



CONFINDUSTRIA  
GENOVA

# Genova *Impresa*

3-2016

editoriale

**ENRICO BOTTE**  
Più Confindustria



l'intervista

**MARCO GAY**  
Niente storie

dossier

**#genovadoveandiamo**

inserto

Fondazione Ansaldo  
Fotografia e Industria





 **FONDAZIONE ANSALDO**

# FOTOGRAFIA e INDUSTRIA

Progetto per la gestione informatico-digitale  
del patrimonio fotografico  
conservato da Fondazione Ansaldo.

CON IL SOSTEGNO DI



Compagnia  
di San Paolo





Cantiere Navale Ansaldo di Genova-Sestri Ponente  
cerimonia del varo della motonave Augustus, 1926



L'attrice Mary Picford a bordo  
del transatlantico Roma, 1926

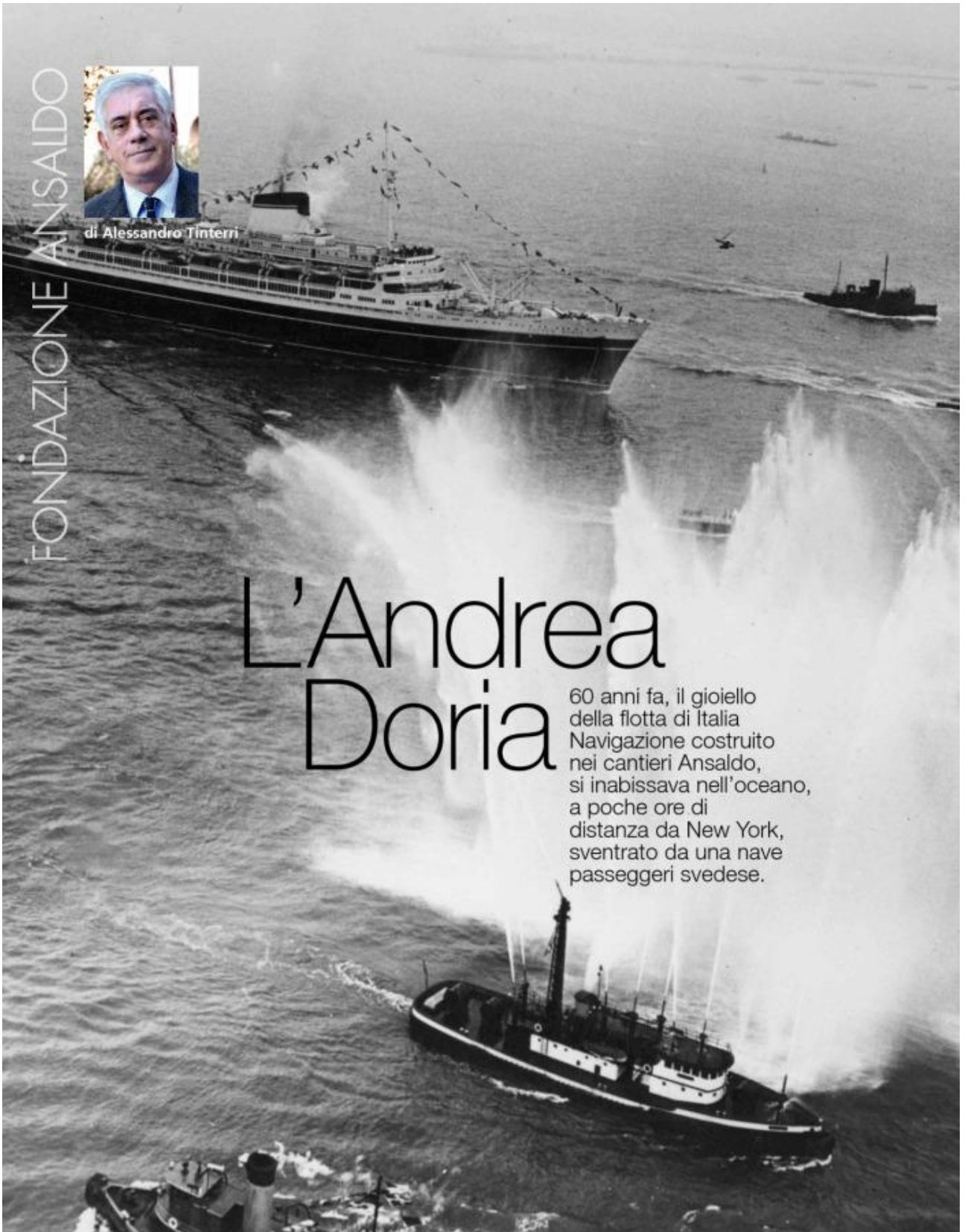
FONDAZIONE ANSALDO



di Alessandro Tinetti

# L'Andrea Doria

60 anni fa, il gioiello della flotta di Italia Navigazione costruito nei cantieri Ansaldo, si inabissava nell'oceano, a poche ore di distanza da New York, sventrato da una nave passeggeri svedese.



**Mercoledì 25 luglio 1956**, alle ore 23,11, la prua dello Stockholm, una nave passeggeri svedese di 12.600 tonnellate, penetrava, come un coltello nel burro, nel fianco della turbonave Andrea Doria, gioiello della flotta di Italia Navigazione di 29.000 tonnellate. Il 26 luglio alle 10,10 del mattino, l'Andrea Doria s'inabissava per sempre. Sulla prima pagina del "Corriere della Sera" del giorno successivo, Dino Buzzati ne stilava il necrologio: «Un pezzo d'Italia se ne è andato, con la terrificante rapidità delle catastrofi marine e ora giace nella profonda sepoltura dell'oceano. Proprio un pezzo d'Italia migliore, la più seria, geniale, solida, onesta, tenace, operosa, intelligente». Su "L'Europeo" del 3 agosto, a una settimana dal disastro, un'altra grande firma del giornalismo italiano, Ruggero Orlando, nella sua corrispondenza da New York provava a mettere in fila i fatti di quella che appariva ormai chiaramente come la più grande operazione di salvataggio nella storia della marineria, al termine della quale 52 furono le perdite registrate, in gran parte al momento della collisione, su un totale di 1.134 passeggeri e 572 membri dell'equipaggio. Avenuto a poche ore di distanza da New York, il naufragio dell'Andrea Doria fu anche la prima tragedia del mare a registrare un'ampia copertura mediatica, pressoché totale, con le riprese televisive a documentarne le ultime ore di agonia. Trent'anni dopo, in un articolo apparso sull'"Avanti!" del 27 luglio 1986, lo stesso Orlando ricordava un episodio incredibile, legato a un collega, Camille Cianfarra, redattore

del "New York Times", tra i primi a morire nell'impatto che sventrò le due cabine, che occupava con la sua famiglia: «Fu uno degli eventi più improbabili della mia lunga carriera giornalistica: la prora di una nave nordica, rafforzata per eventualmente navigare fra i ghiacci, che sventra un transatlantico italiano elegante ma innegabilmente non robustissimo, penetra entro una cabina di lusso e ne estrae una bambina. La quale verrà trovata viva varie ore dopo e a distanza, su una nave diversa, tra i ferramenti di quella prora. Era Joan Cianfarra, figlia di Mimmo Cianfarra, che si chiamava Mimmo quando eravamo adolescenti insieme a Roma».

Presso la Fondazione Ansaldo è conservata una ricca documentazione, raccolta dall'ingegnere navale Francesco Scotti, alla quale ha attinto Maurizio Eliseo per scrivere il bel libro "Andrea Doria", edito da Hoepli nel 2006, e sarà visibile nella mostra, prevista a settembre al Museo del Mare di Genova, diretto da Pierangelo Campodonico, il cui padre, Giuseppe Campodonico, era imbarcato sull'Andrea Doria, con la qualifica di marò di vedetta.

L'Andrea Doria, al suo centunesimo viaggio sulla rotta Genova-New York al momento del naufragio, era stata costruita nei cantieri Ansaldo: varata il 16 giugno 1951, entrò in servizio il 23 dicembre 1952. Era in grado di percorrere 26,44 miglia nautiche all'ora, ma, soprattutto, la nave ammiraglia della flotta passeggeri italiana era apprezzata per la sua eleganza e in breve divenne la nave preferita dagli americani, frequentata dalle celebrità: il drammatur-



go Tennessee Williams, che fece la traversata con Anna Magnani, interprete de "La rosa tatuata", il regista John Ford e l'ambasciatrice Clara Boothe Luce, Kim Novak e Joan Crawford, Richard Widmark e Cary Grant, Spencer Tracy e Alberto Sordi, Tyrone Power e Linda Christian, per citarne solo alcuni.



Dalla linea slanciata, l'Andrea Doria testimoniava al suo interno il gusto italiano per le rifiniture e l'impressione generale della sua eleganza era la risultante dell'impiego di diversi talenti. Gli interni erano stati progettati da alcuni tra i migliori architetti del momento, tra i quali Gio Ponti e Nino Zoncada per i saloni del ponte passeggiata. A Zoncada si dovevano anche i tessuti per i tendaggi e un grande tappeto annodato a mano, realizzati dalla MITA (Manifattura Italiana Tappeti Artistici) di Genova. Ceramiche di Albissola Marina ornavano gli arredi, mentre nel Salone di soggiorno di prima classe, sullo sfondo di un grande dipinto di Salvatore Fiume, ispirato ai grandi maestri del passato, da Piero della Francesca a Raffaello, troneggiava la statua in bronzo dell'ammiraglio genovese Andrea Doria, opera dello scultore Giovanni Paganin. L'Andrea Doria era davvero, per dirla con Buzzati, un pezzo d'Italia galleggiante. ●

Alessandro Tinteri è Consigliere scientifico di Fondazione Ansaldo

