



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