PROFONDITA' 42 METRI
NEL VASCELLO FANTASMA DELLE GALITE
E' IL RELITTO DEL MERCANTILE HEDIA?

Sul finire del 2025, riordinando i suoi archivi fotografici, l'attenzione dell'Autore cadde su una scatola contenente vecchie fotografie che non vedeva da tempo. Le immagini lo riportarono al 1973 quando, insieme alla sua futura moglie Michela e l'amico editore Alessandro Olschki, esplorò il relitto di un mercantile affondato nelle acque dell'arcipelago tunisino delle Isole Galite. Oggi le foto subacquee di quel relitto e la sua testimonianza, riportata per esteso nelle pagine che seguono, potrebbero gettare una nuova luce su un mercantile scomparso misteriosamente nel nulla durante una burrasca e mai più ritrovato: l'Hedia.

Il brigantino a vela e a motore Makatea con il quale siamo giunti alle Isole Galite. Fu costruito nel 1888 e adibito al trasporto veloce di merci pregiate. Poi negli anni cinquanta venne adattato a barca da diporto, creando un'ampia tuga e sotto la tolda diverse cabine per gli ospiti, il comandante e due marinai.

Sul finire del 2025, mentre riordinavo i miei archivi fotografici, aprii una scatola contenente vecchie fotografie che non avevo più guardato da quando le avevo realizzate. Quelle immagini mi hanno riportato indietro nel tempo, al 1973, quando compii un'affascinante esplorazione subacquea insieme alla mia futura moglie Michela e all'amico ed editore Alessandro Olschki, all'interno del relitto di una nave mercantile affondata nelle acque dell'arcipelago tunisino delle Isole Galite.

Osservando quelle fotografie mi sono chiesto se, a distanza di oltre cinquant'anni, fosse possibile trovare in rete qualche informazione su quella nave - della quale all'epoca ero riuscito a reperire solo notizie vaghe e frammentarie - e con mia grandissima sorpresa apprendo che in quelle stesse acque era stata data per dispersa, nel 1962, una nave simile a quella che esplorammo. Si trattava del mercantile Hedia, la cui scomparsa con tutto il suo equipaggio, ancora oggi avvolta nel mistero, ha suscitato clamorose inchieste giornalistiche che le hanno conferito i contorni di una spy story, fatta di segreti di Stato e insabbiamenti.

Decido quindi di approfondire la faccenda, mettendo a confronto le informazioni che reperisco in rete con le deduzioni che feci subito dopo l'esplorazione. I miei ricordi di allora, come quelli attuali, sono vividissimi e questo mi ha permesso di ricostruire quella difficile esplorazione e di trarne delle conclusioni che potrebbero gettare una nuova luce sull'intera vicenda.

La misteriosa storia della Nave Hedia

Prima di addentrarmi nei particolari e di riferire sui fatti che mi portano a ricollegare il relitto esplorato nel 1973 con la scomparsa del mercantile Hedia, mi sembra doveroso fornire qualche informazione circa la storia di questa nave. La mia è una sintesi delle parole di due penne autorevoli, che condussero indagini e scrissero copiosamente al riguardo.

Si tratta anzitutto del giornalista Gianni Roghi, subacqueo ed esperto di "cose di mare", il quale verso la fine del 1962 pubblicò sul n.52 dell'Espresso un approfondito articolo sull'affondamento della nave Hedia, avvenuto solo qualche mese prima. In continuità con il contributo di Roghi, si inserisce il recente libro-inchiesta del 2021 scritto dal giornalista Gianni Papa, "Hedia: ultimo messaggio 10.00N807".

Alessandro Olschki, pioniere delle attività subacquee. Nella sua qualità di editore era stato il primo direttore della rivista Mondo Sommerso.

L'Hedia era una nave mercantile salpata da Ravenna carica di concimi chimici e misteriosamente scomparsa il 14 marzo del 1962 al largo delle coste tunisine, mentre tornava in Italia con un carico di minerali provenienti dal Marocco, percorrendo la rotta da Casablanca a Venezia. Era una nave battente bandiera liberiana, ma con equipaggio, porti e commerci italiani.

Ultima notizia certa è il cablogramma lanciato dalla nave nei pressi delle Isole Galite (Tunisia), in cui si parlava di mare forza 8, dopodiché calò il silenzio. Passarono giorni senza notizie, poi arrivarono, ma furono contraddittorie o false. Le ricerche vennero avviate con 8 giorni di ritardo e dopo sole tre settimane la nave, mai ritrovata, fu dichiarata "dispersa con tutto l'equipaggio" composto da 19 marinai italiani e da un inglese.

La baia "Scoglio di Pasqua", nella parte meridionale dell'isola La Galite. Dalla parte opposta si notano le altre isole dell'arcipelago.

Gli interrogativi si susseguirono. Nessun SOS venne registrato e alcuni rottami recuperati furono ritenuti incompatibili con l'eventuale disastro marittimo di una nave di quel tonnellaggio. Poi vi furono i misteriosi silenzi delle autorità tunisine e francesi, voci mai provate di traffico di armi verso i patrioti algerini e l'ipotesi di un siluramento più o meno "accidentale" da parte di navi forse francesi.

Tutto si concluse con un< niente. Niente sulla sorte della nave e del suo equipaggio, ma solo le compagnie di assicurazioni che pagarono gli indennizzi e uno Stato, quello italiano, che liquidò le pratiche e chiuse il caso, lasciando però irrisolto uno dei più inquietanti "gialli" marittimi del secolo.

L'avventurosa esplorazione del 1973

Veniamo alla storia della mia esplorazione. Nell'estate del 1973 ricevo una telefonata dall'amico Alessandro "Bubi" Olschki, noto editore, primo direttore della rivista Mondo Sommerso e pioniere della pesca e delle attività subacquee. L'avevo conosciuto nell'ambito del CIRSS, Comitato Italiano Ricerche e Studi Subacquei, del quale eravamo soci fondatori. Bubi stava organizzando una crociera a bordo di un brigantino storico, il Makatea, e mi chiede se volevo parteciparvi con Michela, mia futura moglie, per compiere delle immersioni nel mare che circonda l'arcipelago tunisino delle Isole Galite.

Accetto con piacere. Avrei anzitutto visitato un luogo che ancora non conoscevo e poi si prospettava un viaggio interessante dal punto di vista subacqueo, poiché mi dava la possibilità di esplorare quel mare alla ricerca di antichi relitti, possibili testimonianze da sottoporre a storici e archeologi per la ricostruzione delle antiche rotte marittime.

Al tempo della spedizione nessuno di noi pensava che ci saremmo diretti nelle stesse acque dove, un decennio prima, era scomparsa l'Hedia. Ne conoscevamo la tragica storia, ma l'immergerci in quella zona per noi non aveva alcun legame con la misteriosa sparizione del mercantile.

Salpiamo così dall'Isola d'Elba e dopo una breve sosta in Sardegna, raggiungiamo l'Isola La Galite, la più grande dell'omonimo arcipelago. Attracchiamo nella parte meridionale dell'isola e notiamo alcune barche di pescatori che stanno rientrando. È una buona occasione per ottenere qualche informazione sull'esistenza di possibili relitti e così, con fare amichevole (e aiutati da un cospicuo acquisto di pesce), iniziamo a fare domande.

I pescatori di origine ponzese

Bisogna dire che gli abitanti delle Isole Galite hanno una fortissima e storica connessione culturale, etnica e linguistica con l'isola italiana di Ponza, e per questo scambiano volentieri quattro chiacchere con noi. Così ci indicano una zona dove, a circa 40 metri di profondità, giaceva il relitto di una nave affondata nel 1962. Aggiungono poi che non vi furono superstiti e che i corpi dell'equipaggio non furono mai ritrovati.

A sinistra. I geologi Lamberto Ferri Ricchi e Michela Manzi, al timone del Makatea.

Proprio in quel momento veniamo avvicinanti da un militare della Guardia Nazionale Tunisina che con fare sbrigativo interrompe la conversazione con i pescatori e ci chiede di salire a bordo per controllare i nostri passaporti. Verificato che tutto era in ordine, il militare ci consente di fare una breve passeggiata sull'isola. Michela ed io preferiamo restare sul Makatea per controllare le attrezzature subacquee in vista dell'impegnativa immersione che abbiamo programmato per il pomeriggio sul relitto segnalato dai pescatori.

Recuperati poi gli amici scesi a terra, prendiamo il largo e ci dirigiamo verso il luogo con il relitto indicato dai pescatori. Arrivati sul posto, osserviamo le carte nautiche e indirizziamo il brigantino verso il centro di un'area con un fondale di circa 40 metri di profondità. Scendiamo in acqua con maschera e pinne per effettuare una ricognizione. L'acqua cristallina, l'ecoscandaglio e un po' di fortuna ci consentono di individuare ben presto le alberature del relitto. Ci siamo! Entusiasti, chiediamo al comandante di dare fondo all'ancora.

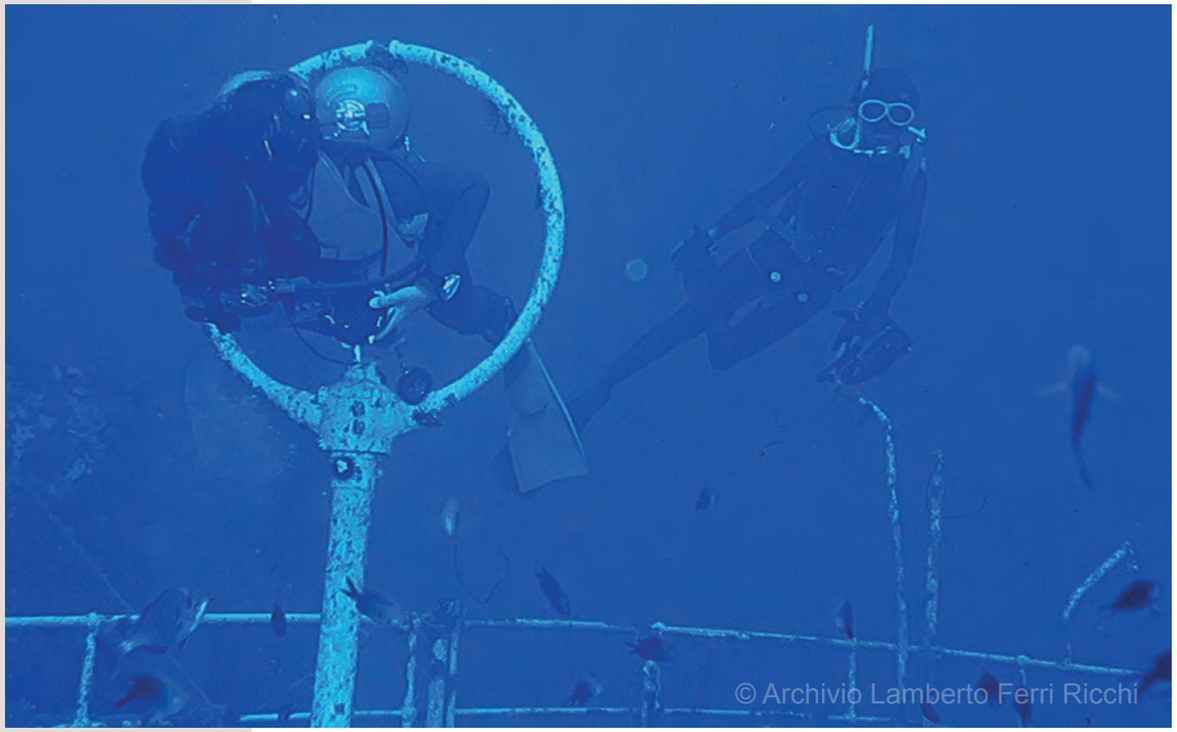
Ci immergiamo sul relitto

Stabiliamo i criteri da adottare per condurre in massima sicurezza le indagini. Siamo consapevoli che, in caso di incidente barico, la speranza di sopravvivenza è legata ad un immediato rientro in Italia, poiché è impensabile trovare nelle vicinanze una camera di decompressione.

Diamo inizio a quelle complesse e faticose operazioni che precedono le immersioni subacquee: ciascuno di noi indossa muta, equilibratore, bombole, erogatore, profondimetro, decompressimetro, cintura zavorrata, coltello, pinne e maschere. Poi giù in acqua. Siamo in tre, tutti muniti di fotocamere subacquee Calypso Nikon con flash a bulbi usa e getta. Bubi porta anche una cinepresa con illuminatore.

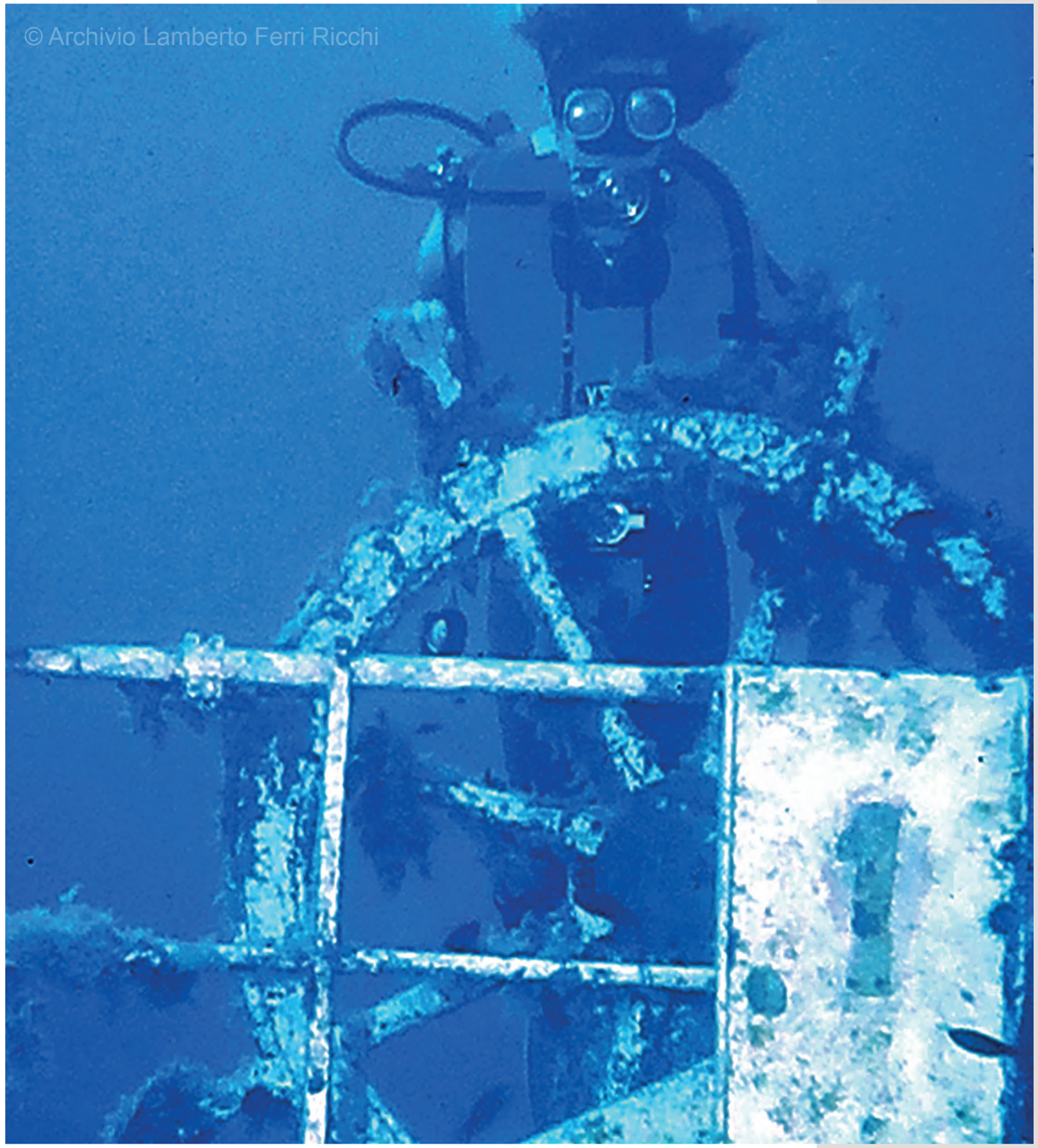
È nostra intenzione ricercare e documentare elementi che possano svelare il mistero di quel tremendo naufragio che, a detta dei pescatori, non diede scampo al suo equipaggio. Questo triste pensiero si sovrappone alla piacevole sensazione che proviamo nel planare su quella nave imponente. Ci posiamo sulla coffa dell'albero di trinchetto, a prua. Poi ci spostiamo sulla coffa dell'albero maestro, al centro,

LE FOTO CHE SEGUONO MOSTRANO IMPORTANTI PARTICOLARI DEL RELITTO. CONFRONTANDOLI CON DELLE FOTO DELL'EPOCA, POTREMMO AVERE O MENO LA CONFERMA CHE SI TRATTI PROPRIO DELL'HEDIA



In alto. Michela passa attraverso l'antenna del radiogoniometro. L'antenna in origine doveva avere un secondo anello ortogonale al primo.

A destra. La foto mostra la bocca della presa d'aria per i locali macchine dalla classica forma a pipa.



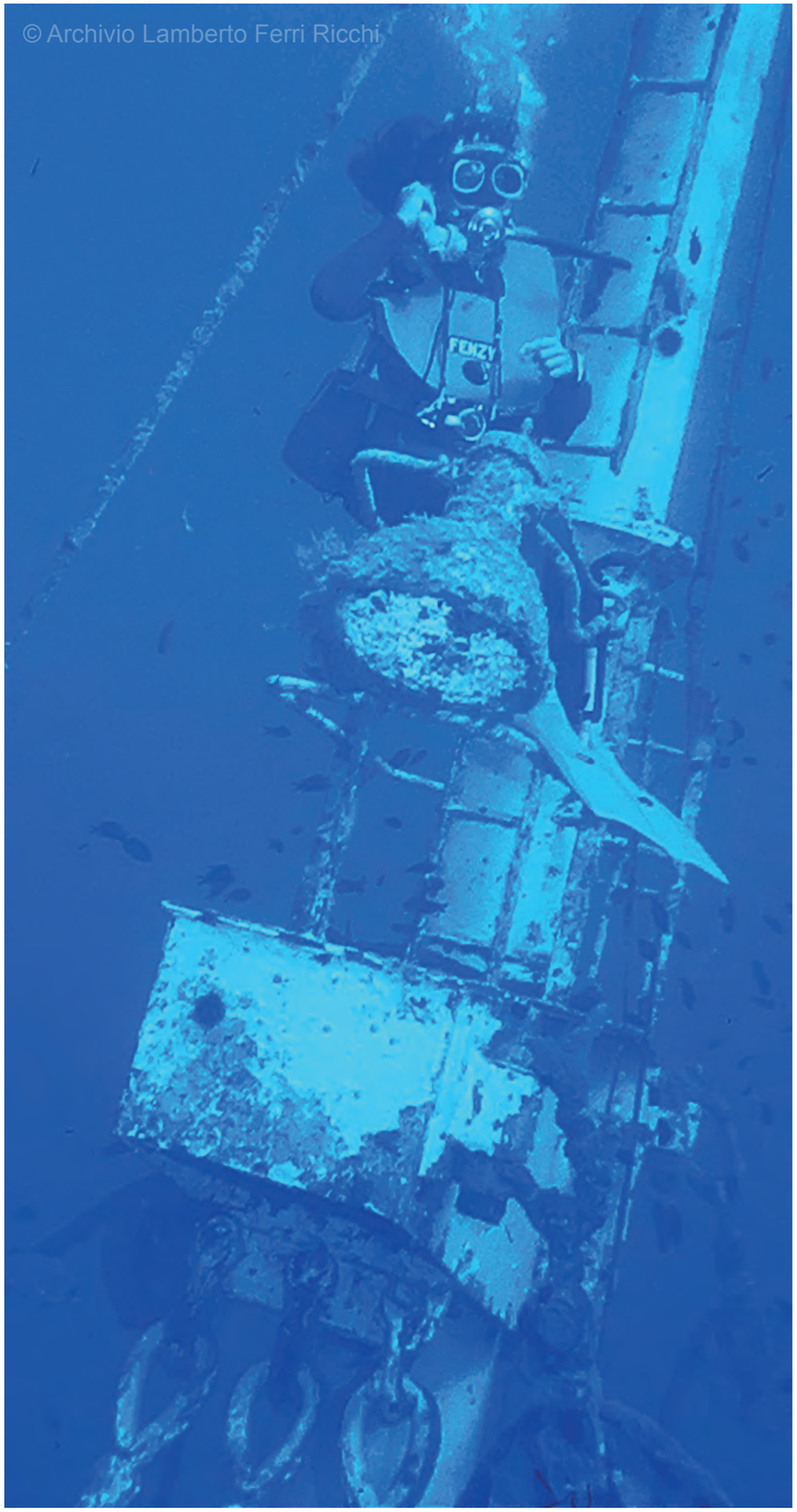
La foto mostra la ruota del timone appoggiata alla ringhiera di protezione dell'aletta di plancia. La ruota era stata sbullonata dal suo supporto e asportata da ladri subacquei dalla sua posizione originaria all'interno della cabina di governo. Poi era stata appoggiata sulla ringhiera in attesa di essere portata in superficie insieme alla chiesuola con la bussola. Furono rubate anche le due campane di bronzo, che di solito si collocano sulle navi allo scopo di scandire i turni di guardia e segnalare situazioni di pericolo. Queste recano quasi sempre il nome della nave, l'anno di costruzione o il porto di registrazione. Fu un semplice furto o un tentativo di non fare identificare il relitto?

Nella pagina affianco. Ci spostiamo verso poppa. A metà nave scavalchiamo la fiancata della tolda e scendiamo in profondità. La parte dello scafo che osserviamo ci sembra integra. Alla profondità di 42 metri raggiungiamo l'elica: ha 4 pale e appare intatta.
Ben presto i nostri decompressimetri segnalano che stiamo per uscire dalla curva di sicurezza. Dobbiamo risalire senza indugi.

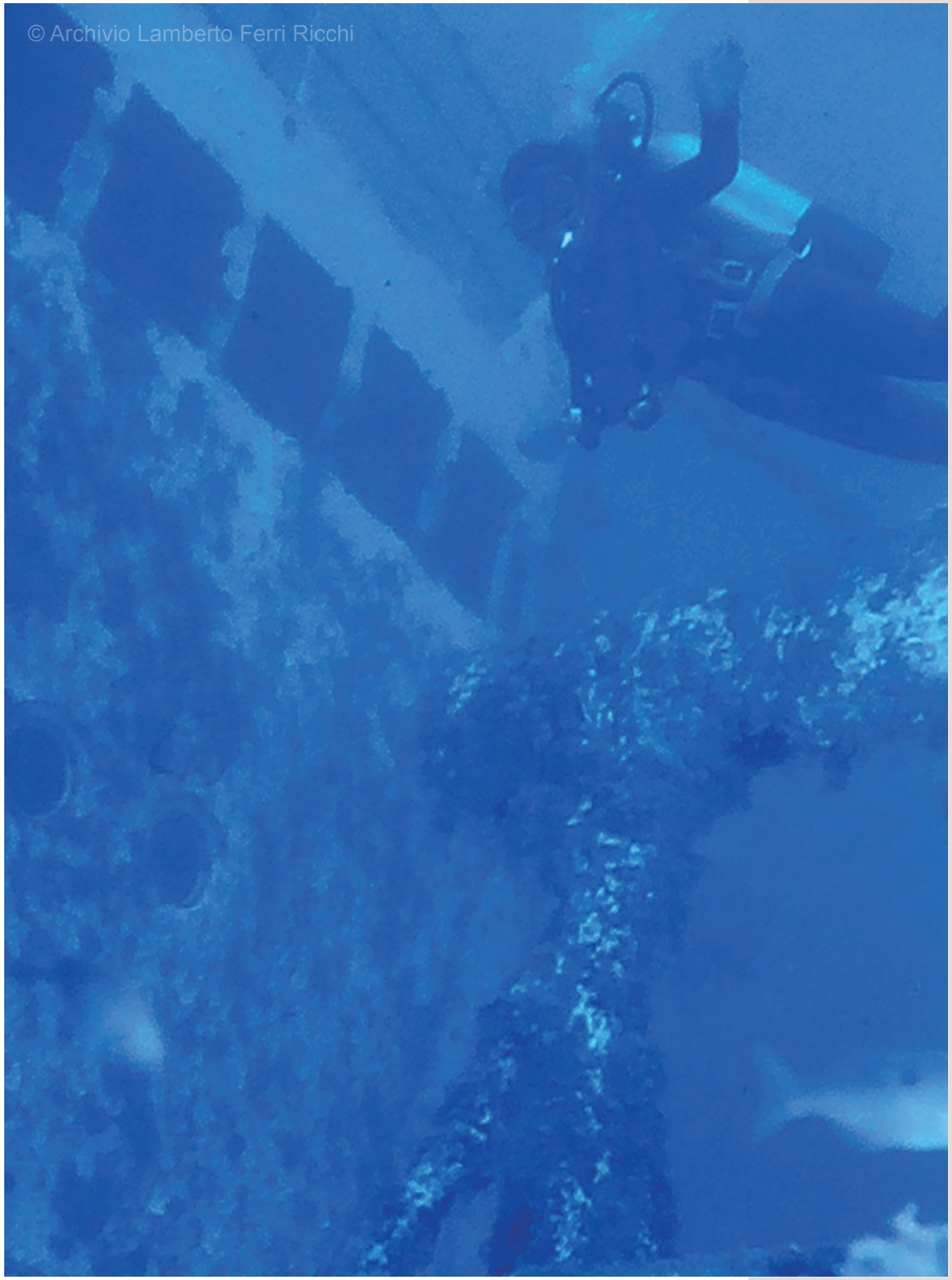
A sinistra. Bubi Olscki si affaccia a una finestra della cabina di comando. Per terra si nota la "chiesuola" contenete la bussola. C'era anche una grande chiave inglese usata per sbullonarla assieme alla ruota del timone e le campane della nave.

L'Autore fu uno dei primi ad utilizzare l'equilibratore Fenzy 70 che divenne poi di uso comune tra tutti i subacquei con il nome di GAV. Con esso poteva restare perfettamente fermo per inquadrare correttamente e scattare foto nitide senza sfocature da movimento. Tanto più che le pellicole dell'epoca erano poco sensibili e imponevano tempi di posa lunghi.

Le due foto mostrano alcuni particolari di un albero della nave che possono aiutare a identificarla. Sono le flange che collegano l'albero costruito in due pezzi. Poi la coffa con la ringhiera. Il grande faro, la scaletta, il sartiame, il telefono per le comunicazioni via filo e la carrucola



La complessa attrezzatura fotografica di Alessandro Olscki. Sullo sfondo si vede il frontale della tuga e nella parte alta, la copertura contornata da una ringhiera di protezione con tre elementi orizzontali. Le finestre della cabina dovrebbero essere sei ed hanno una forma quadrata.

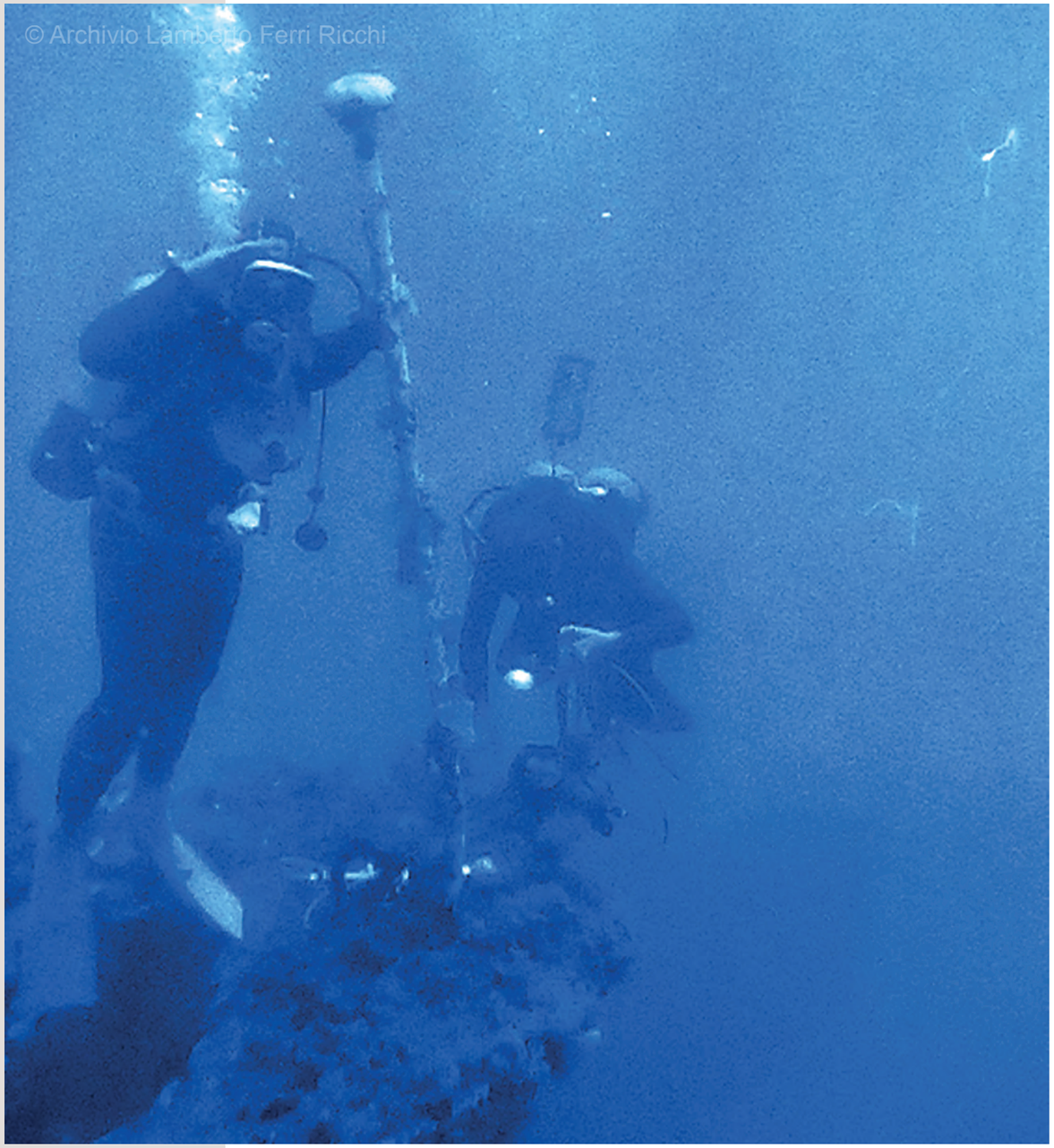


Le finestre della cabina comando e una fascia sottostante con degli oblò. Sopra di esse si nota una ringhiera. In primo piano la parte terminale del boma appoggiato al suo supporto. La vegetazione non ha ancora ricoperto tutta la pittura, a dimostrazione del breve periodo intercorso tra l'affondamento e lo scatto della foto.

© Archivio Lamberto Ferri Ricchi

© Archivio Lamberto Ferri Ricchi

Furti: Interno della cabina comando. A destra la colonna con i comandi per la manovra dei motori elettroidraulici del timone. Manca la ruota, che è stata sbullonata e portata sull'aletta. Sulla sinistra, a terra, si nota la "chiesuola" che contiene la bussola, sbullonata e poi abbandonata. Foto di destra: Michela, seduta sulla ringhiera dell'aletta di plancia, con una macchina da scrivere rinvenuta nella cabina. Ai suoi piedi si nota un grosso accumulatore da 24 volt posto all'interno di un baule di legno inserito su un apposito supporto. Serviva a mantenere efficienti tutti gli apparati radio ed elettrici della nave, dopo l'allagamento del motore della nave e della dinamo. La posizione esposta alle intemperie indica che probabilmente fu messa sotto carica con un piccolo gruppo elettrogeno, posto all'esterno in fase di emergenza, per via dei fumi di scarico del motore e successivamente rubato.

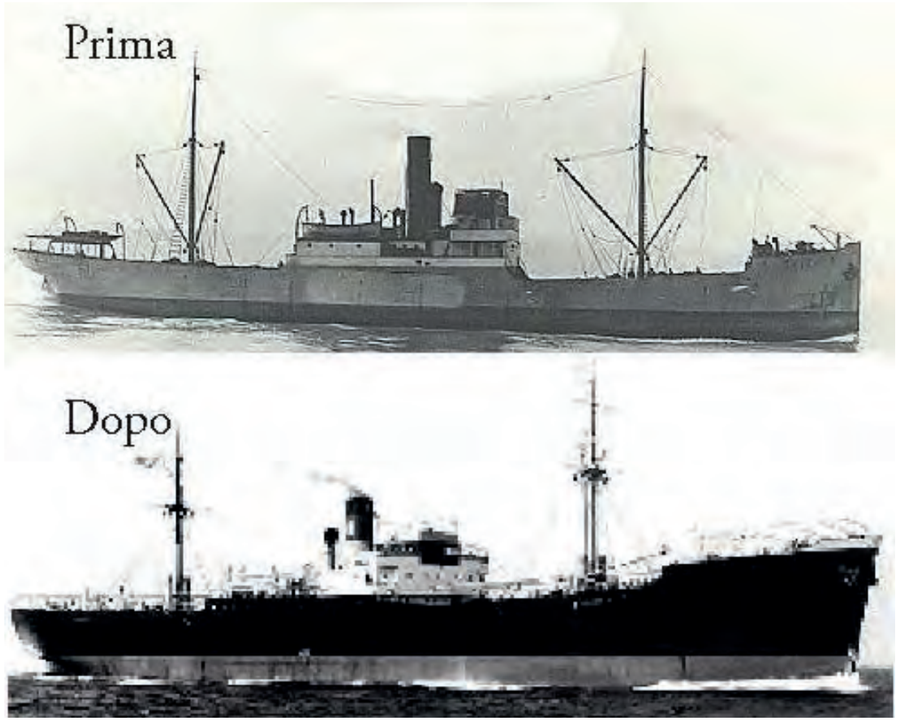


Sulla prua notiamo un' asta verticale sormontata da un fanale. Di notte aiutava l'ufficiale di guardia a percepire l'orientamento della prua. Quand'era in porto serviva come supporto per issare una piccola bandiera nazionale o della compagnia armatrice.

contornati da nutriti branchi di pesci che fanno la spola attorno ai due alberi.

Abbiamo così modo di ammirare la nave in tutto la sua grandezza e notiamo, così, ampie superfici non ancora ricoperte dalla vegetazione che mostrano la verniciatura ancora lucente. Osservo la tolda e noto un boccaporto della stiva aperto. Lo raggiungiamo. Sono un esperto speleosub, avvezzo agli ambienti sotterranei sommersi, per cui vi entro senza esitazione, ma con molta cautela, perché non ho con me una sagola guida. Ed ecco che le mie pinne e l'aria degli erogatori iniziano a creare dei mulinelli d'acqua, così ben presto vengo avvolto da una nube di flocculi biancastri che intorbidano l'acqua. La visibilità che si riduce rapidamente m'impone di uscire subito dalla stiva.

Proseguiamo. Scavalchiamo una fiancata e ci dirigiamo verso poppa e poi giù, fino a raggiungere l'elica a circa 42 metri di profondità. Fotografo Michela accanto all'elica, per stabilirne le dimensioni, poi esamino i miei strumenti e noto che il decompressimetro segnala una prossima uscita dalla



Tratto da: https://rivista.edizionimalamente.it

Ai primi di febbraio del 1962 la Generous fu tirata in secco per effettuare dei lavori di manutenzione straordinaria. La nave subì così tante modifiche da renderla irriconoscibile. Anche il nome della nave fu modificato, la vecchia Generous fu ribattezzata Hedia. Ultimati i lavori la nave riprese immediatamente il mare. Il costo di questo camouffage fu molto oneroso e dato che la Hedia avrebbe dovuto navigare ancora pochi mesi, tutta questa operazione dal punto di vista prettamente economico rimane un mistero.

curva di sicurezza. Mentre risaliamo osservo come la fiancata della nave appare integra.

Arriviamo sopra la tuga, dove noto una grossa presa d'aria somigliante a una pipa rovesciata e l'antenna, malconcia, del radiogoniometro. Adesso ci troviamo a circa 20 metri di profondità, con aria sufficiente per una decina di minuti di attività e altrettanti per la decompressione.

Voglio esaminare l'interno della cabina di comando. Guardo Michela e Bubi e a cenni comunico le mie intenzioni. Il loro consenso mi conforta. Giro attorno alla cabina: le due porte di accesso che comunicano con le alette laterali sono aperte.

Ladri nella plancia di comando

Entro con Michela nella cabina di comando: noto la strumentazione di navigazione, il piantone del timone, ma senza ruota: evidentemente è stata sbullonata e asportata. Vedo, poi, sul pavimento una colonna di ottone con sopra la "chiesuola" con la bussola magnetica per la navigazione. Era stata sbullonata, certamente per rubarla, poi per qualche motivo era stata abbandonata. Sul pavimento giace una grande chiave inglese lunga circa mezzo metro: era l'attrezzo servita ai ladri per sbullonare la ruota e la chiesuola con la bussola.

Michela mi mostra una macchina da scrivere appoggiata su una mensola. Decido di fare una foto originale: la dattilografa subacquea. Usciamo dalla cabina ci spostiamo sull'aletta e Michela si mette in posa con la macchina da scrivere. Mentre la fotografo noto, sul pavimento dell'aletta, un grosso accumulatore in un baule di legno. Penso che la sua posizione sia piuttosto anomala, considerando che l'attrezzatura avrebbe dovuto essere protetta dalle intemperie e non posizionata in un luogo tanto esposto.

È tempo di risalire. Facciamo le tappe di decompressione poi torniamo in superficie e saliamo sul brigantino. Siamo pienamente soddisfatti dell'esplorazione. Bubi ed io commentiamo l'immersione e ci accordiamo per scrivere un articolo da pubblicare su Mondo Sommerso. Poi indirizziamo il brigantino verso la Sardegna dove incontriamo degli amici e facciamo diverse altre immersioni.

E' possibile che la nave Hedia sia stata affondata con delle mine magnetiche poste sotto lo scafo. Gia nel corso del secondo conflitto mondiale un nostro assaltatore dei reparti Gamma, la medaglia d'Oro Luigi Ferraro, (nella foto, a sinistra insieme all'Autore) affondò da solo due mercantili, ne danneggiò un terzo e ne attaccò un quarto con dei bauletti esplosivi muniti di temporizzatori a elica avvitati sull'aletta antirollio.
Così l'ordigno esplodeva in mare aperto dopo che la nave aveva lasciato il porto.
Il lento affondamento non causò vittime.
Di recente un'altra nave ha subito una simile sorte. Si tratta della "Rainbow Worrior", nave ammiraglia di Greenpeace che fu affondata nel 1985 nel porto neozelandese di Aukland, tramite due mine magnetiche collocate all'esterno dello scafo da agenti dei servizi segreti francesi, provocando una vittima. Gli autori furono arrestati e condannati.

Tornati a casa, il susseguirsi di nuovi avvenimenti e di impegni personali ci fanno mettere da parte quella straordinaria avventura sul relitto delle Isole Galite e alla fine nulla viene pubblicato.

Come detto, le foto finirono in una scatola ed esaminandole con curiosità, mi sono domandato se qualcuno avesse identificato il relitto che esplorammo. Scoprii così la storia della misteriosa scomparsa del mercantile Hedia, avvenuta poco più di dieci anni prima, proprio in quelle acque.

Che il relitto sia davvero la nave Hedia?
Le informazioni che riesco a reperire online, messe a confronto con quanto documentai sulla relitto delle Isole Galite, mi portano ben presto a domandarmi se la nave che esplorammo possa essere l'Hedia. Era questo un mercantile dato per scomparso misteriosamente nei pressi delle Isole Galite con tutto l'equipaggio e sul quale sono stati scritti, anche recentemente, numerosi articoli, libri e girati documentari.

Ricordo anzitutto che quando i pescatori ci parlarono del relitto, ci riferirono che il naufragio avvenne nel 1962, data questa che coincideva proprio con quella della scomparsa dell'Hedia. Affermarono poi che l'equipaggio di quella nave non fu mai ritrovato. Sappiamo, oggi, che la stessa sorte toccò anche all'equipaggio del mercantile scomparso.

Fotografie da secretare
Ma se la nave da noi esplorata non fosse stata l'Hedia, di quale altra imbarcazione potrebbe trattarsi? Le mie ricerche in rete non evidenziano naufragi di altre navi in quelle zone. I ben noti relitti attorno alle Isole Galite risalgono a prima degli anni cinquanta ed il loro affondamento è riconducibile ad eventi bellici. Il relitto che esplorai mostrava inoltre ampie superfici con scarsa colonizzazione da parte della fauna marina e questo dimostrerebbe il breve periodo trascorso tra l'affondamento e la nostra esplorazione (1973).

Ho poi avuto la sensazione che il militare della guardia nazionale tunisina che eseguì il controllo dei nostri passaporti si fosse indispettito nel vederci parlare con i pescatori del relitto e quindi oggi mi domando se non fosse per il timore che trapelasse qualche informazione che doveva rimanere riservata.

Nonostante si parli ancora oggi della scomparsa dell'Hedia, sono poche le foto che riesco a trovare online. Poi direi che sono pressochè tutte uguali e molto sgranate. Possibile che nessuno dei familiari abbia delle foto scattate dal proprio caro a bordo dell'Hedia o sulla banchina? Viene da pensare che ci siano stati degli accordi segreti per non metterle in circolazione.

Confrontando la foto "ufficiale" dell'Hedia con le foto subacquee del relitto ho comunque notato notevoli somiglianze. In entrambe sono anzitutto presenti due alberi con coffe. Inoltre, un mercantile di 4.000 tonnellate di quell'epoca avrebbe avuto una lunghezza standard di circa 95 metri e una larghezza di circa 14 e queste misure sono paragonabili con quelle del relitto che esplorai.

È stato poi impossibile per noi dare un nome a quel relitto. Il nome regolamentare impresso sullo scafo non era leggibile ed erano inoltre scomparse le campane di bronzo, collocate sulle navi allo scopo di scandire i turni di guardia e segnalare situazioni di pericolo. Queste recano quasi sempre il nome della nave, l'anno di costruzione o il porto di registrazione. La loro rimozione era stato un semplice furto o un tentativo di non fare identificare il relitto?

Se poi volessi avvalorare ulteriormente la tesi che quel relitto fosse l'Hedia, potrei portare come altra prova quella del carico nella stiva. Sappiamo che l'Hedia trasportava 4.000 tonnellate di roccia fosfatica macinata. Questo spiegherebbe perché, quando mi inoltrai in una stiva del relitto, l'acqua fino a quel momento cristallina si fece rapidamente torbida. Le minute particelle di fango sospese nell'acqua potevano essere il risultato della decomposizione del carico di minerali fosfatici.

Le cause dell'affondamento
Ciò che mi apparve subito chiaro, allora come oggi, è che la nave si fosse adagiata sul fondale sabbioso in posizione orizzontale e che non fossero visibili segni di deformazione, almeno per la buona porzione di scafo che esaminammo, il che escluderebbe anzitutto violente collisioni con altre imbarcazioni o scogli. Questo renderebbe plausibile l'ipotesi che il relitto fosse stato stato danneggiato da una piccola carica esplosiva posta sotto la chiglia, la quale avrebbe aperto una falla irreparabile tale da provocarne l'affondamento, ma senza mandare in frantumi la nave.

Nel corso del secondo conflitto mondiale un nostro assaltatore dei reparti Gamma, la medaglia d'Oro Luigi Ferraro, affondò da solo due mercantili, ne danneggiò un terzo e ne attaccò un quarto con dei bauletti esplosivi muniti di temporizzatori avvitati sulle alette antirollio degli scafi.

Nel 1985 un'altra nave ha subito una sorte simile. La "Rainbow Warrior", nave ammiraglia di Greenpeace, fu affondata nel porto di Aukland in Nuova Zelanda tramite due mine magnetiche collocate all'esterno dello scafo da agenti dei servizi segreti francesi. Furono poi arrestati e condannati.

Tornando al relitto, nel corso dell'esplorazione notai come una stiva fosse completamente aperta e da subito ne fui sorpreso, poiché le norme marittime prevedevano e prevedono tutt'oggi tassativi sistemi di chiusura stagna delle stive, per garantire stabilità e galleggiabilità della nave. È dunque probabile che il comandante, accortosi della falla e constatata l'impossibilità di tamponarla in alto mare e con una burrasca in corso, condusse la nave a ridosso dell'Isola La Galite, nel tentativo di salvare il carico e l'equipaggio, fermandola quando raggiunse un fondale di circa 40 metri. La prassi marittima degli anni '50 stabiliva infatti che quella era la profondità ideale alla calata delle ancore di un mercantile della stazza dell'Hedia. Dopo aprì una stiva, con l'idea di tamponare la falla, per poi far rimorchiare la nave in un bacino di carenaggio.

Stando a questa mia ricostruzione, la nave stava affondando, seppur lentamente, e in breve tempo la sala macchine si sarebbe completamente allagata mandando fuori uso il motore e la dinamo. Il Comandante ordinò certamente di trasportare all'esterno il piccolo gruppo elettrogeno e una seconda batteria - accessori di emergenza obbligatori a bordo di tutte le grandi navi - così da alimentare i circuiti essenziali per le comunicazioni radio e i motori idroelettrici che comandano il timone. C'è tuttavia un'altra ipotesi che merita di essere presa in considerazione. Il Comandante, invece di tentare il salvataggio della nave e del carico, potrebbe aver ricevuto dall'armatore l'ordine di aprire le valvole di allagamento per affondarla rapidamente.

Tale scenario apparirebbe verosimile qualora si accreditasse la tesi secondo la quale il mercantile stesse trasportando un carico non autorizzato. In tal caso, uno spiaggiamento o il rimorchio verso un porto tunisino attrezzato avrebbero inevitabilmente svelato il contenuto della stiva: forse armi o altro materiale illecito, con conseguenze gravissime per chi stava dietro all'operazione.

A questo punto una domanda sorge spontanea: che fine ha fatto l'equipaggio di quella nave? Potrebbe essere stato tratto in salvo da un'imbarcazione che magari stava seguendo il graduale svolgersi dell'affondamento? A queste domande non posso dare alcuna risposta, ma sicuramente è rimasto impresso nella mia memoria quanto riportato dai pescatori circa le sorti dell'equipaggio del relitto, ossia non venne ritrovato alcun corpo.

CONCLUSIONI

Le mie ricerche hanno avuto il solo scopo di far emergere alcuni elementi che possano aiutare a risolvere un cold case che ancora oggi infiamma gli animi dei discendenti dei marinai scomparsi e che giustamente continuano a pretendere la verità.

Non sono in grado di dire con assoluta certezza se il relitto da me esplorato fosse davvero quello del mercantile Hedia. Esistono sicuramente molti elementi che suggeriscono dei collegamenti, ma nessuna prova obiettivamente certa. Prove convincenti potrebbero venire dalla comparazione delle foto che ho scattato al relitto sommerso - oggi riportate in questo racconto - con delle immagini dell'Hedia più nitide e particolareggiate. Ma non sono riuscito a reperirle in rete. Mi viene il dubbio che furono fatte scomparire.

Ma se la nave da noi esplorata non fosse stata l'Hedia, di quale altra imbarcazione potrebbe trattarsi? Le mie ricerche non hanno evidenziato naufragi di altre navi alle Isole Galite. Esisterebbero solo relitti che risalgono agli ultimi due conflitti mondiali.

La domanda fondamentale è comunque sempre la stessa: cosa accadde veramente il 14 marzo del 1962 all'Hedia quando navigava al largo delle Isole Galite? Cosa accadde a quelle 20 persone? "Per venti persone non si può fare la guerra a un alleato" pare avesse dichiarato il Primo ministro Fanfani ai familiari dei dispersi.

Se allora la "ragione di Stato" avrebbe impedito la divulgazione dei fatti, oggi, a oltre sessant'anni di distanza, non vi sarebbe più alcun motivo di mantenerla.

IL PIU' INCREDIBILE "GIALLO" MARINARO DI QUESTO SECOLO

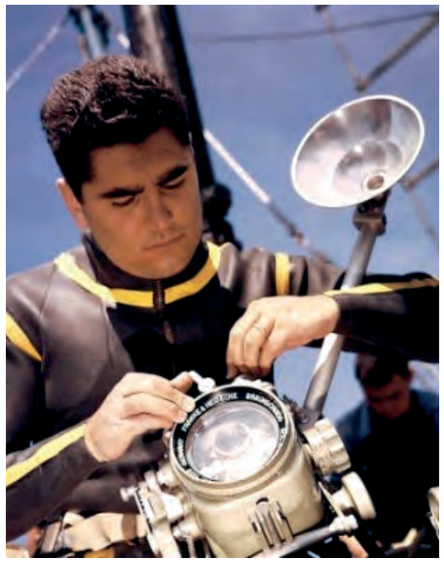
Riporto, infine, quanto scrisse il giornalista Gianni Roghi sul finire del 1962 sul numero 52 dell'Espresso. Il suo fu un articolo approfondito sull'affondamento della nave Hedia, avvenuto solo pochi mesi prima, che divenne una fonte di riferimento per la maggior parte degli articoli pubblicati successivamente da altri giornalisti. Si tratta di una delle testimonianze chiave sull'irrisolto mistero della nave.

Il Vascello dei fantasmi

L'ultimo colpo di scena, a nove mesi dalla scomparsa della nave: i marinai riconosciuti in una fotografia dalle famiglie non possono essere loro. E allora?

Sono seduto in un discreto salotto dalle parti di Campo Sant'Angelo, bevo il vermut che mi offrono due signore, sul tavolo sono sparse alcune fotografie. Le due signore puntano il dito su un uomo delle fotografie e dicono: "Questo è mio marito", e "questo è mio fratello". C'è anche una terza signora, venuta a parlare col giornalista, la quale punta il dito su un secondo uomo della fotografia e dice: "Questo è mio figlio". Ma c'è una probabilità su un milione che i due uomini siano marito e fratello, e il figlio di queste tre signore. Queste tre signore quasi sicuramente si sbagliano. E invece si arrabbiano: "Come facciamo a non riconoscere i nostri cari, che sono scomparsi da appena nove mesi!". Ecco: è l'ultimo atto del più incredibile "giallo" marinaro di questo secolo. E bisogna che ve lo riferisca da capo, altrimenti, perdendo una sola battuta, finiremmo per non capirci più niente.

Il 16 febbraio scorso parte da Ravenna una nave di 4.300 tonnellate che si chiama Hedia. È una vecchia barca svedese del 1919, rimessa in sesto più volte: l'ultima, proprio prima di iniziare il nuovo viaggio: una ventina di giorni in un cantiere veneziano. Una vecchia, buona, onesta barca. Una volta si chiamava Milly, poi Generous, adesso Hedia, e nonostante sia italiana (equipaggio italiano, porti, cantieri, commerci italiani) appartiene ufficialmente alla Compagnia Naviera General S. A. di Panama e batte bandiera non già panamense bensì liberiana (Africaoccidentale). Il solito pastrocchio delle bandiere ombra, per eludere il fisco e conseguire altri vantaggi nei contratti con l'equipaggio. A Venezia parlo con marinai già a suo tempo imbarcati sulla Hedia, parlo con sindacalisti della "Gente di mare", con gente di cantiere: la voce unanime indica quale vero armatore, o almeno quale principale caratista, il capitano Giuseppe Patella, un barese che vive a Venezia da molti anni. Vado a trovare il capitano Patella. Un uomo robusto, diffidente. "È lei l'armatore della Hedia?", gli chiedo. "Ma nemmeno per sogno", salta su, "io sono soltanto l'agente della compagnia di Panama". E dopo avermi spiegato che la Hedia è affondata perché c'era mare a forza 14, e questo per un capitano è un po' curioso perché la massima forza è 10,



Tratto da: Http:bibliotecadiunapneista.it

Gianni Roghi (Milano, 1927 - Bangui, 1967) è stato un giornalista e fotografo italiano. E' annoverato tra le prestigiose firme che hanno contribuito al successo della rivista Mondo Sommerso. La rivista fu la prima a promuovere e diffondere le attività subacquee ricreative in Italia. Collaborò anche con Milano Sera, La Gazzetta dello Sport, il Tempo, Il Giorno e l'Europeo. E' rimasto vittima di un elefante mentre girava un documentario.

mi consiglia di andare a chiedere notizie al suo avvocato.

Così la Milly-Generous-Hedia, svedese-italo-liberiana-panamense, salpa da Ravenna carica di concimi chimici, diretta in Spagna. L'equipaggio è di diciannove italiani e un marinaio di Cardiff. Tutto bene fino a Tarragona e poi Burriana. Da Burriana la Hedia riparte vuota (o con misteriose cassette?) il 5 marzo diretta a Casablanca. La faccenda delle cassette è un borbottio che circola ancora adesso, ma stabilire chi l'abbia messa in giro è ormai impossibile: nessuno conferma, nessuno smentisce. I1 nostro ministero degli Affari Esteri, in un esposto ufficiale, a un certo punto scrive così: "Non si può escludere che la nave abbia imbarcato in Spagna o in Marocco delle armi destinate a qualcuna delle parti contendenti in Algeria (FLN od OAS)". A Venezia c'è chi mi dice: "Ma no, lei sa benissimo che tutti gli ufficiali dei cargo, un po' di contrabbando lo fanno sempre, per arrotondare. Ma sono sigarette, whisky, mica armi".

Armi o whisky, la Hedia tocca Casablanca, carica quattromila tonnellate di fosfati da portare a Porto Marghera senza più scali. Ma a Casablanca, come nei film, comincia il mistero. Nessun parente dei marinai e degli ufficiali riceverà mai posta da Casablanca, nemmeno una cartolina. Per gli ufficiali si può anche capire: per loro è routine, ma nell'equipaggio ci sono ragazzi al primo imbarco; possibile che nemmeno uno resista alla tentazione di farsi vivo dalla favolosa Casablanca? L'ultima lettera dalla Hedia, scritta l'8 marzo in navigazione tra Burriana e il Marocco, e col timbro di Casablanca, è dell'ufficiale in seconda Elio Dell'Andrea, indirizzata a un suo amico veneziano, Oliviero Buti, comandante di marina. Il Dell'Andrea, che ha venticinque anni, deve riconoscenza al Buti perché costui, amico del comandante Patella (l'agente o caratista della Hedia), gli ha procurato l'imbarco sulla nave. Il Buti telefona alla madre del Dell'Andrea e le legge una parte della lettera. La madre, dopo la tragedia, chiederà ripetutamente di vedere questa lettera (l'ultimo scritto del suo unico figliolo, e lei è vedova), ma il Buti si rifiuterà, e anzi rifiuterà anche ad altri di mostrarla.

Ora io sono davanti alla signora Anna Dell'Andrea, appunto la madre che vorrebbe vedere la lettera del figlio, e le chiedo che cosa il Buti le lesse per telefono. La signora ricorda il brano a memoria, parola per parola: "Non ho mai visto il comandante d'umore così nero, specie in questo momento che stiamo facendo il carico. Quando arrivo a Venezia questo viaggio non lo faccio più". Io ci trovo una contraddizione: come faceva, il suo figliolo, a dire "stiamo facendo il carico" se era in navigazione? La signora non sa, mi ripete la frase scandendo macchinalmente le parole.

I tempi stringono, la tragedia è vicina. La Hedia salpa da Casablanca il 10 marzo, passa Gibilterra, cammina lungo la costa algerina. I1 14 marzo l'agente o caratista Patella, a Venezia, riceve un cablo. Me ne viene mostrata una copia fotostatica: "1.000 Galita 6512 n807 persistendo passeremo sud Sicilia Hedia". Traduzione: ore 10, posizione La Galita (un'isoletta davanti alle coste tunisine), 65, numero giri motore (normale), 12 tonnellate di consumo carburante, mare forza 8 da nord, velocità navigazione 7 nodi; se la mareggiata da tramontana persisterà passeremo sottovento, la firma.

Mare forza 8 significa burrasca molto grave, con onde a spigolo vivo, nel Mediterraneo, di cinque-sei metri. Altre navi, nel Canale di Sicilia, segnalano il guaio, ma tutte resistono: soltanto la Hedia sparisce. Giù a picco? Non si sa. Quel cablo è l'ultimo messaggio arrivato. Da rilevare che la moglie del comandante Federico Agostinelli, a Fano, possiede una radio ricevente sintonizzata sulla medesima onda della trasmittente di bordo della Hedia: ogni giorno, con i due figli, è solita ascoltare a una certa ora notizie del marito. Ma trascorre il giorno 14, e poi il 15, il 16 e il 17 e il 18: niente. Telefona allora al capitano Patella, il quale dice di non preoccuparsi: nessuna nuova, buona nuova; la nave starà risalendo l'Adriatico. Il giorno 19 si trovano radunati sul molo di Venezia numerosi familiari degli ufficiali e dei marinai, spiano inutilmente l'orizzonte. Al 20 è dato l'allarme, si muovono i consoli liberiani a Venezia e a Palermo (italiani, naturalmente), l'ambasciata a Roma, il comando Marisicilia di Messina, la capitaneria di Palermo, la Finanza, il consolato inglese (per quel marinaio di Cardiff), le autorità tunisine e la flotta USA in viaggio per quelle acque. Il Canale di Sicilia viene percorso da mezzi navali e aerei: niente.

La gente di mare comincia a fare due considerazioni: 1) è incredibile che una nave affondi senza riuscire a comunicare almeno di trovarsi in difficoltà: le radiotrasmittenti sono sempre due, e poi c'è anche il dispositivo di SOS automatico: basta schiacciare un pulsante: 2) è incredibile che una nave di 4.300 tonnellate affondi senza lasciare traccia: qualcosa, a galla, ne rimane sempre, scialuppe, bidoni, tavole, cadaveri e soprattutto nafta; la nafta, più leggera dell'acqua, sfugge sempre verso la superficie attraverso gli sfiatatoi dei serbatoi, e tonnellate di nafta fanno un lago di mare calmo e verdastro largo magari due chilometri: impossibile non vederlo, impossibile che non arrivi sulla costa insozzando miglia e miglia di spiaggia, impossibile che non venga scorto nel Canale di Sicilia, un budello in cui s'incrociano decine di navi e pescherecci al giorno.

Soltanto il 26 marzo viene data notizia che il giorno 19 tre pescherecci italiani hanno trovato nelle acque di Lampedusa due salvagente e una cintura di salvataggio appartenenti alla Hedia, con sopra scritto il nome. La notizia non spiega niente: una burrasca forza 8 può strappare dalla tolda ben altro che un paio di salvagente. Non solo, ma c'è un'altra faccenda misteriosa.

I1 22, radio Malta fa sapere al Marisicilia di avere intercettato da radio Tunisi questa notizia: "Capitano porto Tunisi segnala nave liberiana Hedia cessate trasmissioni dal 21 marzo ore 10.14, sembra in difficoltà posizione La Galita stop navi in vicinanze diano notizie". Il mistero è già questo: la Hedia si è dibattuta in difficoltà intorno a La Galita dal giorno 14 al 21, senza mai essere vista da altre navi, senza avere mai lanciato SOS? Inoltre: i salvagente sono stati trovati il 19, e la Hedia comunicava ancora il 21!

Ma con radio Tunisi comincia il mistero internazionale; radio Tunisi, interpellata dal nostro consolato, risponde confermando (verbalmente) il suo dispaccio. Subito dopo lo smentisce (per iscritto): mai diffuso cablogrammi del genere. Alla richiesta di spiegazioni, risponde con un tenace e impenetrabile silenzio.

Segue una fase di stanchezza. Gli unici a tenere ancora il fiato sono i parenti degli uomini dell'equipaggio; gli altri si mettono il cuore in pace: quante storie, è affondata e stop.

Uno dei parenti, Romeo Cesca, padre del marconista Claudio Cesca, triestino, non si dà per vinto. Ed ecco ciò che racconta: "Telegrafai al presidente della Repubblica, a Fanfani, ai ministeri, a radio Tunisi, alla Rai, a tutti: mi sentii dire parole, assicurazioni, parole. I1 27 marzo ricevo finalmente una telefonata dal ministero della Marina Mercantile: mi dicono che la nave sta lentamente risalendo l'Adriatico. Matto di gioia, dopo dieci giorni, corro a Venezia e tutto il 28 e il 29 li passo sul molo. Arrivano navi e navi, e a ogni prua che si affaccia io muoio di speranza. La Hedia non arriva. Ritelefono il 30 al ministero. Mi avvertono che si sono sbagliati, che smentiscono e tanti saluti". La stanchezza ha ormai preso anche i parenti, alcuni mettono il lutto. Ma Romeo Cesca no, lui vuole sapere. Chiama un suo cugino, gli dà i soldi e lo spedisce in Tunisia. I1 cugino parte e sta in Tunisia una settimana, parla con tutte le autorità e persino con il comandante francese della base di Biserta. Non cava un ragno dal buco. Chiede allora di potere svolgere ricerche personali sulla costa, e a questo punto i tunisini si seccano e fanno il muso duro. Ma il cugino è un tipo sveglio, s'imbarca di notte su un peschereccio, da clandestino, e gira per le piccole isole della costa, La Galita compresa. Niente. Allora sbarca, noleggia una moto e si fa tutto il litorale fra Biserta e l'Algeria camminando per le spiagge a cercare la nafta o cadaveri o relitti qualsiasi, domanda in tutti i villaggi. Niente.

Intanto la fidanzata del marconista Cesca si appella alla Croce Rossa. Il quotidiano tunisino La Presse pubblica un articolo sulla

questione, e dopo qualche tempo fa gentilmente sapere alla signorina, che si chiama Gabriella Alberti, che l'unico risultato conseguito è stato una violenta "protesta" del ministero della Guerra francese. Stupore di chi segue la faccenda: che c'entra il ministero della Guerra francese? Che cosa può avere scritto di tanto grave il quotidiano tunisino? Perché le autorità tunisine e francesi sono tanto suscettibili ogni volta che si parla della Hedia? Così viene fuori la storia del siluramento. La voce prende corpo negli ambienti del nostro ministero della Difesa marina. La Hedia sarebbe stata dirottata dalla tempesta sulle rotte fantasma dei cargo che portano armi, e una nave da guerra, per sbaglio o diciamo per eccesso di zelo, l'avrebbe mandata a picco con un siluro magnetico. Molti lo dicono, pochi ci credono. Anzitutto per una ragione tecnica: una nave silurata sparpaglia i propri resti galleggianti per chilometri quadrati. E poi la ragione politica: è mai possibile che una nave francese possa commettere uno "sbaglio" di tali proporzioni? Si ricordano casi di abbordi, con i mitra spianati, e di meticolose perquisizioni, ma mai atti di guerra contro navi neutrali. Però, però: il padre Cesca interpella un ufficiale di marina suo amico che sta, pare, alla base di Taranto. Lo prega di interessarsi della cosa. Dopo un certo tempo l'ufficiale risponde testualmente: "L'equipaggio è salvo. Per gravi motivi di sicurezza non posso fare il nome del luogo in cui si trova, ma è salvo!".

Siamo a settembre, la Hedia si è volatilizzata con tutti i suoi uomini da ormai sei mesi. Ed è a questo punto che il giallo si avvia alla fantascienza. Non per niente io sono qui, a Venezia, nel salotto piccolo borghese a bere il vermut con tre e poi quattro parenti che dicono "questo è mio fratello", "questo è mio figlio", eccetera, senza che ciò possa essere vero. Ho detto: "possa essere", ma al mondo succedono cose così strane, chi si fida?

In settembre un quotidiano di Venezia riceve una telefoto sui fatti d'Algeria e la pubblica. Sono "europei" liberati dal FLN. La vedete in queste pagine in originale. Si saprà più tardi che è stata scattata ad Algeri da un fotografo inglese. La signora Maria Balboni, moglie del cuoco, compra il giornale, vede la foto, ha un sussulto, chiama la cognata, sorella del cuoco Ferdinando Balboni. Gridano insieme: "È lui!". Spargono la voce. Compra il giornale la signora Anna Dell'Andrea, la madre del secondo ufficiale: "C'è anche mio figlio!", grida a sua volta, e indica il giovane accanto al cuoco Ferdinando. E Romeo Cesca, padre del marconista, riconosce poco dopo il figlio, anche lui a fianco dei primi due. Nei giorni successivi i parenti del comandante Agostinelli e del fuochista Giuseppe Orofino, scrutando nei dettagli la fotografia, assicurano che i loro cari potrebbero essere questo e quello, sia pure senza la "assoluta certezza" dei primi tre. A Chioggia, un certo Calogero Giordano guarda pure lui la foto e nell'uomo in primo piano riconosce di colpo il suo giovane amico Filippo Graffeo, di Sciacca, imbarcato sull'Hedia come marinaio di coperta; manda il giornale ai parenti in Sicilia, i parenti non hanno il minimo dubbio: sono in molti, genitori, fratelli, cugini, e poi ci si mettono i vicini di casa; per richiesta della società assicuratrice, firmano tutti davanti al notaio il riconoscimento "senza possibilità di equivoci". Il Filippo Graffeo è infatti visibile quasi per intero, e lì, come si fa a sbagliare? "Lei sbaglierebbe, se fosse suo fratello?" mi chiede la signora Balboni. No, non mi sbaglierei. E invece Filippo Graffeo si chiama Pierre Cocco, È un altro, un francese. Un sosia? I sosia esistono. Ma allora gli altri? Possibile, tante coincidenze? Tutti insieme nella stessa fotografia, e, a parte il Graffeo, tutti vicini uno all'altro come si conviene ad amici? Tutti sosia? Ma non anticipiamo. I colpi di scena non sono finiti.

Dunque, il quotidiano "Venezia Notte" esce con la notizia esplosiva: "I familiari hanno riconosciuto i marinai della Hedia!". Il colpo è grosso, tutti i giornali nazionali e numerosi stranieri riportano il fatto clamoroso. Si muovono i deputati e fioccano tre o quattro interrogazioni in Parlamento, si agitano associazioni marinare, sindacati, associazioni armatoriali, e finalmente i ministeri competenti. La United Press comunica frattanto da Parigi che la telefoto, autenticissima, è stata fatta il 2 settembre. Ciò crea nuove perplessità: come mai, se sono stati liberati, gli exprigionieri non si sono ancora fatti vivi con il nostro consolato, con i familiari in ansia? E poi: dai particolari delle loro persone (abiti in ordine, orologio, basco, scarpe, zoccoli) si può arguire che non sono stati pescati in mare ma, come osserva il nostro ministero degli Affari Esteri in un suo esposto, "catturati asciutti". Dove sono andati dunque a finire? Perché non si sono fatti riconoscere? Perché, ai giornalisti e fotografi presenti alla loro liberazione, non hanno gridato "siamo gli italiani dell'Hedia"?

E adesso comincia l'inedito. La società assicuratrice della Hedia, che è La Vittoria di Milano, vuole andare fino in fondo, e vede di buon occhio l'iniziativa di un giovane giornalista veneziano, Vitaliano Pesante. Costui, spalleggiato dai familiari dei marinai, parte per l'Algeria, facendosi passare per universitario in viaggio di studio. Il giovanotto non passa giorni facili: si accorge che gli perquisiscono di nascosto la stanza, che lo pedinano. Comincia a pescare i giornalisti che erano presenti alla consegna dei prigionieri: gli escludono che fra costoro vi fossero degli italiani. Con l'aiuto del nostro console rintraccia un certo Jean Solert, che è il pied noir primo da sinistra nella fotografia degli ex-prigionieri. Il Solert fa meraviglia: italiani in mezzo a loro? Ma neanche per idea. I1 giornalista Pesante non molla, il Solert lo mette sulla pista del presunto Filippo Graffeo. "Questo qua?", dice. "Ma è Pierre Cocco, gestiva il tal caffè qui in Algeri". Il Pesante va a questo caffè, va dai padroni, gli mostra la fotografia: "Conoscete qualcuno fra questi?". "Come no", dice il proprietario: "eccolo qui il nostro Cocco, lo conoscevano tutti". Alcuni avventori guardano, annuiscono: è lui. Il giornalista chiede dove può trovarlo. "Ma", gli dicono," è partito perMarsiglia senza lasciare indirizzo".

Vitaliano Pesante ritorna dall'ex-prigioniero pied noir Jean Solert. "Mi sa dire", gli chiede, "di questo ometto col basco?". Il Solert ci pensa, gli dice di andare alla Maison Carré, la prigione di Algeri: "Forse là...". Alla Maison Carré guardano la foto, si consultano. Ma sì, non era quel vecchietto, settantadue anni, che faceva il guardiano notturno, arrestato perché portava la pistola? Già, sicuro, abitava nella tale pensione. Il Pesante va alla pensione, trova una signora che abitava nella stanza accanto, le mostra la fotografia: "Riconosce qualcuno?". "Ma certo", dice lei, "eccolo qui monsieur Cefariello, Joseph Agnello Cefariello". "Dov'è andato?". "Partito per Tolone". Vitaliano Pesante va a Marsiglia, trova i conoscenti del proprietario del caffè di Pierre Cocco, il quale doveva portare loro i saluti. "Conoscono lorsignori un tale Pierre Cocco?". "Sì, è venuto da Algeri a portarci i saluti". "Lo riconoscono in questa fotografia?". "Oh sì, è questo qui in primo piano". E indicano colui che una decina di parenti e vicini di casa hanno firmato dal notaio essere Filippo Graffeo. "senza possibilità di equivoci". Io ho finito il vermut e anche il caffè. "Signora Balboni", dico, "questo ometto col basco che si chiamerebbe Joseph Agnello Cefariello, come può essere suo marito?". "Sono sicura", dice la signora Balboni: "portava sempre il basco, e proprio in questo modo, era molto freddoloso, aveva gli stessi occhiali, lui aveva cinquantadue anni e qui ne mostra un po' di più, ma chissà che strapazzi ha passato". La sorella Balboni conferma: "È lui". E la signora Anna Dell'Andrea tira fuori dalla borsetta un mazzo di fotografie del figliolo: "Guardi, signore, guardi qui se non è la identica stempiatura, la stessa ombra alla tempia, l'orecchio, e il pollice! Oh, il mio Elio ha sempre messo in questo modo la mano, e non vede la spallina?". Io la vedo e non la vedo, ma dico di sì.

Poi vengo via. E penso che questa non è un'inchiesta. Che roba può essere? Una storia senza senso. Un giornalista dovrebbe saper tirare le somme, indagare e concludere, offrire la sua tesi, scegliere la congettura. Ma quale congettura volete? La Hedia aveva sempre attraversato il Canale di Sicilia.

In ogni modo: la società assicuratrice ha pagato 126 milioni, la Cassa marittima ha pagato ai parenti un quattrocento mila lire tra assegno funerario, assegno vestiario e altre indennità, e il caso, ufficialmente, è chiuso. Sì, sul serio: chiuso.

Gianni Roghi

L'AUTORE

Lamberto Ferri Ricchi (1941)

Geologo, ha condotto innumerevoli esplorazioni e ricerche nei settori della geologia, dell'archeologia, della speleologia e delle tecnologie subacquee.

Le sue esplorazioni speleosubacquee sono da annoverare tra quelle pionieristiche. Così pure le ricerche in ambienti termali, lacustri, nelle sorgenti, nei fiumi e in mare.

Scrittore e fotografo, ha pubblicato i suoi lavori su numerose riviste scientifiche e divulgative internazionali. Li ha poi riportati nel libro:

OLTRE L` AVVENTURA
Misteri e meraviglie del mondo sotterraneo e sommerso.

Ha poi redatto nuovi capitoli e li ha inseriti sul suo sito on line, consultabile liberamente da tutti, al link: www.lambertoferriricchi.it

Questa testimonianza costituisce il quarantesimo capitolo dei racconti on line.