

La storia/ **Andrea Doria**

Al Museo del Mare la grande mostra dedicata al transatlantico colato a picco nel 1956
Gli atti della commissione speciale d'inchiesta prima secretati, poi scomparsi dagli uffici

La nave bella e dannata

MASSIMO MINELLA

L'HANNO ribattezzata la nave più bella del mondo. Di certo è stata una delle più sventurate e se bellezza e destino si devono accompagnare, soprattutto quando quest'ultimo è tragico, allora sì, niente di più bello probabilmente c'è stato. Di certo è bella la mostra che ripercorre la vita breve e intensa e il tragico epilogo dell'Andrea Doria. Gli elementi che fanno di questa nave un mito del mare, a sessant'anni dall'affondamento costato la vita a 51 persone, sono tutti nella sua storia e l'allestimento del Galata Museo del Mare (fino al 30 maggio) lo riassume in modo esaustivo, senza mai essere didascalico. E lo stesso vale per il catalogo a cura della Fondazione Ansaldo (Sagep Editore) che unisce una serie di contributi scritti a immagini di vita di cantiere e di bordo che introducono immediatamente sulla rotta del mito Andrea Doria.

Il percorso allestito al Galata vive di una fisicità emotivamente molto coinvolgente, perché se è noto l'epilogo nefasto, il percorso che ci avvicina allo

stesso è costellato di bellezza e di emozione, quale quella che sapeva infondere la nave.

Otto le sezioni: le prime tre dedicate alla nave, la quarta al modellino restaurato lungo 5 metri e alla ricostruzione di una parte di ponte di passeggiata inclinato mentre la quinta spiega con un filmato la dinamica del naufragio mentre la sesta è rivolta alle vittime e ricostruisce la vicenda umana di chi si è salvato e di coloro che hanno perso la vita. La settima sezione si occupa dei dialoghi avvenuti quella notte tra le navi soccorritrici e l'Andrea Doria e l'ottava si concentra sull'impatto che ebbe il naufragio sui media.

«A distanza di sessant'anni — spiega Pierangelo Campodonico, direttore del Mu.Ma e Galata Museo del Mare — abbiamo scoperto come la vicenda dell'Andrea Doria sia ancora viva e presente: è un nodo della memoria irrisolto».

Su tutti e su tutto spicca la figura del comandante Piero Calamai, grande uomo di mare sul quale pesarono ingiustamente le polemiche e le accuse. Calamai si caricò tutto quanto sulle spalle, arrivando ad accettare anche l'assurdità della decisione della compagnia di non affidargli più alcun coman-

do. La Commissione Speciale d'Inchiesta (Commissione Bigliardi), istituita dal Ministero della Marina Mercantile fece il suo lavoro, formulò le sue conclusioni, ma queste non vennero mai rese pubbliche. E, ironia della sorte, dopo qualche decennio, gli Atti della Commissione vennero "perduti" nei corridoi ministeriali, in una ordinaria, kafkiana, storia amministrativa italiana.

Ora questa restituisce, almeno in parte, ciò che va restituito ai suoi protagonisti di quell'anno terribile, il 1956, la crisi di Suez, l'invasione dell'Ungheria, la strage di Marcinelle e, appunto, l'affondamento dell'Andrea Doria, nella notte fra il 25 e il 26 luglio, speronata, colpita a morte dalla Stockholm (che continua a navigare, come nave da crociera, dopo aver cambiato undici proprietari).

Una nave voluta anche per riaffermare dopo il conflitto l'italian style, quasi un anticipo di dolce vita. Nave firmata dalla grande Ansaldo dove, per la prima volta in Italia, ingegneri e architetti avevano lavorato insieme e con loro grandi artisti incaricati delle decorazioni, come Salvatore Fiume. Nessuno riuscì più a eguagliare tanta grande bellezza, anche se in tanti ci provarono.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL COMANDANTE

Il comandante Piero Calamai che accettò di caricarsi sulle spalle tutto il peso dell'incidente



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.