

domenica 15 luglio 2001

Italia

l'Unità

9

Come il «Titanic», proprio come la grande nave da tutti definita inaffondabile. Questa volta, la tragedia è tutta italiana. L'anno è il 1956 e la nave che finisce in fondo al mare è l'«Andrea Doria», modernissimo gioiello della flotta mercantile che sta per arrivare a New York con 1706 persone a bordo di cui 1134 passeggeri. La «Doria» è alla quarantacinquesima traversata atlantica ed è partita da Genova. Al comando, un magnifico marinaio, Pietro Calamai che ha superato i 59 anni, tutti passati in mare e al comando di grandi navi. È un uomo di grandissima esperienza che, al ritorno, avrebbe dovuto andare in pensione dopo una carriera onoratissima. È un genovese orgoglioso e sicuro del mestiere. In città e al porto lo conoscono tutti. Lui ha visto crescere nei cantieri, giorno per giorno, la grande nave che poi gli sarebbe stata affidata.

Eppure, quella splendida nave di 29mila tonnellate, ammiraglia della flotta, costata qualcosa come 18 miliardi di allora, viene speronata al fianco destro dalla motonave svedese «Stockholm» di 12mila tonnellate, con a bordo 535 persone che stava dirigendosi verso New York.

La «Doria» affonda dopo una lunghissima e incredibile agonia. Un disastro impensabile e incredibile in tempi di così avanzate tecnologie. Proprio come il «Titanic», la nave italiana imbarca tonnellate di acqua dalla falla provocata dalla prua della nave svedese e le paratie non sono in grado di reggere all'urto del mare. Come al solito, insomma, tutto previsto meno che lo scontro in mare aperto nonostante i radar. Poi la tragedia, la lotta per salvare i passeggeri e l'equipaggio e l'inutile battaglia per far arrivare la nave in porto. I morti sono 54 e i feriti un centinaio. Le cause della sciagura? La nebbia e, forse, l'imperizia del radarista svedese. Come verrà finalmente stabilito dopo anni di processi e azioni legali. Ma questo il comandante Calamai non lo saprà mai. Morrà prima che la sua onorabilità e la sua capacità di uomo di mare vengano riconosciute. Vediamo i momenti della tragedia che scosse ed emozionò il mondo intero e piombò Genova nel lutto e nel dolore.

Manca poco alla mezzanotte del 25 luglio. La «Andrea Doria» si trova a 20 miglia al largo del battello-faro di Nantucket, di fronte al Massachusetts. Il comandante Calamai è in coperta perché, all'improvviso è calata una nebbia terribile. Sembrava di navigare dentro dei grossi batuffoli di cotone, racconteranno più tardi i marinai. La maggior parte dei passeggeri era già rientrata nelle cabine, proprio per riposarsi, in vista delle fatiche dello sbarco nel porto della «Grande Mela». Non c'è nessuna orchestra suona. Anche i musicanti sono andati a dormire. Nè, forse, ci sono coppie che amoreggiano romanticamente lungo i ponti. La serata è un po' cupa, insomma. Il radar della nave, fornita di tutte diavolerie elettroniche necessarie e appena appena inventate, è una gran nave. Ponti e corridori, saloni e salette, hanno importanti opere d'arte alle pareti, sculture negli angoli più suggestivi e tutto è curato fin nei minimi particolari. La nave procede e il radar segnala via libera. È l'unico «occhio» che riesce a vedere oltre la nebbia. Ad un tratto, lo schianto terribile, inaspettato. È arrivata, di fianco, la «Stockholm». Con un rumore terribile, la prua della motonave svedese penetra in profondità nel ventre della «Doria» spazzando via cabine, ponti, scialuppe di salvataggio e uccidendo e massacrando i passeggeri addormentati. La tragedia è in atto. In Italia sono appena le cinque del mattino e a Genova non si sa ancora nulla. Dalla «Doria» e dallo «Stockholm», parte subito lo Sos che viene raccolto da tante navi che transitano nella zona e dalla Guardia Costiera americana.

Negli atti del processo sulla tragedia che si terrà in seguito, sono conservati tutti i messaggi scambiati tra le navi. Eccone alcuni drammatici e terribili.

Alle 23,25 la radio della Guardia Costiera di East Moriches (Long Island) avverte il quartier generale di New York: «La «Andrea Doria» e lo «Stockholm» sono entrati in collisione alle ore 23,20 nel punto di latitudine 40,30 nord e di longitudine 69,53 ovest».

Ore 0,21, dallo «Stockholm»: «Siamo fortemente danneggiati. L'intera prua è squarciata e la stiva numero 1 è allagata. Dobbiamo rimanere nella nostra posizione. Se voi dell'«Andrea Doria» potete calare in mare le vostre scialuppe, noi le raccoglieremo».

Ore 0,21, risposta della «Doria»: «Dovete assolutamente navigare verso di noi».

Ore 0,30 dal mercantile «Cape Ann»: «Siamo tra le due navi. Abbiamo due scialuppe di salvataggio».

Ore 0,45, da una nave della Guardia Costiera: «Siamo a 10 miglia e abbiamo diciotto scialuppe».

Ore 1,12 dalla «Andrea Doria»: «Abbiamo bisogno di un numero maggiore di scialuppe».

Ore 1,13 da una nave sconosciuta: «Abbiamo dodici scialuppe».

Intanto a bordo della «Doria» non c'è panico. A tutti pare impossibile che una nave così grande e moderna possa davvero affondare. I passeggeri, in pigiama o con la camicia da notte e i cappotti sulle spalle, si presentano ai posti di raccolta mentre i campanelli d'allarme suonano in ogni angolo della nave. Il comandante Calamai parla ai passeggeri con voce sicura. Spiega che stanno già arrivando i soccorsi. Aggiunge che non ci sono scialuppe per tutti perché la nave è inclinata ed è impossibile «ammarrarla». Gli uomini dell'equipaggio cercano di organizzare le cose. Un marinaio, segui-



Andrea Doria una tragedia tutta italiana

Wladimiro Settimelli



to da centinaia di occhi ansiosi e preoccupati, si è arrampicato intorno ad alcune scialuppe e con un coltellaccio taglia il cordame per farle scendere sul ponte. Con alcune, l'operazione riesce. Altre, invece, rimangono inamovibili e inutilizzabili. Molti passeggeri, nei loro racconti, ricorderanno poi gli sforzi eroici di quel marinaio mentre la «Doria» continua, lentamente a piegarsi su un lato.

I messaggi con richieste di soccorso continuano ad incrociarsi, insieme alle risposte di tante navi di passaggio.

Ore 1,43 dallo «Stockholm»: «Pericolo immediato. Abbiamo bisogno di scialuppe di salvataggio quanto più possibili. Non possiamo calare le nostre».

Ore 2,03 dalla nave «Robert Hopkins»: «Ci troviamo a 18-19 miglia da voi. Arriveremo entro un'ora. Abbiamo due sole scialuppe».

Ore 2,17 dal transatlantico francese «Ile De France»: «Abbiamo calato in mare 10 scialuppe».

Ore 2,24 dal «Cape Ann»: «La prima scialuppa con i naufraghi della «Andrea Doria» è ora issata a bordo».

Ore 2,40 dal «Robert Hopkins»: «Attendiamo di iniziare le operazioni di salvataggio».

Ore 2,40 dalla «Ile de France»: «Non appena tutte le persone saranno salvate procederemo verso New York a velocità massima. Vi preghiamo di fermare un'altra nave. Non possiamo variare la nostra rotta e la nostra tabella di marcia».

Ore 3,02 dallo «Stockholm» a tutte le navi: «Qui è lo «Stockholm» che trasmette. La nostra prua è danneggiata e la stiva numero uno allagata. La nave tuttavia può navigare. Tenteremo di procedere alla volta di New York a velocità ridotta. Desideriamo per precauzione che una nave ci affianchi

è successo

1956, l'anno di Marcinelle e di Lascia o raddoppia?

L'impressione generale è che gli anni 50 non siano stati un periodo felice per il nostro paese. Nel 1956, anno bisestile, c'è la tragedia di Marcinelle, in Belgio. Nelle miniere di carbone del Bois du Caizier, presso Charleroi scoppia, all'alba dell'8 agosto, un incendio che blocca nelle gallerie 272 minatori. Sette riescono subito ad uscire. Per gli altri è un dramma sconvolgente. 136 sono italiani, 95 belgi, otto polacchi, sei greci, cinque tedeschi, cinque francesi, tre ungheresi, un inglese, un russo, un ucraino, un olandese. Gli italiani muoiono tutti.

Il 10 ottobre, a Terrazzano, frazione di Rho, poco fuori Milano, due pazzi, i fratelli Arturo ed Egidio Santato piombano, pistole in pugno nella scuola elementare e prendono in ostaggio 97 bambini e tre maestre che, coraggiosamente, non hanno voluto abbandonare gli scolari.

Antonio Santato minaccia una scage se non riceverà 200 milioni. Ogni tanto si affaccia alla finestra, pistola in pugno, mostrando gruppi di bambini piangenti. La scuola è circondata dalla polizia e da centinaia di persone. Per molte ore nessuno prende iniziative. Poi, un coraggioso e generoso operaio in tuta, Sante Zennaro, appoggia una scala al muro, entra nella

scuola ed ingaggia una furibonda lotta con Antonio Santato. In quel momento entrano nella scuola anche un pompiere, un agente, un carabinieri e il poliziotto privato Tom Ponzì. I due fratelli matti vengono immobilizzati, ma l'operaio Sante Zennaro viene centrato da un colpo di pistola e muore. Era l'unico sostenimento della famiglia, composta dalla madre e da altri sette fratelli. Il 19 maggio, a San Donato Milanese, iniziano i lavori per la costruzione dell'Autostrada della Repubblica Gronchi e altre autorità.

Il 5 maggio, a San Giovanni Rotondo, in Puglia, viene inaugurata la Casa Sollievo della Sofferenza, voluta da Padre Pio, il frate con le stimmate.

Per la prima volta vengono organizzate in Italia, a Cortina, le Olimpiadi invernali. Anna Magnani, invece, riceve, in America, l'Oscar per il film «La rosa tatuata», mentre alle Olimpiadi di Melbourne, l'Italia conquista otto medaglie d'oro. Esplode il rock and roll e si parla dell'imitatore di Jerry Lewis, un certo Adriano Celentano. Nei bar, a casa e perfino nei cinema, la gente impazza per «Lascia o raddoppia?», la celeberrima trasmissione condotta da Mike Bongiorno.

L'ammiraglia era uscita dai cantieri di Genova, un piccolo gioiello di tecnologia che colò a picco come il Titanic

Tra storia e costume

Cos'hanno in comune la storia di Fausto Coppi e della Dama Bianca e il caso Montesi? O la legge Merlin che mise fuori legge le case chiuse e l'uccisione del bandito Salvatore Giuliano? E ancora l'affondamento dell'Andrea Doria, la strage di Bologna eccetera, eccetera, eccetera? Diciamo che è una questione di date. O meglio, di stagione. Il filo rosso che collega questi grandi fatti di cronaca, di costume, di politica e infatti l'estate. Nel riproporli, non seguiremo un ordine cronologico, andremo un po' a balzi, avanti e indietro. Nella puntata precedente abbiamo iniziato con la bella e contrastata storia d'amore del campionissimo del ciclismo e di Giulia Occhini nell'Italia bigotta degli anni cinquanta, oggi vi racconteremo la tragedia dell'Andrea Doria. Era il 1956, quando il gioiello della flotta mercantile colò a picco... Al comando c'era Pietro Calamai....

La «Doria» è una parte, una parte davvero importante della città. È la gloria di Genova e dei lavoratori che l'hanno costruita. La grande nave, ancora non è affondata. Forse c'è qualche speranza. I giornali sono usciti tutti con titoli a nove colonne in prima pagina e la radio trasmette in diretta quello che sta accadendo. La televisione, infatti, è appena nata.

Le strade di Genova sono vuote. Tutti sono nelle case ad ascoltare la radio o davanti alla società armatrice della grande nave. Il porto, invece, è un via vai di gente di mare. Perché il comandante Calamai e undici marinai sono ancora a bordo? La nave, ormai, sta per affondare. È stata un'agonia lunghissima e terribile e ancora non è finita. Sembra proprio che la «Andrea Doria» non voglia andare giù. Continua l'angoscia. La radio legge un comunicato del ministero della Marina mercantile. Tutti ascoltano in silenzio.

C'è la paura che il comandante Calamai, disperato, abbia deciso, come gli antichi e romantici «capitani coraggiosi» o gli alti ufficiali in tempo di guerra, di rimanere a bordo e morire con la nave, al posto di comando. Sarebbe una follia. Il ministero della Marina mercantile ha dunque inviato un radiogramma a Calamai con un ordine perentorio: Vi imponiamo di mettervi in salvo».

Non c'è italiano che non segua direttamente gli avvenimenti, con grande tensione ed emozione. Intanto le prime navi che hanno soccorso la «Doria» arrivano a New York. Le banchine del porto sono piene di folla, di parenti, di autorità, di ambulanze, medici, fotografi e cineoperatori. I giornalisti che tentano di intervistare i superstiti della grande nave sono centinaia. In particolare si affollano intorno ai passeggeri della prima classe e dei «posti cabina». Tra loro ci sono un gran numero di uomini della finanza americana, banchieri, dirigenti di grandi società, le attrici Ruth Roman e Betty Drake, moglie di Gary Grant, oltre ad un buon numero di alti prelati, suore e un gruppo di ballerini che hanno partecipato al Festival di Nervi. Tra gli italiani, ci sono funzionari ministeriali, dirigenti aziendali, giornalisti, Franco e Giuliana Crespi, della famiglia Crespi, e alcuni dirigenti industriali. Risulta dalla lista dei personaggi «importanti» resa nota dalla Società di navigazione «Italia».

Intanto a largo, continua l'agonia della grande nave. Ormai l'«Andrea Doria» è paurosamente inclinata a tribordo. I ponti sono deserti. Anche l'equipaggio e il comandante Calamai sono scesi e subito raccolti da una scialuppa. Sul libro di bordo del cutter: «Evergreen», del servizio guardiacoste americano, sono registrati gli ultimi dialoghi con il comandante Calamai prima dell'abbandono della nave. Sono stati trasmessi con la radio di riserva. Dice Calamai: «Ci incliniamo rapidamente. Impossibile tentare il rimorchio. Impossibile tentare qualsiasi manovra». E ancora: «Affondiamo. Ci portiamo a poppa».

A sua volta, la radio dell'«Evergreen», ritrasmette a tutte le navi in ascolto e alle stazioni di terra i seguenti messaggi: «Ormai affiora soltanto la poppa della nave». Poi: «Affonda», affonda. Ecco che affonda».

Il sole è alto e il cielo terso. Si sente solo il gorgoglio del mare intorno alla grande nave. Migliaia di occhi spalancati guardano intorno. Le navi che circondano la «Doria» sono decine. Ma c'è un gran silenzio. Ancora si sentono il gorgoglio dell'acqua, i grandi sbuffi del mare e l'urlo dell'aria che esce dalla nave che sta andando giù. Molti, moltissimi, hanno le lacrime agli occhi. Sui ponti di tutte le navi, gli ufficiali salutano con la mano alla visiera. Anche il comandante Calamai, terreo in viso, con gli occhi socchiusi e lo sguardo perso nel nulla, saluta. Dirà il comandante dell'«Ile de France»: «È un grande dolore per noi che viviamo sul mare vedere questo terribile spettacolo».

Poi la radio della «Evergreen» gracchia l'ultimo comunicato: «Attenzione, attenzione: Motonave «Andrea Doria» affonda in 225 piedi d'acqua (circa 70 metri) alle ore 10,9 antimeridiane». In Italia sono le 15,09. Gelasio Adamoli, genovese e sindaco della Liberazione, scriverà su l'Unità del 27 luglio un nobilissimo commento. Eccone una parte: «L'«Andrea Doria» è stata come un lembo della nostra terra, una orgogliosa bandiera del nostro lavoro e del nostro sacrificio per rinascere come nazione civile. L'abbiamo vista nascere l'«Andrea Doria» sugli scali di Sestri, dai cervelli e dalle mani dei nostri tecnici e dei nostri operai, quando pareva folia sperare di farcela: quando occorre una lotta di 70 giorni per chiedere che i Cantieri navali non chiudessero, non si trasformassero in officine per rattoppare vecchie carrette. È stata una delle prime grandi navi costruite dopo la guerra in Italia ed è costata sudori e fatiche - lei e la sua gemella «Colombo» - come forse nessun'altra. Sapevano i marinai, sapeva il comandante di avere nelle mani non solo un «gioiello» - come si dice - ma un'opera preziosa, guadagnata con duri sacrifici. Anche per questo tutti si sono battuti con tanto coraggio, fino all'ultimo, facendo l'impossibile per cercare di salvarla. Ora, c'è un grande vuoto...».

E ancora: «Centinaia di lavoratori del mare torneranno in patria non più a bordo della bella nave, che essi facevano ordinata e luminosa, come una moderna organica città. Trovino qui, al loro ritorno, già i segni concreti di una ripresa immediata per il loro lavoro, per il bene del Paese, per riportare ovunque, con la loro onesta faccia, il messaggio di progresso che hanno tenacemente difeso fino all'ultimo, lottando contro la morte».

Intanto a largo, continua l'agonia della grande nave. Ormai l'«Andrea Doria» è paurosamente inclinata a tribordo. I ponti sono deserti. Anche l'equipaggio e il comandante Calamai sono scesi e subito raccolti da una scialuppa. Sul libro di bordo del cutter: «Evergreen», del servizio guardiacoste americano, sono registrati gli ultimi dialoghi con il comandante Calamai prima dell'abbandono della nave. Sono stati trasmessi con la radio di riserva. Dice Calamai: «Ci incliniamo rapidamente. Impossibile tentare il rimorchio. Impossibile tentare qualsiasi manovra». E ancora: «Affondiamo. Ci portiamo a poppa».

A sua volta, la radio dell'«Evergreen», ritrasmette a tutte le navi in ascolto e alle stazioni di terra i seguenti messaggi: «Ormai affiora soltanto la poppa della nave». Poi: «Affonda», affonda. Ecco che affonda».

Il sole è alto e il cielo terso. Si sente solo il gorgoglio del mare intorno alla grande nave. Migliaia di occhi spalancati guardano intorno. Le navi che circondano la «Doria» sono decine. Ma c'è un gran silenzio. Ancora si sentono il gorgoglio dell'acqua, i grandi sbuffi del mare e l'urlo dell'aria che esce dalla nave che sta andando giù. Molti, moltissimi, hanno le lacrime agli occhi. Sui ponti di tutte le navi, gli ufficiali salutano con la mano alla visiera. Anche il comandante Calamai, terreo in viso, con gli occhi socchiusi e lo sguardo perso nel nulla, saluta. Dirà il comandante dell'«Ile de France»: «È un grande dolore per noi che viviamo sul mare vedere questo terribile spettacolo».