

Nautilus  
36



Leonardo D'Imporzano

# Relitti

La nostra memoria in fondo al mare

Nutrimenti  mare

© 2025 Nutrimenti srl

Prima edizione novembre 2025  
**www.nutrimenti.net**  
via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

In copertina: © Gabriele Paparo

ISBN 979-12-5548-128-7  
ISBN 979-12-5548-131-7 (ePub)

## Indice

Prefazione	9
<i>Friendly floatees</i>	13
La nave di Majorana	17
Il tesoro del <i>Polluce</i>	23
La strage dimenticata dell' <i>Arandora Star</i>	33
<i>L'Aviatore</i>	41
La battaglia delle Egadi	51
Per chi suona la campana	61
Il relitto (fantasma) dell' <i>Olandese Volante</i>	67
Il rinoceronte che fece naufragio	73
Le navi di Garibaldi	79
Nomi e vite di navi e persone	93
La nave galenica di Baratti	107
Le navi si perdono a terra	117
L'effetto farfalla'	127
Dalla Luna alle profondità del mare	141
La scrivania del presidente	151
L'incredibile naufragio del <i>Vasa</i>	161
Il relitto errante: la leggenda della <i>SS Baychimo</i>	173
Il dolore supremo della guerra: il naufragio della <i>HMY Iolaire</i>	179
Gli argonauti dei mondi polari	185
Postfazione	197



*Davanti al mare siamo tutti uguali. Il mare non giudica, il mare accoglie*  
Jean-Claude Izzo

*Fate buon viaggio nel mondo della lettura*  
Eleonora, 5 anni



## Prefazione

Del mare possiamo scientificamente misurare la salinità e la temperatura, determinare le varie profondità, o, ancora, mappare con assoluta precisione le asperità e le depressioni dei fondali; studiare, catalogandole e classificandole, le specie bentoniche o pelagiche che lo abitano. Ma ogni volta che vogliamo parlare del mare nel suo concetto più ampio, non possiamo farlo se non mescolando tra loro, oltre alla scienza, anche le storie di naufragi, di navi e galeoni, dei miti millenari e delle superstizioni che lo caratterizzano, perché il mare è da sempre, per l'uomo, un catalizzatore fortemente positivo e come diceva Baudelaire: "Complice della propria irrequietezza".

Lungo le sue rotte, attraverso quelle strade invisibili ma non per l'occhio del marinaio esperto che sin dalla notte dei tempi, guidato solo dai venti e dalle stelle, le traccia sicuro da una sponda all'altra degli oceani, i popoli si sono sempre sentiti vicini fra loro, perché il mare, non avendo confini, non ha mai avuto vere frontiere.

Su di esso si sono consumate poche ma violente battaglie spesso determinanti non solo per i popoli che le hanno combattute, ma anche per l'intera civiltà umana con la contrapposizione netta, più che degli eserciti, dei valori morali messi in campo.

Nel 480 a.C. nella battaglia di Salamina, si fronteggiarono da una parte i greci e dall'altra i persiani, ponendo, con la vittoria

ellenica, il perdurare dei più alti valori di democrazia e del progresso della filosofia.

Il 10 marzo 241 a.C. nella battaglia delle Egadi, i romani sconfissero definitivamente i cartaginesi nella Prima guerra punica, determinando così il progredire di quella civiltà che possiamo oggi definire come 'prima vera aggregazione europea': sotto l'impero di Adriano, durante la *pax romana*, Roma estendeva il proprio dominio dal Sahara marocchino sino all'Eufrate (l'attuale Siria e Iraq), dall'Inghilterra (della Brexit) sino al Danubio.

Con un poderoso salto temporale, il 7 ottobre 1571 a Lepanto, la Lega santa con la vittoria sull'impero ottomano fermò invece la conquista islamica dell'Europa, mentre con la battaglia di Trafalgar del 21 ottobre 1805, che si concluse a favore dei sudditi di Sua Maestà, si pose fine al secolare duello anglo-francese per il controllo degli oceani.

Eppure, di queste violente battaglie che con i loro morti e feriti hanno colorato il mare di rosso sangue, sui libri di storia resta ben poco, finendo per cancellare via via nei secoli, oltre alle prodezze eroiche, anche gran parte dei nomi dei comandanti e delle navi.

È l'*enantiosemia* del sale: che se a terra porta con sé un profondo significato naturale e simbolico di conservazione e quindi di memoria, nel suo elemento naturale, l'acqua, agisce come un viatico verso l'oblio.

Secondo l'UNESCO, sono oltre tre milioni le imbarcazioni, di varie fogge e materiali, che per i più diversi motivi giacciono negli abissi marini.

Ma cos'è davvero un relitto? Se lo chiedono da sempre archeologi ed esploratori subacquei che scendendo con attrezzature sempre più sofisticate e con potenti luci cercano di illuminare il nero del mare profondo, affrontando così un'esplorazione che talvolta sa di profanazione.

Un relitto in fondo al mare è, infatti, il segno tangibile di una tragedia che, in un tempo più o meno remoto, si è consumata. È una capsula del tempo che iberna, nel momento preciso nel quale i flutti ingoiano lo scafo, la vita di chi era a bordo cristallizzando contestualmente anche la cultura del periodo in cui è avvenuta: gli usi e i costumi, le conoscenze scientifiche ma anche quelle artistiche, architettoniche e ingegneristiche.

Nel tempo in cui il ferro subisce il suo lento degrado, poiché il sostantivo 'relitto' va di pari passo con quello di 'ruggine', mentre le reti da pesca lo avvolgono in un soffocante abbraccio, gorgonie e coralli creano su di esso un primo substrato, i pesci lentamente lo colonizzano trovando, tra le lamiere che gradualmente collassano, una protezione dai loro predatori naturali.

Recuperare per tempo dalle profondità questi avvenimenti è un modo per recuperare una memoria storica e renderla in tal modo memoria collettiva.

Ed è quello che spero di aver fatto attraverso le pagine di questo libro, ripescando storie diverse tra loro ma tutte accomunate dall'essere state clamorosi fatti di cronaca che occuparono lungamente le pagine dei giornali nella loro epoca e tutte velate di quel leggero tocco di malinconia che caratterizza da sempre le vere storie di mare.



Avete presente quelle paperelle di plastica gialla con il sorriso sornione disegnato sul volto che galleggiano in maniera placida e tranquilla nelle vasche da bagno dei bambini e talvolta anche degli adulti?

Ebbene, dovete sapere che alcune di esse sono state in passato, e per certi versi lo sono ancora, una fonte preziosa di informazioni, lungo un viaggio che invece di compiersi nelle piccole piscine gonfiabili del mondo ha avuto come spazio l'intero Oceano Pacifico raggiungendo in basso le coste del Cile e dell'Australia, e in su, attraverso il mitico 'Passaggio a nord-ovest', anche l'Oceano Atlantico.

Ma andiamo con ordine; è il giorno dell'Epifania del 1992, quando, da uno degli innumerevoli moli del porto di Hong Kong, la nave cargo *Ever Laurel*, di circa 30.000 tonnellate, si stacca per raggiungere il porto americano di Tacoma sulla costa pacifica degli Stati Uniti, un viaggio semplice e tranquillo di una decina di giorni, identico alle centinaia di viaggi già compiuti dalla nave sulla medesima tratta.

Ma si sa, l'Oceano Pacifico di pacifico ha solo il nome e i temporali possono evolvere, crescere e trasformarsi da leggera pioggerella in tempesta in poche ore, e altrettanto velocemente calmarci.

E così avviene anche durante la notte del 10 gennaio: le onde si innalzano per oltre dieci metri, spazzando con violenza la coperta della nave, il vento infuria e il cattivo tempo non accenna a migliorare, anzi, il barometro continua a scendere mentre il cielo nero

viene squarciato dal bagliore dei fulmini e dai boati dei tuoni. Di colpo uno sbandamento improvviso, il carico si muove mettendo a rischio la nave stessa che si piega paurosamente su un lato, offrendo ancor di più il fianco alla forza delle onde. Il comandante ha paura, così come il suo equipaggio che sembra non ascoltare nemmeno i suoi ordini concitati, tanto che molti dei marittimi incominciano le operazioni per abbandonare la nave. Quando all'improvviso tre container si staccano dai loro supporti e scivolano veloci nel buio, un ultimo lampo li illumina qualche decimo di secondo prima di vederli inghiottiti dal mare.

La nave si ristabilizza immediatamente nell'assetto e riprende la sua rotta. I tre container, invece, si sommano agli altri che vengono annualmente persi dalle navi cargo e che la World Shipping Council, in acronimo 'WSC', stima in circa 1.000-1.500 all'anno, nulla per un traffico di merci pari a ben 120 milioni di container movimentati all'anno ma che diventano un numero considerevole e un rischio serio e concreto per le piccole imbarcazioni, tipo le barche a vela, con le quali negli ultimi anni il report delle collisioni è in deciso aumento.

Per l'equipaggio, fatto un sospiro di sollievo per averla scampata, la storia finisce qui, con un magro rapporto inviato alla proprietà e alla compagnia assicurativa che viene trascritto sul giornale di bordo indicando le coordinate: "44°42' NE, 178°06' E, luogo della perdita".

Ma è qui che nasce la storia meravigliosa dei *friendly floatees*, l'amichevole flottiglia, come viene comunemente indicata dai giornali di mezzo mondo. Uno dei container, infatti, si apre e riversa il suo contenuto di 7.200 confezioni giocattolo della The First Years in mare; all'interno di ogni singolo pacchetto di cartone vi era una papera gialla, un castoro rosso, una tartaruga azzurra e una ranocchia verde, tutti in gomma, per un totale di 28.800 pezzi dall'aspetto, appunto, amichevole. Pezzi che si disperdono singolarmente non appena si disfa il leggero cartoncino che le tratteneva, incominciando così un viaggio che dura tuttora.

Ma al lato prettamente fiabesco della storia, se ne aggiunge uno tutto scientifico, perché questa enorme massa di gomma galleggiante diventa, a un certo punto, di interesse per un gruppo di oceanografi.

I giocattoli, trasportati alla deriva dalle correnti, si dividono e incominciano ognuno un percorso a sé: una prima parte di essi, 111 per la precisione, raggiunge le coste di Sitka, una cittadina costiera

dell'Alaska nella prima metà del novembre dello stesso anno e altri vengono via via ritrovati anche nelle settimane successive, ma è con un annuncio apparso su un giornale locale, il *Daily Sentinel* di Sitka, a firma dell'insegnante di liceo Eben Punderson, che il mondo della stampa inizia a interessarsi della vicenda.

Punderson fa pubblicare un annuncio chiedendo agli abitanti di contattarlo nel caso trovassero altri di questi animaletti gommosi, era infatti convinto che essi venissero da un container perso in mare, come già era avvenuto pochi anni prima, quando, nel maggio del 1990, un cargo perse un container di scarpe della Nike. Ottantamila paia di scarpe che cominciarono a vagare per i mari arrivando dapprima sulle coste dell'Alaska e poi del Canada. In quell'occasione, due oceanografi, Ebbesmeyer e il suo collega Ingraham, riuscirono con una serie di software a tracciare una sorta di 'rotta' delle correnti marine del Pacifico. Uno studio parziale, perché la compagnia che trasportava il container perduto in mare non diede mai le coordinate precise.

Punderson, visto il logo sulle paperelle, contattò la The First Years che non solo confermò l'effettiva perdita del container ma ne fornì anche le relative coordinate. Fu così che attraverso il software Ocean Surface Currents Simulation poterono calcolare con precisione la velocità, la direzione del vento e, di conseguenza, le correnti oceaniche, scoprendo quindi che i piccoli giocattoli di gomma, destinati alle vasche da bagno, in realtà avevano percorso 3.200 chilometri dal punto di partenza per raggiungere le coste di Sitka in un viaggio di soli dieci mesi.

I giocattoli sono diventati quindi dei piccoli segnalatori, continuando a giungere su coste anche lontane.

Negli anni, infatti, si è potuto stabilire come essi si siano dispersi in tre grossi gruppi, uno verso nord, con le coste di Alaska e Canada, un altro verso l'Oceania e un terzo, in giù, sino alle coste del Cile, anche se molti di essi si sono poi fermati all'interno del *Pacific Trash Vortex*, l'immensa 'isola galleggiante' che raduna una buona parte della spazzatura degli oceani.

A ogni singolo ritrovamento la storia dei *friendly floatees* è apparsa sui giornali confondendo sempre più i dettagli, diventando infine, addirittura, un'apprazziatissima fiaba per bambini.

Per i ricercatori quello che era incominciato come uno degli innumerevoli piccoli incidenti è diventato un preziosissimo strumento

per il monitoraggio degli oceani che ha permesso di ‘svelare’ impossibili connessioni. Alcuni di questi giocattoli hanno raggiunto prima la costa del Maine, passando quindi per il mitico ‘Passaggio a nord-ovest’, altre addirittura le coste della Gran Bretagna.

Una paperella è stata ritrovata persino a Newfoundland, laddove giace sul fondo il *Titanic*, mentre lei continuava placidamente a galleggiare, avendo solo perso in parte il suo pigmento giallo. Un’altra ancora, nel febbraio del 2012, è stata drammaticamente ritrovata all’interno dell’intestino di una balena arenata sulle coste dell’Australia.

E se, da una parte, questi giocattoli ci narrano una bella storia, dall’altra ne evocano, quasi senza volerlo, un’altra, di come la plastica stia invadendo sempre più i nostri mari, rimanendo integra o diventando addirittura cibo per molte specie di pesci. Secondo un recente studio, oltre il 52 per cento delle tartarughe marine al mondo ha ingoiato della plastica, per molte di esse è stato anche l’ultimo pasto.