatti e sopravvissuti ai lager. Poco dopo la fine della guerra in Europa, il presidente Truman incaricò il preside dell'*University of Pennsylvania* di visitare i campi e di farne un rapporto. La visita si svolse nell'agosto 1945 e la relazione che ne venne, il *Rapporto Harrison*, fu dirompente nel denunciare le situazioni critiche e nell'auspicare che agli sfollati ebrei fosse consentita la più ampia possibilità di ingresso in Palestina. Oltre alle personali preferenze di molti ebrei per migrare in Palestina e alle politiche dell'Unrra e poi dell'Iro⁶ – che consideravano gli sfollati ebrei come una collettività extraterritoriale che poteva aspirare a una nazionalità – svolse un ruolo importante anche il contesto internazionale con le diverse strategie dei paesi vincitori: le ostilità sovietiche verso l'impero britannico e i suoi alleati (Grecia, Iran e Turchia) e le difficoltà inglesi dopo l'enorme sforzo bellico a garantire risorse su colonie e possedimenti. Inoltre, le conflittualità nei campi di raccolta, come pure il contesto ancora critico per gli ebrei in alcuni paesi – basti pensare al pogrom di Kielce, in Polonia, del luglio 1946, con 42 vittime – e la stessa intransigenza del Regno Unito nel contingentare l'emigrazione in Palestina si scontravano con il sionismo e l'aspirazione a costituire un nuovo focolare in Palestina. Gli inglesi preferivano evitare campi riservati a ebrei nelle loro zone di occupazione: si trattava di una scelta 'etica', che rifuggiva dalla divisione per razza e religione, ma anche tendente ad allontanare la questione palestinese. L'interesse degli americani, preoccupati di evitare una eccessiva migrazione ebraica negli Stati Uniti, era invece opposto.

Per comporre queste problematiche fu creato a fine 1945 un comitato paritetico Inghilterra-Usa che produsse nell'aprile seguente una relazione che confermava le analisi del *Rapporto Harrison* e raccomandava la concessione del visto d'ingresso in Palestina a 100.000 sfollati. Il comitato esprimeva di non conoscere «altro paese al di fuori della Palestina in cui la grande maggioranza possa trasferirsi nell'immediato futuro» e che «la Palestina è il paese in cui pressoché tutti gli sfollati vogliono andare, anche perché sono sicuri di essere accolti assai meglio che in qualsiasi altro paese. In Palestina sperano di vivere in santa pace e di ricostruire le loro vite» e sosteneva che la Palestina non doveva diventare né uno stato ebraico, né uno arabo, bensì uno stato che «salvaguardi equamente i diritti e gli interessi dei musulmani, degli ebrei e dei cristiani», e proponeva per questo il mantenimento del

⁶ *International Refugee Organization*, 1947, cui subentra poi l'attuale Unhcr.

mandato britannico fino all'attuazione «di un accordo fiduciario sotto l'egida delle Nazioni Unite»⁷.

Il governo laburista inglese si manteneva invece nell'idea di conservare il mandato con i limiti all'immigrazione ebraica stabiliti nel *Libro Bianco* del 1939 (una serie di disposizioni prudenziali emanate dalle autorità britanniche a seguito di una accesa rivolta della popolazione palestinese) e confermava il tetto di ingressi a 1.500 persone/mese, ritenendo che esso fosse superabile solo con un accordo con gli arabi locali e dopo la deposizione delle armi da parte del movimento clandestino ebraico. Mentre nei campi la tensione cresceva, in Palestina si sviluppava infatti il terrorismo sionista a opera delle organizzazioni *Irgun Zvei Leumi* e *Lehi* (nota come *Banda Stern*), anche con azioni eclatanti come l'attentato del 22 luglio 1946 con 91 vittime al *King David Hotel* di Gerusalemme, quartier generale dell'amministrazione civile e militare britannica, e il mese seguente con l'uccisione di due soldati britannici. Si deterioravano inoltre i rapporti tra gli inglesi e l'agenzia ebraica americana Jdc⁸ e prendeva piede l'organizzazione delle rotte clandestine che si avvaleva di una certa tolleranza da parte delle autorità francesi e italiane. Si deve anche considerare che la gran parte dei sopravvissuti erano giovani. Ne veniva una forte intraprendenza volta a rifarsi una vita personale (molti i matrimoni ed alta la natalità) e a ricostruire una socialità culturale e religiosa⁹.

La decisione inglese di deportare in campi 'di attesa' a Cipro i migranti illegali intercettati non fu in grado d'essere dissuasiva¹⁰. Del resto, questi campi, malgrado consistessero di tende e baracche, erano certamente assai meglio di quanto i rifugiati si lasciavano alle spalle: vi erano servizi scolastici, religiosi, sportivi, ecc. Vi si poteva contare sull'aiuto del locale movimento di sinistra (*Akel*) e di una specifica organizzazione per l'immigrazione illegale creata dall'*Haganah*¹¹, la struttura paramilitare ebraica nella Palestina sotto mandato britannico. Tra novembre 1946 e maggio 1948 furono autorizzati 750 ingressi/mese da Cipro a Israele, tant'è che l'isola veniva chiamata *Erev Eretz Ysrael* ossia 'la vigilia della terra di Israele'¹². Tuttavia i campi di Cipro non fecero affatto una buona impressione a Golda Meir, allora

⁷ D. Stone, *La liberazione dei campi. La fine della Shoah e le sue eredità* cit, pp. 159-160.

⁸ *American Jewish Joint Distribution Committee*.

⁹ R. Bonfil, *Un mare così grande deve essere tranquillo*, in AA.VV., *Navi della speranza. Aliya Bet dall'Italia 1945-1948*, Proedi ed., Milano, 2018, p. 30.

¹⁰ D. Stone, *La liberazione dei campi. La fine della Shoah e le sue eredità* cit., p. 163.

¹¹ 'difesa' in ebraico, organizzazione creata negli anni '20 per la protezione dei kibbutz.

¹² D. Stone, *La liberazione dei campi. La fine della Shoah e le sue eredità* cit., p. 165.

dirigente dell'Agenzia Ebraica per la Palestina, che li visitò nell'estate del 1947:

Sembravano campi di concentramento, orribili ammassi di baracche e tende, con una torre di guardia a ogni angolo; tutt'attorno null'altro che sabbia, senza un albero, senza un cespuglio. Nonostante il caldo, l'acqua potabile era appena sufficiente, per tacere di quella usata per lavarsi. Benché i campi sorgessero proprio sulla spiaggia, ai profughi non era permesso di fare il bagno in mare¹³.

Se la Gran Bretagna riuscì in definitiva a dirottare a Cipro ben 51.000 dei 70.000 migranti illegali intercettati, ne pagò un costo assai elevato: oltre al peso economico, qualche insofferenza fra gli stessi militari addetti a un compito improprio e ingrato e una larga riprovazione internazionale, acuita da episodi eclatanti come quello della nave *Exodus*, salpata dalla Francia nel luglio 1947 con 4.530 migranti e intercettata poco prima di entrare in acque territoriali palestinesi e quindi rimorchiata ad Haifa, dopo di che gli sfollati furono riportati con tre navi ad Amburgo e internati in campi in Germania, suscitando con ciò forti e diffuse proteste.

La posizione dell'Inghilterra era dunque delicata: mentre apriva le porte a oltre 200.000 migranti dell'est Europa (prevalentemente polacchi), a 93.000 lavoratori per l'industria pesante, reclutati per lo più dai campi sfollati, a 15.000 tedeschi e a 8.000 ucraini ex prigionieri di guerra, si preoccupava che gli ebrei non entrassero illegalmente nelle zone di sua amministrazione. Per i sopravvissuti, questo atteggiamento, da parte dei liberatori, era incomprensibile, mentre la diplomazia inglese si preoccupava invece dei rapporti col mondo musulmano in Medio Oriente. Anche da parte degli americani non vi fu da subito una generosa accoglienza: il *Displaced Persons Act* del 1° luglio 1948 consentiva l'ingresso negli Usa a 250.000 sfollati, ma con notevoli limitazioni per gli ebrei; solo il successivo *Displaced Persons Act* del 1950 avrebbe spalancato le porte degli Usa in misura adeguata alla domanda¹⁴. La definizione *Dps* comprendeva ex prigionieri di guerra, civili in fuga, ex internati nei campi di concentramento e di lavoro e anche ex collaborazionisti dei nazisti: tutte persone che dovevano essere ri-locate e di cui la comunità internazionale doveva occuparsi¹⁵.

¹³ G. Meir, *La mia vita*, Mondadori, Milano, 1976 (cap. VIII).

¹⁴ D. Stone, *La liberazione dei campi. La fine della Shoah e le sue eredità* cit., pp. 167-171.

¹⁵ M. Ravagnan, *I campi Displaced Persons per profughi ebrei stranieri in Italia (1945-1950)*, in «Storia e Futuro. Rivista di storia e storiografia on line», n. 30, novembre 2012 (www.storiaefuturo.eu).

Di essi, gli ebrei che cercavano a ogni costo di entrare in Palestina erano chiamati in ebraico *ma'apilim* (immigrati clandestini).

Così, nell'ultimo periodo del mandato britannico in Palestina, una parte considerevole dei 250.000 ebrei, di diverse nazionalità europee, sopravvissuti alla shoah veniva attratta da *Eretz Israel*. Ma il processo non si chiuse con la nascita del nuovo stato di Israele il 15 maggio 1948, tanto che l'ultimo campo di sfollati ebrei (in Germania, nella zona di occupazione americana) poté chiudere i battenti solo nel 1957, quando ormai i sopravvissuti si erano dispersi nei quattro continenti¹⁶.

Come arrivavano in Italia dall'Europa centrale gli scampati all'olocausto? Basta leggere *La tregua* di Primo Levi per farsi un'idea di come fosse tormentosa anche questa fase di prima 'libertà'. Dei 250.000 che lasciarono l'Europa centro-orientale, un quinto si diresse in Italia. Nell'immediato dopoguerra il primo ministro Parri poteva dirsi senz'altro favorevole alla causa sionistica, ma non era certo in grado di assumere posizioni discordanti da quelle rappresentate dall'esercito di occupazione inglese; la posizione italiana era dunque quella di non impicciarsi quantunque il governo fosse ben a conoscenza delle partenze clandestine come risulta da esaustive ricerche sui rapporti tra organizzazioni ebraiche e autorità italiane¹⁷. A fine gennaio dell'anno seguente una nota riservata inglese chiedeva al governo di impedire tali partenze e di prendere misure punitive per quanti collaboravano per esse. Il governo De Gasperi rispondeva con garbo evidenziando i motivi giuridici ostativi a quanto chiesto ed anche le considerazioni umanitarie che impedivano di non accogliere in Italia tali migrazioni¹⁸.

Tra le diverse vie per scendere in Italia, una recente ricerca¹⁹ ha messo in luce²⁰ un sentiero alpino percorso tra il 1946 e il 1947 da oltre 5.000 migranti. Poiché le vie principali dall'Austria erano controllate dagli alleati (Brennero, Pusteria, Tarvisio e Passo Resia), si utilizzò un valico nei Tauri (Krimmler Tauern) a 2633 metri che si raggiungeva nottetempo, in una decina d'ore di duro cammino, per poi scendere in Valle Aurina, con i gendarmi austriaci e i carabinieri che chiudevano un occhio ed anzi davano una mano portando sulle spalle bambini e zaini. I gruppi di clandestini erano guidati dall'organizzazione ebraica

¹⁶ D. Stone, *La liberazione dei campi. La fine della Shoah e le sue eredità* cit., p. 174.

¹⁷ A. EHUD, *Aprite le porte. La drammatica storia dell'immigrazione clandestina in Israele*, Mondadori, Milano, 1976; M. Toscano, *La «Porta di Sion». L'Italia e l'immigrazione clandestina ebraica in Palestina (1945-1948)*, Il Mulino, Bologna, 1990.

¹⁸ M. Toscano, *La «Porta di Sion». L'Italia e l'immigrazione clandestina ebraica in Palestina (1945-1948)*, p. 67 e segg.

¹⁹ T. Albrich, *Exodus durch Österreich. Die jüdischen Flüchtlinge 1945-1948*, Haymon, Innsbruck, 1987.

²⁰ L. Righi, S. Wallisch, *Lungo i confini dell'Alto Adige. Escursioni tra storie e paesaggi*, Folio Ed., Bolzano, 2010; www.alpinepeacecrossing.org.

Brichà ('fuga' in ebraico), che li affidava poi all'organizzazione specifica per assistere l'immigrazione clandestina verso la Palestina creata dall'*Haganah*. Il suo nome in ebraico, *Aliya Bet*, significava 'immigrazione n. 2' (da: *Aliya*, 'salita' e *Bet*, 'beta', come la seconda lettera dell'alfabeto), indicava cioè la seconda ondata di immigrazione dopo quella dei 650.000 coloni che già si erano stanziati a partire dalla fine dell'800. Nella forma abbreviata *Aliya B.* richiama anche il termine ebraico *Bilty Legalit* per 'illegale' e complessivamente la denominazione stava dunque a significare 'seconda immigrazione, illegale'. Il suo ruolo per l'organizzazione dei viaggi dall'Italia, via mare ma anche con aereo, è stato narrato con pagine intense, e anche autobiografiche, dall'italiana Ada Ascarelli Sereni (1905-1997) che vi ebbe un ruolo da protagonista²¹.

Ada Ascarelli veniva dalla buona borghesia romana, si era trasferita in Israele nel 1927 con il marito Enzo Sereni, che aveva abbandonato una promettente carriera universitaria scegliendo la vita del *kibbutz*. Con la guerra, Enzo Sereni si era arruolato nelle compagnie ebraiche incorporate nell'esercito britannico e nel maggio 1944 era stato paracadutato in Italia finendo però subito in mano ai tedeschi. Con la speranza di poterlo rintracciare, Ada Sereni si arruolava nell'assistenza militare e – lasciati i tre figli in Palestina – nel luglio del 1945 era in missione in Italia, dove con la copertura di assistente per i circoli militari palestinesi si inseriva nell'*Aliya Bet* ed era coinvolta in tutte le questioni della sezione italiana: dall'acquisto delle navi, ai lavori di adattamento, all'approvvigionamento, alla individuazione di porti adatti per imbarcare i migranti, a organizzare la selezione di chi imbarcare e i trasporti dai campi.

Quanto al marito, si verrà poi a sapere che, tratto immediatamente in arresto, era stato deportato in Germania lasciando di sé un'ultima traccia a Dachau. Sarà ricordato nei tre seguenti anniversari della morte con grande risalto dalla comunità ebraica romana e in particolare dal settimanale «Israel» che dopo la liberazione di Roma aveva ripreso la pubblicazione. Colpisce che in nessuna di queste occasioni compaia un cenno alla moglie, evidentemente preoccupata di mantenere la copertura opportuna nell'organizzazione di *Aliya Bet*²².

Questa struttura si avvaleva di uomini (radiotelegrafisti e marinai) del *Palyam*, la sezione navale, costituita nell'aprile del 1945, del *Palmàch* (formazione militare semiclandestina creata in Palestina nel

²¹ A. Sereni, *I clandestini del mare. L'emigrazione ebraica in Terra d'Israele dal 1945 al 1948*, Mursia, Milano, 1973.

²² Vedasi: «Israel», XXXI, n. 12 del 15 novembre 1945; XXXI, n. 13 del 22 novembre 1945; XXXII, n. 5 del 21 novembre 1946; XXXIII, n. 11 del 27 novembre 1947.

1941) nonché, per la fornitura di automezzi, approvvigionamenti e quant'altro necessario al trasporto e al mantenimento dei profughi, anche della ben nascosta collaborazione della 462° *Palestine General Transport Company* aggregata all'Ottava Armata britannica. La sezione italiana di *Aliya Bet* era stata messa in piedi nel giugno del '45 da un ex funzionario della polizia ebraica, Yehudah Arazi, che durante la guerra si era dedicato all'acquisto di armi per l'*Haganah* ed era per questo ricercato dagli inglesi con una taglia di mille sterline. Si spacciava in Italia per "sergente Alòn" (all'occorrenza usava altre diverse identità) e si avvaleva con discrezione della collaborazione degli uomini dell'*Haganah* che erano nei battaglioni ebrei palestinesi presenti nelle forze britanniche dislocate in Italia fin dal 1943, e poi nel 1944 aggregati, insieme con altri ebrei di paesi del *commonwealth* britannico e russi e polacchi, nella *Brigata Ebraica* (*Hativah Yehudith Lochemeth*).

Alla fine della guerra, la brigata era stata accampata a Tarvisio e lì, nell'estate del 1945, i soldati ebbero modo di incontrare i sopravvissuti e sentirne le testimonianze: non poté che scaturirne un forte impegno per aiutarli in tutti i modi, eccessivo forse per gli inglesi che nel luglio mandarono la maggior parte della brigata di stanza in Belgio ed Olanda, mentre alcune compagnie restavano acuartierate a Mestre, Milano, Bologna, Firenze, Napoli e Bari²³. Vi erano ovviamente rapporti con le altre organizzazioni avviate in precedenza (come l'*Ojri*, il centro italiano per la diaspora creato alla fine del 1944²⁴), con le organizzazioni internazionali ebraiche (come l'Agenzia Ebraica²⁵, il Congresso Mondiale Ebraico²⁶ il *Joint*²⁷) e con le comunità ebraiche locali, in particolare con quella di Milano, commissariata all'indomani del 25 aprile dal Comitato di Liberazione Nazionale che vi aveva messo a capo un esponente antifascista²⁸ che diventerà di lì a poco presidente delle comunità ebraiche italiane. In Italia si poteva contare su oltre 25

²³ Cfr: AA.VV., *Navi della Speranza, Aliya Bet dall'Italia 1945-48*, Proedi ed., Milano, 2018, p. 81.

²⁴ *Ojri, Organization of Jewish Refugees in Italy*, con il relativo comitato centrale (*Merkaz Lagola*); oltre che delle primarie esigenze logistiche e di ospitalità, si occupava di cultura (servizi formativi per bambini e adulti e attività culturali e ricreative) e delle esigenze religiose (anche per provvedere cibi *kosher*); un dipartimento provvedeva inoltre a aggiornare e pubblicare le liste dei profughi assistiti così da consentire le ricerche dei parenti.

²⁵ L'*Agenzia Ebraica*, operativa dal 1923, si occupava di facilitare l'immigrazione ebraica in Palestina e di organizzare le scuole, ospedali e difesa.

²⁶ Il *Congresso Mondiale Ebraico*, fondato a Ginevra nel 1936, come federazione internazionale delle comunità e delle organizzazioni ebraiche.

²⁷ *Joint: American Jewish Joint Distribution Committee*, ente di assistenza ebraico, fondato nel 1914.

²⁸ Raffaele Cantoni; per queste notizie v. M. Toscano, *La «Porta di Sion». L'Italia e l'immigrazione clandestina ebraica in Palestina (1945-1948)* cit., cap. 2.

DPcamps distribuiti nella penisola (uno era pure stato ricavato negli studi di Cinecittà) e anche su 7 kibbutz con scuole per bambini e per formazione professionale. Si pubblicava, in lingua yiddish, un settimanale, «Bederekh»²⁹, e un mensile culturale: «In gang: khoydesh-zhurnal far literatur un kunst»³⁰. I campi profughi italiani erano poi di fatto sottratti ai controlli di polizia ed erano piuttosto controllati dai partiti sionisti, tra essi anche il *Jewish Communist Party*, anche con la presenza di ex soldati sovietici che preferivano emigrare in Palestina.

Anche se nell'estate del 1946 la pressione dei migranti aumentava per via di quelli provenienti dalla Polonia dove si manteneva un profondo antisemitismo³¹, il rapporto con gli italiani doveva essere buono se si poté registrare che al confine non fu mai necessario ricorrere alla corrottele come invece in Polonia e in Ungheria³². Tuttavia la delicata posizione internazionale dell'Italia, che aveva in gioco il Trattato di Pace con le delicatissime questioni dei confini giuliano e altoatesino e delle colonie, non consentiva posizioni più autonome e solo alla fine del novembre 1947 il voto dell'Assemblea generale dell'Onu avrebbe definito il futuro di Israele. L'organizzazione italiana si rafforzava con una 'tesoreria' a Zurigo, dove giungevano in prevalenza finanziamenti americani, un sanatorio a Merano e un centro per i minori soli a Selvino nella montagna bergamasca³³. Delle 69 navi salpate complessivamente dall'Europa con il programma *Aliya Bet*, ben 37 partirono dalle coste italiane, a esse vanno poi aggiunte 3 navi allestite in Italia ma che andarono a imbarcare altrove i migranti (*l'Exodus*, il *Pan Crescent* e il *Pan York*). Complessivamente sono stati calcolati 72.845 passeggeri, di essi 33.302 quelli partiti dall'Italia e tra questi 23.246 imbarcati su navi italiane³⁴.

²⁹ *Bederekh* in ebraico significa "in cammino".

³⁰ poi denominato «In gang: khoydesh-zhurnal far literatur, kultur un gezeshaftelekh problemem» (In movimento, giornale mensile per la letteratura, l'arte e le problematiche sociali); cfr. M. Ravagnan, *I campi Displaced Persons per profughi ebrei stranieri in Italia (1945-1950)* cit.

³¹ Il settimanale «Israel» pubblicato a Roma, riferiva il 20.12.1945 della caccia all'Ebreo in Polonia e di una organizzazione militare segreta terroristica «A.K. Comando» che si proponeva di spazzar via i 70-80.000 ebrei polacchi superstiti.

³² Y. Bauer, *Ripensare l'olocausto*, Dalai Ed., Milano, 2009.

³³ Su questo centro di accoglienza per minori rimasti soli è di recente disponibile una interessante ricerca: S. Luzzatto, *I bambini di Moshe. Gli orfani della Shoah e la nascita di Israele*, Einaudi, Torino, 2018.

³⁴ A. Restelli, *Il contributo italiano alle navi dell'Aliyah Beth 1945-1948* cit.

2. Dalla Laguna di Venezia alla Palestina

Nell'aprile del 1947 il "sergente Alòn", chiamato ad altri incarichi in Palestina, passava dunque il comando ad Ada Sereni. Il resoconto da lei lasciato non ha pretesa di impostazione storica (ed è rimasto pure senza alcuna sistemazione editoriale), ma affascina proprio per la sua caratteristica, insieme diaristica e di prima elaborazione della memoria. Esso consente (incrociando il racconto con altre fonti) di identificare le partenze da Venezia. Il primo episodio riguarda l'acquisto nei pressi di Venezia, da un giovane triestino, Mario Canda, di una piccola motonave, il *Noris*³⁵, e la sua partenza nel marzo 1946 con 238 passeggeri; il racconto offre un quadro illuminante delle situazioni che bisognava affrontare:

Purtroppo soffiava una bora violenta e il mare si era alzato pericolosamente, ma tenere le persone per molto tempo chiuse nella stiva non era possibile, perché l'aria sarebbe venuta a mancare e Mario dovette scegliere fra il pericolo di rimanere nella laguna, al sicuro dal mare, ma esposto al pericolo che il suo carico clandestino fosse scoperto e quello di affrontare la tempesta. Mario scelse la tempesta e, mentre il canale d'entrata nella laguna era battuto dalle navi, anche grosse, che entravano per cercar rifugio, il minuscolo *Noris* fu l'unico a uscire.

Durante tutta la notte, non potendo procedere, Mario fece mettere il motore a piccola velocità e rimase alla cappa, lasciando che il piccolo bastimento rimanesse come accucciato fra onda e onda e badando che la prora rimanesse, sempre, di taglio ai marosi. Il giorno dopo poté proseguire; la traversata durò 10 giorni e la nave fu catturata durante lo sbarco. L'equipaggio, non identificato in mezzo alla folla degli immigrati, fu portato con loro nel campo di concentramento di Atlit.

Quello fu solo il primo viaggio del capitano Mario Canda che, dopo una breve permanenza nel campo di Atlit, allestito dal protettorato britannico già nel 1939 per ospitarvi gli immigrati illegali³⁶, poté tornare in Italia e riprendere la collaborazione con *Aliya Bet* prendendo parte all'armamento dell'*Exodus* a Porto Venere. Condusse in seguito la nave *Fenice*, che col nome *Bracha Fuld*³⁷ sbarcò in Palestina ben

³⁵ La nave portava il nome della moglie del capitano-armatore e fu rinominata *Wingate* in onore di un brillante generale britannico, Orde Charles Wingate (1903-1944), non ebreo, ma diventato filisionista.

³⁶ A una quindicina di km da Haifa, smantellato solo negli anni 70 dopo esser servito anche per la detenzione dei prigionieri durante la guerra dei 6 giorni; vi ha sede oggi un centro di documentazione e testimonianza dell'immigrazione clandestina.

³⁷ Curiosamente, la *Fenice* aveva preso il nome di una persona il cui destino si era legato a quello della *Noris-Wingate*: Bracha Fuld era una giovane ebrea caduta sotto il fuoco inglese a causa di un infruttuoso tentativo di far sbarcare i profughi il giorno prima, cioè nella notte tra il 25 e 26 marzo, durante i festeggiamenti della *Wingate Night* in onore del generale britannico e sionista morto due anni prima!

806 *ma'apilim* il 22 ottobre 1946. Anche in quell'occasione dovette 'soggiornare' nuovamente nel campo di Atlit. Uno dei suoi marinai, del *Palyam*, un ebreo romeno, ne ha tratteggiato un bel ricordo nella sua scheda di testimonianza pubblicata sul sito del *Palyam*:

The captain of the Wingate was Mario Canda, who was later a very important player in our activities in northern Italy. [...] He proved to be diligent and loyal and found creative solutions to problems that arose. He was an excellent seaman, a former captain in the Italian navy, and identified completely with Aliyah Bet.

La successiva partenza da Venezia, a settembre del 1947, fu ancora più problematica; si trattava della nave *Pan Crescent*, da 6.500 tonnellate, battente bandiera panamense, intestata assieme alla gemella *Pan York* a un giovanissimo ex ufficiale della marina statunitense, giunto a Genova proprio mentre l'*Exodus*, salpata da Porto Venere (La Spezia), andava a imbarcare 4500 profughi in Francia. Dopo aver sostituito completamente l'equipaggio con uno quasi tutto italiano, per l'adattamento della nave ci si rivolse nuovamente a cantieri veneziani, questa volta al Cantiere Pagan di Sacca Fisola, alle spalle del centro storico. Si spiegò che la nave doveva importare pecore dall'Australia e che dunque c'era bisogno di serbatoi supplementari d'acqua dolce, di una ventilazione speciale e di robuste impalcature di legno; strideva un po' con questo obiettivo l'esigenza di installare docce ed altri sanitari, ma in cantiere lo attribuirono alla dimostrata superiorità di mezzi degli americani, oppure finsero di non capire; ma la cosa non sfuggì all'attenzione di ufficiali britannici dell'*Intelligence Service*. Il *Pan Crescent*, come pure la nave gemella, doveva in realtà imbarcare profughi in Romania, nel porto di Costanza sul Mar Nero, ma all'approvvigionamento, compresi i materiali per montare poi i soppalchi per le cucette, si provvedeva a Venezia.

Fu per un providenziale ritardo nelle operazioni di carico che la nave salpò quattro ore più tardi dell'ora programmata e dunque, alle 11.30 del 29 agosto 1947: proprio mentre mollava gli ormeggi esplose a prua una mina subacquea. Il *Pan Crescent* si inclinò leggermente in avanti appoggiandosi sul fondale e riportando danni lievi a un compartimento stagno, che si sarebbero potuti riparare tuttavia solo in un bacino di carenaggio. Nei giorni precedenti erano giunte minacce di sabotaggio e pochi giorni dopo Ada Sereni poté raccogliere la confessione di un ufficiale arruolato nello stesso equipaggio del *Pan Crescent* che per questo era stato assoldato dall'*Intelligence Service* e si sentiva colpevole di aver messo a rischio la vita di molte persone; in effetti se lo scoppio fosse avvenuto come programmato quando la nave era fuori del porto, essa sarebbe stata irrecuperabile e le conseguenze

potevano essere ben gravi. Secondo i servizi della Marina italiana, l'*Intelligence Service*, per i sabotaggi, a Venezia come anche in un altro caso a Genova, si era «verosimilmente [...] servito di personale specializzato della X Mas, attualmente al bando e disoccupato per motivi d'epurazione»³⁸.

Il giorno seguente, con le pompe di bordo e grazie a una prima riparazione di fortuna, si poté condurre la nave nell'unico bacino di carenaggio rimasto in efficienza nell'Arsenale di Venezia. Un altro paio di giorni, e il quotidiano locale dava finalmente notizia del fatto: pur registrando la possibilità che si fosse trattato di una mina magnetica vagante, dava anche notizia di una rivendicazione dell'attentato giunta all'*Associated Press* di Roma da parte di sedicenti «difensori della Palestina araba»³⁹. Due giorni dopo, un altro articolo confermava questa ipotesi⁴⁰ aggiungendo qualche informazione probabilmente ben confezionata dai servizi inglesi: la nave era giunta da Sfax (Tunisia) con un carico di concimi chimici, ed era rimasta in cantiere per un mese per effettuare lavori al sistema di aereazione delle stive, e sarebbe dovuta tornare in quel paese per imbarcare fosfati, ma secondo altre voci era invece diretta al Mar Nero, per imbarcare in un porto sovietico degli ebrei diretti in Palestina.

Mentre sulle indagini vi era il massimo riserbo, la nave fu velocemente riparata ma gli inglesi cercarono di impedire che lasciasse Venezia, tanto che la Capitaneria di Porto rifiutò il permesso di salpare. L'ufficiale americano dovette allora bluffare: affermò risolutamente che il suo armatore non intendeva correre il rischio di un altro sabotaggio e che aveva i mezzi per pagare i costi del bacino per tutto il tempo che voleva. Le autorità italiane erano ormai a conoscenza di come era andato il sabotaggio: nelle note riservate tra Stato Maggiore della Marina e Ministro della Difesa esso veniva attribuito a un «ufficio speciale

³⁸ Corrispondenza conservata nell'Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri, cit. M.G. Enardu, *L'immigrazione illegale ebraica verso la Palestina e la politica estera italiana, 1945-1948*, in «Storia delle Relazioni Internazionali», Leo S. Olschki, Firenze, n. 1, 1986, p. 159.

³⁹ Quotidiano «Il Gazzettino di Venezia» del 2 settembre 1947: An., *Esplosione su un piroscifo in un cantiere della Giudecca / Uno squarcio a prua provocato dalla scoppia di una bomba. L'attentato sarebbe stato compiuto da "difensori della Palestina araba"*. Altri messaggi firmati allo stesso modo – riportava l'articolo – erano già giunti all'*Associated Press*: l'11 giugno con minacce di attentati contro migranti ebrei e poi, il 19 luglio, con la rivendicazione dell'attentato che il giorno prima aveva portato all'affondamento nel porto di Genova del «piccolo piroscifo Urisso, che si preparava a portare emigranti ebrei in Palestina».

⁴⁰ «Il Gazzettino di Venezia» del 4 settembre 1947: An., *L'esplosione del "Pancreascent" / Gli Arabi vollero impedire il trasporto di Ebrei in Palestina*.

antiebraico» presso l'Ambasciata inglese a Roma⁴¹. Erano pure preoccupate per i guai che l'occupazione del bacino di carenaggio avrebbe causato alle numerose navi in attesa di riparazioni e manutenzioni e lasciarono dunque partire la *Pan Crescent*. Questa avrebbe poi imbarcato ben 7.620 *ma'apilim* in Romania sbarcandoli in Palestina il 1° gennaio del 1948.

Qualche tempo dopo, *Aliya Bet* si volse di nuovo alla Laguna di Venezia per un'altra partenza, di quasi ottocento *ma'apilim* entrati in Italia da Tarvisio: sarà la volta della nave di cui si è detto all'inizio, la *Raffaelluccia*, costruita nel 1921 a Messina. Ecco come Ada Sereni racconta quella partenza nella notte tra il 5 e il 6 novembre del 1947:

decisi [...] di tornare a Venezia, dove il miraggio di imbarchi facili, nelle tranquille acque della laguna, prometteva di compensarci delle difficoltà dei convogli. Un piccolo cantierino, sul canale che da Venezia porta a Chioggia [il cantiere De Poli, a Pellestrina], mi sembrò un luogo adatto per allestire la nuova nave che, nel frattempo, avevamo acquistato. [...]

Era stato deciso che l'imbarco sarebbe avvenuto presso il cantiere stesso. Le corriere sarebbero dovute giungere, a due a due, attraverso stradine di campagna fino alla confluenza dei fiumi Brenta e Gorzone [cioè nella zona di Ca' Pasqua davanti a Brondolo, all'estremo sud della Laguna]. Di lì, cinque grossi barconi coperti avrebbero trasportato i passeggeri, attraverso la laguna, fino al luogo d'imbarco.

La topografia della zona era stata attentamente studiata, ogni stradina di campagna percorsa più volte, perché gli autisti non si perdessero di notte, ma nessuno di noi si era accorto che un ponticello non era sufficientemente largo per il passaggio delle corriere. Quando di notte i primi pullman giunsero al ponte, l'impedimento li arrestò. Gli autisti, non conoscendo altra via nella campagna, rimasero fermi sul posto, incerti sul da farsi. Nel frattempo arrivarono altre corriere e poi altre ancora; la luce dei fari fece accorrere i contadini, ai quali fu detto che un convoglio di turisti aveva perduto la strada ed essi si offerse gentilmente a far da guida fino a un ponte, sette chilometri più a valle e di lì mostrarono la via da seguire.

Il convoglio arrivò con due ore di ritardo e tutto in una volta; le ottocento persone scesero contemporaneamente, i centoventi bambini cominciarono a piangere tutti insieme: luci e chiasso attrassero gente.

Stavolta non potevo far credere, a chi le vedeva, che quelle persone fossero turisti americani, amanti della luna e delle stelle e dissi chiaramente che erano profughi ebrei che tentavano di raggiungere Eretz Israel.

⁴¹ Si tratta di un appunto datato 05.09.1947, conservato presso l'Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri (M. Toscano, *La «Porta di Sion». L'Italia e l'immigrazione clandestina ebraica in Palestina (1945-1948 cit., p. 231)*. La nota sottolineava anche che con la prossima entrata in vigore del trattato di pace e non potendo poi la Gran Bretagna chiedere particolare cooperazione all'Italia, era da prevedere l'intensificarsi di azioni del genere.

«Ma come ci arrivano? Mica con quelle barche?» chiesero alcuni.

«La nave aspetta al largo, nell'Adriatico» spiegai.

Parecchi rimasero lì a guardare, incuriositi dallo spettacolo insolito; altri si allontanarono; qualcuno avvisò la polizia. Tutti gli addetti all'imbarco, nel frattempo, spronavano a salir presto in barca e, infine, verso mezzanotte, i barconi si mossero; ma invece di seguire il percorso del Brenta fino al mare, voltarono a sinistra, sotto la protezione delle tenebre, ed entrarono nella laguna attraverso il canale di Chioggia.

Quando la polizia del luogo, ignara di tutto, giunse sul posto, le barche non c'erano già più, né a essi venne in mente di cercarle nella laguna.

L'imbarco avvenne in mezzo a un disordine indescrivibile di centinaia di persone che tentavano di salire tutte insieme, mentre i bambini piangevano e i grandi gridavano, ma la laguna assorbì il gran chiasso.

Dal cantiere allo sbocco sul mare aperto, v'erano due ore e mezzo di navigazione e il passaggio obbligato, proprio alla fine del percorso, era sotto la torretta di guardia della Finanza; perciò la nave si mosse, nonostante che la coperta fosse ancora affollata, per poter uscire dalla laguna prima che l'alba sorgesse.

Dopo qualche giorno, il quotidiano locale tracciava un quadro dell'evento, un po' pittoresco e di maniera ma non lontano dalla realtà, in un articoletto di due colonne intitolato *L'esodo notturno di mille ebrei*⁴²:

Nel fitto e nebbioso buio dell'altra notte una lunga colonna di trenta torpedoni scivolante nell'ombra a lumi spenti e a ridotta andatura sostava in una deserta zona costiera tra Chioggia e Cavarzere. Trattenendo il respiro nel grande silenzio solo interrotto dal secco frusciare degli alberi spogli, scossi a tratti dal gelido soffiare del vento, una piccola folla, composta di uomini, donne, vecchi e bambini – circa un migliaio di persone – ne scendeva intabarrata e rabbrividente e s'avviava, a gruppi, senza far motto, come per una muta precedente intesa, verso le non lontane sponde del fiume Gorzone.

Non una stella nel cielo fosco e tenebroso. Non una fiaccola in quelle gelide mani strette sull'esiguo bagaglio o congiunte in un gesto di fervida preghiera.

Al Gorzone, c'erano alcune motobarche in attesa. I fantomatici viaggiatori vi si sono diretti e in breve la scena - poc'anzi tutta pervasa di un arcano senso di fatalità – ridiveniva ferma e deserta, nello spegnersi lontano verso il mare aperto dell'ultima voce di motori.

Solo il giorno seguente - rinvenuti sul posto, abbandonati, i torpedoni recanti gli uni le targhe di Genova e gli altri quelle di Torino – il romanzesco, se non addirittura leggendario notturno ha trovato realistica spiegazione in un clandestino esodo di ebrei, i quali – raggiunto il mare – hanno presumibilmente preso imbarco su di un piroscafo in attesa facendo quindi rotta per la Palestina.

⁴² «Il Gazzettino di Venezia», 12 novembre 1947.

La notizia veniva pure ripresa da un quotidiano milanese e debitamente registrata da una informativa della Prefettura di Venezia ai ministeri interessati⁴³. Questa la conclusione del racconto di Ada Sereni:

I quattordici marittimi, che avevano aiutato nell'imbarco, erano rimasti a bordo per aiutare la gente a sistemarsi e solo nei pressi di Ancona scesero con una lancia per tornare a terra, ma furono visti dalla costa e arrestati come immigrati clandestini.

Feci le rimostranze a uno dei nostri influenti sostenitori. «Come volete che continui a mandare via i profughi, se arrestate tutto il mio stato maggiore?» chiesi.

«Quello è il suo stato maggiore?»

«Al completo,»

«In questo caso li liberiamo subito!»

Ada Sereni racconta poi un'altra, ultima, partenza da Venezia, a gennaio del 1948, anche questa segnata da un inconveniente. Si trattava del mercantile *Silvia Starita*, un motoveliero costruito a Viareggio negli anni '20, che venne approntato con gli impalcati per le cuccette a Pellestrina, ancora nel cantiere De Poli:

Un piccolo mercantile allestito per 250 persone era di turno per la partenza. Come luogo d'imbarco fu scelta Venezia.

Partendo dal presupposto che a Venezia tutti vanno in barca e la città, d'estate, è piena di stranieri di cui molti col sacco in spalla, decidemmo che ai «turisti» nostri nessuno avrebbe fatto attenzione, tanto più che erano stati scelti solo giovani senza bambini.

I partenti giunsero in città a piccoli gruppi con ogni treno in arrivo e ognuna delle molte corriere che arrivavano a Venezia ogni ora. Un gruppo di ragazzi ebrei della città offrì il suo aiuto e durante tutta la giornata fece la spola fra stazione, piazzale Roma e la scuola ebraica, che il rabbino di Venezia, dott. Elio Toaff, aveva volentieri messo a disposizione e dove il gruppo si riunì. Nel tardo pomeriggio dei barconi si avvicinarono alla porta posteriore della scuola che dava su un canale solitario e tranquillo e i giovani si imbarcarono senza difficoltà, né alcuno fece caso al loro trasbordo, di notte, sulla nave che attendeva ancorata nella laguna oscura. Un rimorchiatore con un pilota era al fianco del bastimento, col compito di rimorchiarlo fuori dai basifondi pericolosi, fino ad acque sicure. Tutto ciò, però, non valse ché, appena nave e rimorchiatore alle 2.30 di notte si mossero, una manovra falsa mandò il bastimento in secca. Tutti gli sforzi del rimorchiatore per liberare la nave furono vani; di notte fonda [...] ci precipitammo a Venezia su un motoscafo lanciato a tutta velocità. Lì riuscimmo a far capire a un pilota

⁴³ «Milano-Sera», 14-15 novembre 1947, *Una nave fantasma Irgun è partita di notte da Chioggia* (M. Toscano *La «Porta di Sion». L'Italia e l'immigrazione clandestina ebraica in Palestina (1945-1948)* cit., p. 257).

insonnolito cosa desideravamo e a tornare sul luogo con un secondo rimorchiatore. Anche questo fu inutile: la marea era al suo livello più basso e non c'era altro da fare che attendere l'una del pomeriggio e sperare che, con l'alta marea, la manovra sarebbe riuscita.

La nave era ferma a metà strada sul canale che da Venezia porta a Chioggia; ma i passeggeri non resistevano chiusi nella stiva mentre la nave era ferma e fu loro permesso, a gruppi alternati, di salire in coperta, nonostante il continuo transito dei vaporette.

L'alta marea fu puntuale ed alle 3 del pomeriggio del 17 gennaio, la nave lasciava la laguna; oltre all'equipaggio di 8 persone erano stati imbarcati 273 clandestini, malgrado l'unica scialuppa di salvataggio potesse portare solo 8 persone! In maggioranza ungheresi e romeni provenienti dai campi di transito in Austria e Germania (zona di occupazione americana), e alcuni dalla Svezia, erano giunti a Venezia in treno il 14 gennaio e da lì portati a gruppi al cantiere dove erano ancora in corso i lavori. Il giorno prima, 35 ebrei del *Palmach* erano stati sterminati in uno scontro con un gran numero di arabi nel villaggio di Etzion, vicino a Gerusalemme, così il mercantile fu rinominato in ebraico *Lamed-Hey Giborim Gush Etzion* che significa "35 eroi di Gush Etzion". La traversata incontrò, oltre alle difficoltà del mare agitato, anche qualche avaria al motore e fu più lunga del previsto e delle relative scorte di cibo (sostanzialmente pane secco e acqua). La nave fu avvistata infine dalla Raf la mattina del 31 gennaio in prossimità di Cipro. L'issare un bandiera turca non bastò a trarre in inganno gli inglesi e due cacciatorpediniere la raggiunsero dopo un paio d'ore. Il giorno dopo i migranti furono tutti trasbordati e condotti a Cipro.

Un'altra nave, l'*Esmeralda*⁴⁴, tocca infine la storia di Pellestrina, perché costruita nel Cantiere Schiavon di San Pietro in Volta. All'epoca i cantieri Schiavon a Pellestrina erano due: quello di Giovanni Schiavon produceva piccole imbarcazioni da laguna, l'altro, di Benedetto Schiavon, era in grado di costruire veri bastimenti, in legno naturalmente: secondo la tecnica e la tradizione di allora l'imprenditore saliva periodicamente in Trentino, a Pergine Valsugana, per scegliere e marcare gli alberi da abbattere per le forniture di legname al cantiere⁴⁵. L'*Esmeralda* era stata costruita così e partì da Formia con 256 passeggeri, raggiunse davanti alla Corsica una nave partita dalle coste francesi e in avaria, ne raccolse i migranti ma entrò a sua volta in avaria (il nuovo motore Ansaldo da 200 cavalli risultò difettoso) e dovette fermarsi a Messina per le riparazioni, che vennero 'prescritte' dall'autorità militare per consentire di far ripartire la nave. Il tele-

⁴⁴ Del medesimo armatore napoletano della *Silvia Starita*.

⁴⁵ Testimonianza dell'ultimo capocantiere, Fioravante Ballarin (Venezia, 1926).

gramma della Marina, concordato con Ada Sereni diceva «Nave straniera con emigranti stranieri illegali arrestata in acque territoriali italiane. Ordiniamovi di far eseguire riparazioni et espellere nave da coste italiane», un capolavoro di burocrazia a fin di bene! La nave arrivò infine in Palestina, col nome *Yechiam*, il 28 marzo 1948 con 769 migranti. Parecchi *ma'apilim*, tra i quali anche una figlia della Sereni, poterono scendere a terra solo in barella, tanto erano debilitati dopo la lunga navigazione in quelle condizioni. Furono subito tutti trasferiti a Cipro⁴⁶.

La copertura delle vicende, a Venezia e a Pellestrina, cercata con la massima cura dagli organizzatori, funzionò abbastanza bene, tanto che ben pochi ne furono a conoscenza, anche dopo, per molti anni. Tuttavia è anche vero che alcune persone del luogo ebbero, nella articolata coralità che rese possibile l'impresa, un ruolo significativo. Qualche fonte familiare rende possibile oggi farvi cenno.

Un giovane ingegnere meccanico veneziano, Giuseppe Peretti (1924-1990) al suo primo lavoro ai cantieri navali Breda di Porto Marghera fu coinvolto nei lavori di revisione della *Raffaelluccia-Kadima* e delle altre navi allestite a Venezia da *Aliya Bet*, probabilmente per quanto riguardava gli apparati motoristici e meccanici⁴⁷. Lo fece evidentemente con un impegno particolare – del resto, la famiglia aveva ospitato e celato in casa un ebreo durante gli ultimi anni di guerra – tanto che ebbe in dono da uno degli organizzatori un orologio d'oro e l'assicurazione che in Israele sarebbe stato piantato un albero in suo ricordo. Ne parlò poi con soddisfazione ai figli, aggiungendo sui lavori un particolare, ora utile per meglio comprendere le difficoltà anche d'ordine pratico di quei viaggi. L'unico modo possibile per far fronte al problema dei bagni per tanti passeggeri in una nave da carico era stato quello di fissare fuoribordo, sulle fiancate della nave, delle mensole che reggevano delle tavole per lì accomodarsi ...! Quelle navi, aggiungeva, erano malandate, stracariche di 'persone ammassate come povere bestie' e poco sicure per affrontare un 'mar grosso'; i lavori venivano svolti in segreto e in gran velocità.

L'adattamento in stiva, per potervi alloggiare così numerosi passeggeri, fu fatto nel Cantiere De Poli di Pellestrina, che produceva trabaccoli, burchi e anche qualche nave più grande: un'impresa familiare condotta dal patriarca Clemente De Poli, con figli e nipoti e pochi altri

⁴⁶ A. Sereni, *I clandestini del mare. L'emigrazione ebraica in Terra d'Israele dal 1945 al 1948* cit.

⁴⁷ Fonte: Antonio Peretti, figlio (Venezia, 1953). Purtroppo, come si è potuto verificare presso Fincantieri spa, che nel 1984 ha inglobato la Breda dal sistema delle partecipazioni statali, non esiste più oggi alcun documento d'archivio aziendale dell'epoca che possa offrire qualche informazione sui lavori eseguiti e sui rapporti con la committenza.

dipendenti a seconda delle commesse. Nella *Raffaelluccia*, vecchio brigantino a palo, da carico, proveniente dal Tirreno (La Spezia) e motorizzato pochi anni prima, furono installati dei soppalchi a mo' di letti a castello, sfruttando densamente tutto il volume possibile, e sull'alberatura furono fissate delle maniche a vento, in stoffa, cucite in famiglia, per convogliare aria nella stiva: i passeggeri dovevano infatti rimanere per la maggior parte sottocoperta per non essere scorti da voli di ricognizione o nell'incrociare altre navi; arieggiare era dunque un'esigenza importante.

Questi e altri particolari di quei giorni li riferisce oggi un testimone oculare, allora ragazzino della famiglia dei De Poli⁴⁸: un ispettore dell'organizzazione ebraica che seguiva i lavori era stato ospitato nella casa dei De Poli a lato del cantiere; gli approvvigionamenti da imbarcare furono portati nottetempo; i migranti giunsero al cantiere di notte su diversi barconi, affollando la piccola riva e l'imbarco fu un po' difficoltoso (una borsa, proprio di una donna dell'organizzazione, cadde in acqua e non si poté recuperare). La partenza fu quella stessa notte, una notte senza luna, forse non a caso. E resta il ricordo di una certa preoccupazione percepita in famiglia per quel lavoro così particolare, che avrebbe anche potuto comportare ritorsioni economiche sul cantiere, non disgiunta però dall'umanità con la quale si trattavano quelle persone. Che è poi quanto ha testimoniato 70 anni dopo il comandante della *Kadima*, allora un appena ventunenne ufficiale del *Palmach*, Zeev Rotem, in una videointervista il giorno del suo novantunesimo compleanno⁴⁹:

Mi arruolai nel Palmach e fui scelto per andare in Italia, ad aiutare l'immigrazione clandestina. Appena giunti a Roma, fummo arrestati dagli italiani, su richiesta degli inglesi che ci stavano alle calcagna. Dopo due mesi, ci dissero che saremmo stati liberati. Questo avvenne grazie ad Ada Sereni. Era meravigliosa, sapevamo che era una persona di cui potersi fidare. Mi inviò in un campo di raccolta per conoscere le persone che aspettavano l'imbarco e ascoltare le loro storie. Poi andammo su una spiaggia dalla quale erano già partite delle navi, e altre erano pronte per salpare. Un giorno, fui scelto per organizzare una partenza di clandestini su una nave italiana di nome "Raffaelluccia", alla quale demmo il nome ebraico "Kadima" ("Avanti!", ma anche "verso est"). Andai a vederla per capire quanti passeggeri potesse trasportare e quanto cibo, acqua, carburante e occorrente per un viaggio di oltre due settimane potesse stivare. Il posto prescelto per la partenza della nave era Pellestrina, un'isoletta vicino a Venezia. Io commentai che anche il nome era del tutto appropriato, giacché da Pellestrina noi partivamo per la

⁴⁸ Fonte: Sergio De Poli (Venezia, 1938).

⁴⁹ Disponibile su <https://www.youtube.com/watch?v=OQOO2h5Dz1o>.

Palestina. Delle scialuppe portavano gruppi di una ventina di persone dalla riva alla nave. Un tutto salirono a bordo circa 450 uomini, 230 donne più di 100 bambini, compresi alcuni neonati. In tutto salirono a bordo 794 persone. Un giorno, una donna incinta senti arrivare le doglie, era chiaro che stava per partorire. Il mare era molto mosso, il medico era seduto per terra e vomitava. Bisognava dare una mano, allora mi recai accanto a lei e provai a tranquillizzarla. Poco dopo partorì. Presi il piccolo fra le mani, lo lavai con acqua e così venne al mondo un nuovo migrante. Il numero di passeggeri era quindi 795! Il neonato era una femminuccia e le diedi il nome "Aliya" ("salita", e anche "migrazione verso Israele"). Non ho mai più saputo nulla di lei, ho provato a rintracciarla più volte, ma senza successo. Lungo il percorso fummo individuati da aerei inglesi. Prima uno, poi un secondo. Poco dopo scorgemmo una corazzata. Ci fu data istruzione di non opporre resistenza, giacché la nave era in cattive condizioni. Tutti erano saliti sul ponte il che rendeva la situazione ancora più pericolosa. La corazzata ci portò a Haifa, e da lì i passeggeri, espulsi dagli inglesi furono costretti a salire su un'altra nave diretta a Cipro. Fu deciso che il medico e l'infermiera sarebbero rimasti con i clandestini a Cipro, fino alla conclusione dell'avventura, che ovviamente non sapevano quanto sarebbe durata. Il gruppo del Palmach, di cui ero comandante si nascose in uno "slik" (stanza clandestina piccolissima) nella prua della nave, sotto la cabina del capitano, e alla sera, addetti alle pulizie del porto di Haifa ci portarono delle tute uguali alle loro, così che potemmo uscire dalla nave e sparire nelle strade di Haifa.

La mia impressione degli italiani? Sono pieno di ammirazione per loro. Aiutarono l'emigrazione clandestina con assoluta consapevolezza, sapevano esattamente che cosa succedeva attorno a loro. Quando capirono chi era questa gente, da dove venisse e dove fosse diretta, il loro atteggiamento fu collaborativo al 100%. Ci fece bene.

Nell'equipaggio del mercantile *Silvia Starita* vi era poi un giovane di Pellestrina, Desiderio Ballarin (1921-1966). Marinaio motorista, durante la guerra aveva partecipato a operazioni nel Tirreno con motosiluranti ed era stato fatto prigioniero dai francesi e condotto in un campo di prigionia in Corsica, in condizioni molto dure. Dopo l'8 settembre era riuscito a tornare in Italia e aveva ripreso servizio nella X Mas. Era stato un suo ex superiore a coinvolgerlo dopo la guerra in questo lavoro sotto copertura. Giovane, ormai veterano e senza paura, aveva accettato ben volentieri di seguire il suo superiore in questa avventura. La sua paga, ricordano i familiari, la riceveva a Roma, in qualche sede ufficiale, e questo fa pensare che i servizi italiani seguissero con una certa benevolenza questa operazione dell'*Aliya Bet*. E' curioso notare come ex militi della X Mas lavorassero allora su fronti opposti: per sabotare il *Pan Crescent* e per condurre la *Silvia Starita*! Su quest'ultima, Desiderio Ballarin era l'unico italiano dell'equipaggio. Quando la nave fu intercettata dagli inglesi, lo scontro fu duro e ci fu

un morto tra i migranti⁵⁰. Anche Ballarin fu internato con tutto l'equipaggio in un campo di Cipro, ma dopo due settimane poté lasciare il campo, assieme al comandante e a qualche clandestino: grazie a documenti falsi procurati dall'organizzazione, raggiunse la Palestina e da lì tornò poi in Italia, a Pellestrina.

Infine, passa per Venezia un protagonista importante di queste vicende: il capitano Enrico Levi (1918-2007) che in città aveva frequentato l'Istituto Nautico Sebastiano Venier per entrare poi in Marina. Dopo le leggi razziali del 1938 aveva dovuto lasciare la carriera militare perché ebreo; antifascista, si era arruolato nel 1944 nella *Royal Navy* prendendo l'anno dopo il brevetto di capitano. Sarà lui durante un incontro casuale con agenti dell'*Aliya Bet* a suggerire il primo acquisto di un vecchio peschereccio in legno (perché non avrebbe attirato le mine e perché meno visibile ai radar) e a condurlo felicemente in Palestina con 37 migranti. Partecipò poi attivamente alle vicende di La Spezia (con la *Fede* e la *Fenice*) e comandò nell'estate di due anni dopo la prima nave passeggeri, la *Kedma*, acquistata dalla compagnia Zim, società di navigazione fondata nel 1945 dall'Agenzia Ebraica e dall'*Histadrut* (il sindacato dei lavoratori d'Israele), per trasportare finalmente i profughi 'legali'. Nel 1951 contribuì alla nascita dell'Accademia navale israeliana che diresse fino al 1960 e poi al progetto del Museo Navale di Haifa⁵¹.

3. Epilogo

Ada Sereni non racconta di particolari difficoltà economiche sofferte dall'organizzazione che evidentemente poteva contare su buone linee internazionali di finanziamento. Essa dà conto piuttosto di una rete di protezione informale da parte delle autorità italiane. Accenna anche discretamente al sostegno che poteva averle dato l'essere cognata del ministro Emilio Sereni, autorevole esponente del Partito Comunista. Fratello minore del marito della Sereni, agronomo e poliglotta, giovanissimo condannato dal Tribunale Speciale nel 1930, aveva preferito alla causa sionista quella comunista. Imprigionato nel 1943 ed evaso l'anno dopo sarebbe poi stato con Pertini, Valiani e Longo a decidere l'immediata fucilazione di Mussolini, senza processo; ministro nel Governo De Gasperi dal luglio 1946 al giugno 1947 non lascia traccia di

⁵⁰ Fonte: Carla Ballarin, figlia (Venezia, 1963), che attesta almeno un altro viaggio del padre per *Aliya Bet*, con partenza da Napoli.

⁵¹ Cfr.: M. Cavallarín, *Enrico Levi, capitano di lungo corso, compie cent'anni*, in AA.VV., *Le navi della speranza. Aliya Bet dall'Italia 1945-1948*, Proedi ed., Milano, 2018.

suoi appoggi ai migranti, ma i pubblici funzionari con cui si rapporta Ada Sereni, a conoscenza della parentela, non mancano di agevolarla con la massima discrezione⁵².

Per chiudere questa sintesi, senza pretese di conclusione, ma anzi per evidenziare le complessità delle vicende e degli interessi, è utile far cenno agli ultimi episodi raccontati da Ada Sereni. Dopo l'attentato al *King David Hotel* dell'estate del 1946, l'Inghilterra si orientava a lasciare il mandato in Palestina e, il 29 novembre del 1947, l'Assemblea delle Nazioni Unite decideva la "partizione" della Palestina in due stati⁵³, uno ebraico e uno arabo, ma a febbraio era già guerra tra la Lega Araba e i coloni ebrei ancora sotto controllo britannico. Un'altra nave si dirigeva alla volta della Palestina, questa volta non trasportava migranti ma armi acquistate dalle forze arabe dalla cecoslovacca *Skoda*. L'*Aliya Bet* si dette da fare questa volta per fermare la nave. Grazie alla burocrazia navale (per una nave di legno serviva un permesso speciale per trasportare armi), si ottenne che le autorità portuali trattenessero la nave nel porto di Bari per sistemare le debite autorizzazioni, così da consentire ai sommozzatori del *Palmach* di minarla: la nave affondò senza far danno all'equipaggio. Ma la cosa non finì lì. Giunse infatti un maggiore siriano che fece recuperare da palombari il materiale e lo imbarcò su un'altra nave; questa volta il *Palmach* riuscì a infiltrare suoi uomini nell'equipaggio e invece di dirigersi a Beirut essa fu diretta ad Haifa e presa all'arrembaggio dalla marina israeliana. A questa complessa serie di azioni prese parte anche il giovane triestino comandante del *Noris*.

Infine, merita ricordare un episodio significativo del clima politico di quei giorni. Si tratta dell'incontro che Ada Sereni ebbe con il Presidente del Consiglio Alcide De Gasperi, un incontro riservato tanto che non si tenne a Roma ma nella sua Trento. Dopo molte domande puntuali per conoscere la situazione, egli pose quella fondamentale: quale l'interesse dell'Italia a una vittoria dello stato ebraico? Ecco il seguito come riferito da Ada Sereni:

La mia risposta fu pronta. «Primo: l'Italia non ha nessun interesse a essere circondata da paesi arabi troppo forti; noi siamo uno degli elementi equilibratori contro una futura arroganza araba nel Mediterraneo. Secondo: sono tre

⁵² Emilio Sereni (1907-1977) ci lascia una splendida *Storia del paesaggio agrario italiano* pubblicata nel 1962; una sua figlia ha composto una struggente narrazione delle storie dei propri famigliari nella morsa delle grandi vicende storiche del '900, che dà forza particolare ai 'personaggi' qui citati (Clara Sereni, *Il gioco dei regni*, Giunti, Firenze, 1993).

⁵³ La *Risoluzione* n. 181 disponeva la fine del mandato britannico entro il 1° agosto 1948.

anni che voi ci aiutate a far defluire dall'Italia i profughi; se noi perderemo la guerra in Palestina ci sarà un riflusso di profughi; per ragioni geografiche la maggior parte arriverà in Italia: che interessi avete a riprendervi?».

De Gasperi rimase un attimo silenzioso e poi disse «Allora cosa dobbiamo fare per voi?».

Pensai che sarebbe stato troppo lungo fare una nota dettagliata di quello che volevamo e risposi semplicemente: «Chiudete un occhio e possibilmente due, sulle nostre attività in Italia».

«Va bene» disse De Gasperi alzandosi.

Infine, le prime tre navi di immigrati non più clandestini giunsero in Palestina il giorno stesso della cessazione del mandato britannico, il 15 maggio 1948. Il settimanale «Israel», sotto un titolo lapidario (*La battaglia per l'immigrazione è vittoriosamente finita*), ne dava notizia in appena una dozzina di righe⁵⁴:

Mentre l'incrociatore col quale è partito l'Alto Commissario lasciava la rada di Chaifa, un battello che imbarcava oltre cento ebrei, faceva il suo ingresso nel porto.

Altre due navi – una proveniente da porto italiano, la “Theti”, e l'altra da Marsiglia – recanti a bordo complessivamente 991 immigrati ebrei, hanno gettato l'ancora a Tel Aviv, esattamente 12 ore dopo la cessazione del Mandato britannico. Gli immigrati sono stati accolti con grandi manifestazioni di gioia.

Poi le cose andarono, come andarono. Un commento successivo di Ada Sereni, sulla prova di forza imposta e perduta nel 1948 dagli arabi fu che essa ottenne soltanto «di portare dolore e sofferenza a noi e più ancora a se stessi». Si potrebbe aggiungere, oggi, che ciò valse anche per le successive guerre, vinte e perse, con dolore e sofferenza per entrambe le parti.

⁵⁴ «Israel», XXXIII, n. 37, Roma, 20 maggio 1948. Non si trova corrispondenza per queste navi nella lista dei viaggi di *Aliya Bet* su www.polyam.org.