

Tre bollicine nere

Giovedì 24 maggio 1928, alle ore 0.24, il capitano di corvetta Filippo Zappi ha il mondo in tasca, eppure non lo può toccare. Dopo un volo di 19 ore e 52 minuti tra venti gelidi e costanti, osserva silenzioso l'enorme ragnatela di ghiaccio che si apre sotto i suoi piedi, un labirinto di crepe e canali che si rincorrono senza un ordine preciso tra bagliori di luce e riflessi azzurri. Anche se le condizioni meteorologiche non consentono la discesa sul pack per effettuare l'esplorazione a terra, il Polo Nord è raggiunto e i quindici componenti dell'equipaggio guidati dal colonnello Umberto Nobile, sedici contando anche la cagnolina Titina diventata la mascotte della spedizione, hanno una cerimonia solenne da compiere. Dalla navicella vengono lanciati in successione una bandiera italiana, il gonfalone della città di Milano, la croce lignea consegnata a Nobile da papa Pio XI e una medaglia della Vergine del Fuoco di Forlì, mentre in sottofondo un grammofono diffonde le note di Giovinezza.

*Giovinezza, giovinezza,
primavera di bellezza!
Della vita nell'asprezza,
il tuo canto squilla e va!*

Una primavera decisamente diversa da quella che Filippo Zappi ha respirato da bambino giocando tra le vigne di sangiovese a Mercato Saraceno prima di partire per il collegio di Firenze e la Regia Accademia Navale di Livorno. E' un pensiero di un secondo, perché dopo aver inviato via radio i messaggi di rito al papa, al re e al duce, il colonnello Nobile ordina di iniziare subito le manovre per il rientro e ognuno riprende il proprio posto. Con il passare dei minuti le raffiche di vento sono diventate sempre più violente e ora attorno al dirigibile una nebbia fitta riduce fortemente la visibilità. Il viaggio di ritorno si annuncia impegnativo, ma per chi è stato insignito di una medaglia di bronzo al valore militare durante la Prima Guerra mondiale e promosso a tenente di vascello per meriti di guerra, il clima sfavorevole non può essere un nemico più temibile di un attacco aereo. L'unica cosa di cui ha paura davvero il trentaduenne capitano di corvetta è non avere in futuro una seconda possibilità di esplorare il Polo Nord, perché di spedizioni come quella del Dirigibile Italia ne capitano soltanto una nella vita di un uomo.

Oppure due, come insegna la storia del colonnello Umberto Nobile, che prima di questo viaggio ha volato sul Norge. La spedizione del Dirigibile Italia rappresenta proprio il seguito naturale di quella celebre trasvolata tra i ghiacci dell'Artico, capace di consacrare agli occhi del mondo intero l'intraprendenza dell'esploratore svedese Roald Amundsen, ma anche la preparazione tecnica italiana. Sì, perché per tentare un'impresa al limite delle possibilità umane – volare dalle isole Svalbard allo stretto di Bering passando per il Polo Nord – Amundsen vuole il migliore mezzo esistente. E il migliore mezzo esistente nel 1923 è in grado di costruirlo solo Nobile, sostenitore della struttura semi rigida del dirigibile in opposizione alla struttura rigida preferita dai tedeschi, massimi esperti in materia fino a quel momento. I soldi per la spedizione arrivano dal governo italiano, dall'uomo di affari americano Lincoln Ellsworth e dall'Aero Club norvegese, che acquista il dirigibile: il 10 aprile del 1926 il Norge parte dall'aeroporto di Ciampino e, dopo una serie di tappe, riesce a far volare l'uomo per la prima volta sopra il Polo Nord prima di atterrare in Alaska il 14 maggio, anticipando la discesa di qualche giorno a causa del maltempo. Per i giornali dell'epoca è un'impresa epica, gli uomini del Norge sono i nuovi eroi, ma la divisione dei meriti a bordo del dirigibile crea tensioni fortissime tra gli stessi protagonisti. Amundsen considera il progettista italiano poco più che un autista e nelle occasioni pubbliche lo relega in ultima fila. Nobile non si sente affatto un comprimario e decide di rispondere con i fatti,

organizzando una seconda spedizione per raggiungere il Polo. Il governo italiano non è entusiasta del progetto: il Ministro dell'Aeronautica Italo Balbo tenta di dissuaderlo e vieta la costruzione dell'*N5*, un dirigibile di dimensioni tre volte superiori a quello preparato per Amundsen. Non serve: Nobile decide di partire ugualmente con un'aeronave sorella del Norge, battezzata *Italia*, il 15 aprile 1928. L'obiettivo è ambizioso: arrivare alla zona inesplorata tra le Svalbard e la Groenlandia e sbarcare sui ghiacci per effettuare osservazioni scientifiche. L'Italia non è la comprimaria di nessuno, tutto il mondo tra poco se ne renderà conto.

La spedizione dell'Italia prevede cinque voli esplorativi in altrettante aree dell'Artico prima del rientro alla Baia dei Re. Se il primo volo, compiuto l'11 maggio, dura solo otto ore a causa delle condizioni meteo proibitive e della formazione di ghiaccio sui timoni del dirigibile, l'uscita del 15 maggio permette di sorvolare quarantottomila metri quadrati di regioni sconosciute. Il terzo volo è quello in corso e ancora una volta la neve e il ghiaccio impediscono all'equipaggio del dirigibile di scendere a terra. Alle 2.20 inizia il rientro verso la Baia dei Re, mentre il comandante di corvetta Filippo Zappi guarda verso terra cercando invano di individuare il punto in cui è caduto il tricolore lanciato dalla navicella. E' eccitato e, allo stesso tempo, contrariato: aspettava questo momento da mesi, essere arrivato a un passo dalla meta e dover nuovamente tornare indietro gli provoca una morsa allo stomaco. Dopo otto ore di volo lungo il 25° meridiano est, stretti in un abbraccio di fumo bianco e spesso, Nobile ordina di scendere al di sotto della nebbia per avere una migliore visibilità. La marcia dell'Italia è molto più lenta rispetto al viaggio d'andata: costretta a viaggiare controvento, la sua velocità è ridotta a quaranta chilometri all'ora. In più vaste formazioni di ghiaccio creano danni alla carena del dirigibile, riparati prontamente dall'equipaggio. Nobile non si perde d'animo e ordina di attaccare il terzo motore, facendo lavorare al massimo gli altri due per aumentare la velocità. Una nuova raffica di vento e ghiaccio però complicano ancora di più la situazione. Volare in quelle condizioni, oltre a provocare un consumo eccessivo di carburante a fronte del breve spazio percorso, crea fortissime pressioni sulla struttura del dirigibile. La rotta dell'Italia, che in questo momento non è in grado neppure di individuare la propria posizione, viene tenuta solo grazie ai rilevamenti radiogoniometrici che arrivano dalla nave di appoggio Città di Milano, prima ogni ora e poi, su richiesta dello stesso Nobile, ogni trenta minuti. Procedendo a zig-zag a velocità ridotta, con un vento contrario che soffia a oltre cinquanta chilometri all'ora, passano altre otto lunghissime ore nelle quali l'intero equipaggio resta in attesa di scorgere una terra all'orizzonte. Guardando la gigantesca distesa di neve e vapore che li avvolge, il capitano di corvetta Filippo Zappi chiude per un attimo gli occhi e rivede il giorno d'inverno in cui ha lasciato Mercato Saraceno per andare al collegio Alla Querce di Firenze, la campagna coperta dalla neve, il nonno con in testa l'inseparabile cappello nero che lo saluta davanti alla stalla, i profili dei colli imbiancati che si fanno via via più sfuocati mentre si allontana da casa.

Un rumore metallico secco, proveniente dal retro del dirigibile, lo distoglie improvvisamente da queste immagini. Uno dei tre motori si è bloccato, il timone non vira più e l'Italia inizia a perdere quota avvicinandosi pericolosamente al pack. Gli altri motori vengono subito spenti e la discesa si ferma a ottanta metri dai ghiacci: piano piano l'aeronave riprende a salire bucando la coltre di nebbia e toccando i mille metri di altezza. Non c'è ancora traccia di nessuna terra, così Nobile ordina nuovamente di tornare al di sotto della nebbia con la speranza di riuscire a orientarsi meglio. Alle ore 10.27 la nave di controllo riceve l'ultimo messaggio dall'Italia. E' una richiesta di rilevamento della posizione, alla risposta inviata due minuti più tardi non segue il consueto "ricevuto" da parte del telegrafista Giuseppe Biagi. La comunicazione si interrompe, non arriva nessun segnale di SOS, sulla Città di Milano i minuti successivi sono vissuti in apnea. Mentre si resta in attesa di una nuova

comunicazione, il dirigibile inizia a perdere nuovamente quota molto velocemente. Nobile capisce in un attimo che questa volta non c'è nulla da fare e ordina subito l'arresto dei motori per evitare un incendio al momento dell'urto con i ghiacci e per cercare di liberare la catenazavorra il più velocemente possibile. Zappi afferra d'istinto la balaustra della cabina di comando e vede i massi di ghiaccio fiondarsi verso di lui. La paura arriva tutta in un momento e un secondo dopo, alle ore 10.33, avviene lo schianto.

Quando riesce a liberare le gambe dalla neve e ad alzarsi sulle ginocchia, la testa gli pulsa, le immagini attorno a lui sono rallentate e una fitta di dolore gli taglia il respiro all'altezza del torace. Il silenzio assordante viene rotto dal grido di Nobile: "Viva l'Italia!". Il colonnello è disteso a terra a poche decine di metri di distanza con la testa insanguinata. Ha una gamba e un braccio fratturati, cerca di rialzarsi facendo perno sul lato destro del corpo, ma dopo un tentativo ricade a terra. L'ufficiale Adalberto Mariano si sporge sopra di lui e gli risponde con calma: "All right, all right, ci siamo tutti!". Ma non è vero. L'Italia non c'è più. Dopo lo scontro con i ghiacci, il dirigibile è stato inghiottito dai venti e con lui se ne sono andati sei uomini: il capomotorista Arduino, i motoristi Caratti e Ciocca, l'attrezzatore Alessandrini, il professor Pontremoli e il giornalista Lago. Di loro non si saprà più nulla. Poco più in là, sul ghiaccio, il corpo del motorista Vincenzo Pomella è immobile. E' morto sul colpo. Il meteorologo Finn Malmgren è in piedi, impietrito. Osserva ciò che resta della navicella di comando: qualche sacco, un paio di scatole di legno rotte, un pezzo della radio. Senza dire nulla inizia a camminare tra i ghiacci verso uno specchio d'acqua poco distante, come un automa. E' l'ingegner Trojani che intuisce le sue intenzioni, corre verso di lui e riesce a raggiungerlo prima che si lasci cadere dentro l'acqua gelida dell'Artico. Le ore successive servono ai superstiti per capire qual è il loro destino. Sul pack, oltre a Zappi, ci sono Nobile, Malmgren, il capotecnico Natale Cecioni, gli ufficiali Adalberto Mariano e Alfredo Viglieri, Frantisek Behounek, Felice Trojani, Giuseppe Biagi e la fox terrier Titina. Alcuni di loro sono feriti, ma non gravemente. Occorre capire cosa fare, come ripararsi dal freddo e, soprattutto, come riuscire a comunicare con la nave di appoggio per farsi raggiungere dai soccorsi.

Al momento della partenza da Ciampino, tra gli strumenti a bordo del Dirigibile Italia c'è anche Ondina 33, una radio da campo donata all'equipaggio da Guglielmo Marconi. Il fisico e inventore bolognese l'ha consegnata personalmente a Nobile allo scopo di effettuare misurazioni scientifiche una volta scesi a terra. Per tutto il viaggio la radio è stata chiusa dentro a una scatola di legno usata da Giuseppe Biagi come sgabello. Fortunatamente tra gli oggetti sparsi sul pack, oltre ad alcune scatole di viveri, una tenda da campo rossa, alcuni sacchi con indumenti e altri oggetti vari, c'è anche la radio, un cimelio custodito oggi al Museo navale di La Spezia. La violenza dell'impatto ha causato danni all'apparecchio, ma lo stesso Biagi riesce a ripararlo usando la grafite di una matita. Poco più tardi anche gli strumenti per le misurazioni astronomiche sono funzionanti e per i naufraghi è possibile determinare la propria posizione: 81°14' N, 25°25' E. Sono a circa cento chilometri dalle isole Svalbard: finalmente sembra che le cose inizino ad andare per il verso giusto.

Invece no, perché se la ricevente funziona, la trasmittente non si riesce a riparare. Sul pack i messaggi inviati dalla Città di Milano arrivano forti e chiari. "Cosa ti succede? Perché non rispondi più?" chiede dalla nave di appoggio il radiotelegrafista Pedretti a Biagi. "Se hai un'avaria alla trasmittente a onde lunghe, serviti della cassetta di fortuna a onde corte. Ti ascoltiamo continuamente. K". Nel linguaggio radio K significa "rispondi", ma l'invito non può essere accolto. I superstiti ascoltano in diretta il grande sforzo dei soccorsi: nell'arco di poco tempo alle Svalbard arrivano aerei norvegesi, svedesi e italiani, un idrovolante francese e due rompighiacci sovietici, alpini e sciatori italiani. Le ricerche però, senza le coordinate necessarie, proseguono alla cieca: la radio rivela ai naufraghi che i mezzi stanno battendo

l'area a nord ovest delle Svalbard, una zona ben distante dalla loro reale posizione. Il tempo passa, rimanere fermi ad aspettare diventa snervante. Soprattutto per uno come Filippo Zappi, abituato da sempre a essere al centro dell'azione. Dopo gli anni alla Regia Accademia Navale di Livorno, nel 1912 ha partecipato a soli sedici anni alla guerra italo turca e a venti è diventato pilota di aereo-dirigibili trovandosi nel pieno della Prima guerra mondiale, durante la quale si è distinto tanto da essere promosso al grado di tenente di vascello a soli 22 anni. La sua carriera è stata un rilancio continuo in cui la sua buona stella ha sempre brillato al momento giusto, ma ora si trova davanti un nuovo buio imprevisto e incalcolabile. Come se fosse una partita a poker, a corto di fiche, il capitano di corvetta decide di fare un "all in" per giocarsi l'ultima mano con la sorte a viso aperto. Raggiunge il colonnello Nobile e gli chiede il benestare per poter marciare sui ghiacci insieme a Mariano verso la Terra di Nord-Est con l'obiettivo di andare incontro alle spedizioni di soccorso e guidarle fino ai compagni. Il confine tra audacia e follia è molto sottile: avventurarsi tra i ghiacci senza sapere cosa li aspetta, quanto durerà il cammino e se davvero incontreranno i soccorsi è una scommessa azzardata su cui il gruppo si divide. Nobile inizialmente è contrario, ma i due ufficiali insistono per partire. Malmgren, anche lui contrario, è l'unico ad avere esperienza sui ghiacci: davanti all'insistenza dei due ufficiali decide di accompagnarli nonostante il braccio ferito. Il 30 maggio i tre salutano i compagni e si mettono in cammino.

Se Zappi, Mariano e Malmgren avessero ritardato di qualche giorno la partenza, non avrebbero più lasciato il gruppo e la storia del Dirigibile Italia sarebbe andata diversamente. Di lì a poco, infatti, i tentativi di comunicazione da parte di Biagi, che imperterrito continua a lanciare segnali di SOS, vanno finalmente a buon fine. Nicolaj Schmidt, un radioamatore russo, intercetta casualmente la richiesta di aiuto lanciata dall'equipaggio. Sono le 19.30 del 2 giugno, quattro giorni più tardi i naufraghi apprendono dalla radio che il loro SOS è stato intercettato, l'8 giugno Biagi riesce a ripristinare il collegamento radio diretto con la Città di Milano. Svezia, Italia, Norvegia e Finlandia intensificano le ricerche. Tra i primi a correre in aiuto di Nobile e dei suoi uomini c'è lo stesso Roald Amundsen con cui il colonnello italiano ha condiviso l'avventura del Norge. Ogni incomprensione e ogni screzio del passato sono superati in un attimo davanti alla richiesta di aiuto. "E' indispensabile che si faccia presto. Solo chi, come me, è stato confinato per tre settimane sui ghiacci può comprendere cosa questo significhi e come il soccorso in questi casi non sia mai troppo rapido". Con queste parole Amundsen, che ha ormai 57 anni, sale sull'idrovolante francese Latham 20 pilotato da René Guilbaud insieme a Leif Ragnar Dietrichson per raggiungere i naufraghi. E' l'ultimo suo volo, perché dopo due ore dal decollo si perdono le tracce del Latham 20, di cui si ritroverà il galleggiante in mare solamente il 31 agosto. E' invece il 20 giugno quando l'idrovolante italiano pilotato da Umberto Maddalena riesce a sorvolare per la prima volta la zona in cui sono accampati Nobile e i suoi compagni di spedizione e a gettare nei pressi della tenda rossa rifornimenti, scarpe e accumulatori per la radio. Tre giorni dopo l'aereo svedese Fokker 31 riesce a raggiungere la tenda rossa, a bordo c'è posto per una persona. Nobile chiede che venga caricato Cecioni, ma gli ordini che arrivano dalla base, riportati dal pilota Lundborg, sono perentori: il primo a salire deve essere lo stesso Nobile, perché toccherà a lui guidare la ricerca e il recupero dei compagni. Le disavventure, però, non sono finite, perché durante il secondo viaggio del Fokker 31, in fase di atterraggio l'aereo si ribalta e Lundborg si ritrova a dover condividere le sorti dei naufraghi. Viene tratto in salvo il 6 luglio dall'aereo svedese Moth, ma anche quando quest'ultimo torna per recuperare il resto dell'equipaggio non riesce più ad atterrare nonostante i numerosi e rischiosi tentativi di planare nei pressi della tenda rossa. L'ultima chance di salvezza per i naufraghi del Dirigibile Italia si chiama Krassin, il rompighiaccio sovietico partito da Leningrado e su cui si trova a bordo il professor Rudolf Samoilovich, il responsabile dei soccorsi. Il 3 luglio, nel tentativo di aggirare le Sette Isole, a nord delle Svalbard, un urto con ghiacci spessi due metri provoca

la rottura di una pala dell'elica di sinistra, costringendo il Krassin a tornare indietro per effettuare le necessarie riparazioni e fare un rifornimento di carbone. "Tutte le nostre speranze sono riposte sul Krassin. Perciò vi preghiamo di fare quanto è possibile per raggiungere al più presto la tenda": così Umberto Nobile esorta il professor Samoilovich a fare tutto il possibile. Ma ora serve anche l'impossibile, perché il possibile a questo punto non è in grado di salvare le vite degli uomini bloccati tra i ghiacci.

Distanti decine di chilometri, in una posizione sconosciuta a tutti e anche a loro stessi, continua nel frattempo la marcia di Zappi, Mariano e Malmgren. Le condizioni di quest'ultimo, ferito e duramente provato dal freddo e dalla fatica del cammino, si sono aggravate. I tre non sanno che l'SOS di Biagi è stato intercettato né che mezza Europa è impegnata nel più imponente tentativo di soccorso tra i ghiacci che la storia abbia mai conosciuto. Camminano e basta, nella speranza di scorgere all'orizzonte una roccia, una terra, un segno di vita umana. Nella mente del capitano di corvetta, per contrapposizione, scorrono i ricordi dei combattimenti in Libia per conquistare le regioni della Cirenaica e della Tripolitania, il caldo appiccicoso di Tobruch, i voli compiuti per effettuare i rilievi fotografici e tracciare le carte topografiche, le ricognizioni per le truppe di terra, i campi assolati attorno alla città di Derna, così diversi eppure così simili a quelli di Mercato Saraceno in cui giocava da bambino. "La natura ci parla attraverso tanti piccoli segni, sta a noi capire la storia che ci sta raccontando". Le parole del nonno, pronunciate in un'estate lontana migliaia di chilometri, gli scaldano un po' il cuore. La terra che ha di fronte è bianca, gelida, sempre uguale. L'unico messaggio che sembra poter raccontare ai tre Filippo Zappi non è disposto ad ascoltarlo. Il 18 giugno Ludwig Warming e Sjef van Dongen, due esperti del pack, partono insieme al capitano Sora alla loro ricerca. Da Capo Nord, a bordo di slitte trainate da cani, si dirigono verso l'Isola di Foyen. Se a metà del tragitto Warming, colpito da oftalmia, è costretto a fermarsi in un rifugio, gli altri due soccorritori riescono ad arrivare all'isola allo stremo delle forze, tanto da dover rinunciare a proseguire e a restare a loro volta in attesa dei soccorsi.

Il giorno in cui Filippo Zappi ritrova la sua buona stella è il 10 luglio 1928. Rispondendo all'appello lanciato da Nobile, il comandante del Krassin, con il beneplacito del governo sovietico, cala sul ghiaccio il trimotore Junkers pilotato da Ciuknowski. E' lui che, alle ore 16, vede per la prima volta i tre dispersi dei quali fino a questo momento non si era avuta più alcuna notizia. Dall'alto dell'aereo sono tre piccole bollicine nere che avanzano su un'enorme distesa di ghiaccio. Per il trimotore tornare al Krassin non è possibile a causa della nebbia, Ciuknowski stesso è costretto a effettuare un atterraggio d'emergenza in cui l'aereo subisce alcuni danni tanto da non poter più decollare, ma ora Zappi, Mariano e Malmgren sono tornati a esistere per il resto del mondo. In realtà le condizioni del meteorologo sono disperate, lo si capisce subito dal messaggio che Ciuknowski lancia al Krassin appena atterrato. "Il carrello nell'atterrare si è frantumato. Noi, tutti sani. Viveri per due settimane. Ritengo necessario che il Krassin si affretti a soccorrere Malmgren prima di occuparsi di noi". Incurante delle avarie del rompighiaccio e della scarsità di carbone nelle caldaie, Samoilovich riparte all'istante e riesce a raggiungere i tre camminatori il 12 luglio. Anzi, i due camminatori, perché Malmgren non ce l'ha fatta: ferito, con alcune parti del corpo congelate, lo svedese è stato costretto ad arrendersi. A richiedere le cure più urgenti ora è Mariano: ha i piedi congelati – uno dei quali dovrà essere amputato – e si trova in uno stato di esaurimento. Il capitano di corvetta Zappi invece sta relativamente bene: è provato, stanco, magro e silenzioso, ma le sue condizioni di salute non sono preoccupanti. Sul Krassin c'è una mesta euforia. Occorre comunque raggiungere in fretta gli uomini fermi alla tenda rossa, che alle ore 16.15 di quello stesso giorno odono un primo fischio di sirena e quattro ore più tardi assistono con le lacrime agli occhi all'arrivo del rompighiaccio.

Quello che accade nelle ore e nei giorni successivi si può trovare dettagliatamente nelle cronache dell'epoca. Nel suo viaggio di ritorno il Krassin recupera i vari soccorritori bloccati a loro volta tra i ghiacci. Nobile chiede a Samilovich di continuare a cercare gli uomini scomparsi a bordo dell'Italia: viene fatto subito un ulteriore tentativo con alcuni idrovolanti e altre ricerche sono effettuate a settembre e ottobre, ma nessuna traccia del dirigibile è mai stata trovata fino a oggi. Il rientro in Italia dei naufraghi è accompagnato da polemiche relative la responsabilità di quanto è accaduto, tanto che viene istituita un'apposita commissione d'inchiesta che dispenserà condanne ed elogi. Gli importanti risultati scientifici passano in secondo piano, nell'epopea fascista non c'è spazio per imprese che non siano totalmente gloriose e leggendarie e il mondo politico lascia soli gli uomini dell'Italia. La storia del Dirigibile Italia fa ufficialmente pace con quella del nostro paese solo nel 1997, quando viene inaugurato a Ny-Ålesund, nelle Isole Svalbard, un centro di ricerca multidisciplinare che prende il nome della spedizione guidata da Umberto Nobile nel 1928. La stazione "Dirigibile Italia", gestita dal CNR (Consiglio Nazionale delle Ricerche) si trova affianco ad altre dieci strutture simili di altrettanti paesi impegnate nello studio dell'ambiente artico e delle sue componenti attraverso progetti e attività continue.

E Filippo Zappi? Tornato in Italia, il capitano di corvetta lascia il mondo delle esplorazioni e inizia la carriera diplomatica. Tra il 1929 e il 1944 è console in Cina, Australia e Portogallo, poi diventa ambasciatore in Arabia Saudita e Finlandia. L'ultimo paese che lo vede impegnato dista poche centinaia di chilometri dal luogo in cui per la prima e unica volta nella sua vita ha sentito di avere il mondo in tasca. La sua residenza, invece, resta fino alla fine dei suoi giorni a Mercato Saraceno, ancorata alla sua casa di famiglia, Villa Zappi. A questo nome e all'intraprendenza di un uomo capace di sfidare il destino sono dedicati oggi due spumanti: un bianco e un rosé, rigorosamente di Sangiovese.

Luca Casadei