



Uniti nella fedeltà
e nella diversità

COORDINAMENTO MONARCHICO ITALIANO

Comunicato stampa

25 luglio 2008

Il CMI ha commemorato le vittime dell'Andrea Doria

Alle 23.10 del 25 luglio 1956, durante la traversata verso l'America, la nave battente bandiera italiana *Andrea Doria* viene speronata da un'imbarcazione svedese. Il mattino seguente affonda l'ultimo grande transatlantico della storia prima dell'avvento dell'aereo.

Il 16 giugno 1951, il varo dell'*Andrea Doria* nei cantieri navali Ansaldo di Genova rappresentava anche un atto di rinascita e d'orgoglio dell'Italia: 29mila tonnellate e 212 metri di lunghezza per il grande transatlantico italiano.

È al suo centunesimo viaggio con 1.706 passeggeri cinque anni dopo il varo. L'Oceano è tranquillo, il cielo sereno per l'ultimo giorno di viaggio. A mezzogiorno di quel 25 luglio parte da New York il mercantile svedese *Stockholm*, diretto a Goteborg con un carico di merci e 534 passeggeri.

Alle 17 nella sala da ballo dell'*Andrea Doria* si sta tenendo il concerto che festeggia l'imminente arrivo a New York, quando il radar italiano avvista la nave svedese, che sta percorrendo una rotta parallela e contraria. Alle 23.10 la musica viene interrotta da un boato: la prua della *Stockholm*, rinforzata dal rompighiaccio essenziale nei mari del nord, ha sfondato la fiancata dell'*Andrea Doria* penetrando per 12 metri dentro lo scafo e provocando la morte di 46 persone schiacciate dall'impatto, insieme a una bambina di quattro anni morta a causa di un trauma a Boston, e 5 membri dell'equipaggio svedese. La nave imbarca acqua con rapidità impressionante, e rimane a galla con un'inclinazione di 19 gradi. Saranno necessarie 11 ore prima di portare in salvo tutti i passeggeri sopravvissuti all'impatto.

La dinamica del dramma non verrà chiarita per oltre mezzo secolo. L'opinione pubblica stabilirà che il colpevole è italiano fino alle recenti simulazioni computerizzate svolte dall'Accademia della Marina Mercantile americana, che dà la prova che il radar svedese era calibrato male e, quando "agganciò" l'*Andrea Doria*, stabilì che si trovava a sei miglia di distanza. Ma le miglia che le separavano erano solo due, e quando il giovane ufficiale svedese venne a trovarsi con la prua puntata dritta verso la nave italiana, per "l'indietro tutta" era troppo tardi. Questo studio conferma i risultati dell'inchiesta ministeriale italiana del 1957 che aveva assolto il capitano Calamai, al quale però sarà impedito di riprendere il mare e morirà in disgrazia e coperto dalle accuse qualche anno dopo.

Il salvataggio di un numero altissimo di passeggeri è possibile grazie all'ordine di abbandonare la nave solo all'arrivo dei soccorsi, per primo il transatlantico francese *Ile de France* che riesce a recuperare tutti i passeggeri sopravvissuti all'impatto e a portarli fino a New York.

Alle 10.09 del 26 luglio, dopo 11 ore di terribile agonia, l'*Andrea Doria* si inabissa sul fondo all'Atlantico. Scompare così un simbolo per la Marina e per l'Italia.



Eugenio Armando Dondero