

# UNA SPEDIZIONE ITALIANA SULL'ANDREA DORIA

di Giovanni Rossi Filingeri



La copertina della "Domenica del Corriere" del 10 settembre 1968 che riporta il servizio di Bruno Vailati sulla spedizione sull'Andrea Doria (foto B. Vailati - Al Giddings - S. Carletti).

*“Un’immersione sull’Andrea Doria è quanto di più difficile e rischioso si possa progettare di fare sott’acqua”*: questo dichiarò Bruno Vailati alla conferenza stampa per presentare la sua spedizione nel nordatlantico. Correva l’anno 1968, ed era un Vailati nei cui occhi si potevano leggere entusiasmo e determinazione; egli sapeva bene che avrebbe dovuto affrontare, con mezzi a disposizione non certo paragonabili a quelli d’oggi, difficoltà davvero enormi e preparò la spedizione nei minimi dettagli. Il celebre cineasta accarezzava un sogno, forse irrealizzabile, ma che dava una connotazione particolare alla sua idea. Fece preparare una targa di bronzo in Italia da portare sulla nave; un omaggio ma anche una speranza e sopra vi era inciso: *“Siamo venuti fin qui per lavorare perché il sogno diventi realtà e l’Andrea Doria ritorni alla luce”*. Vailati non considerava la nave come una preda cui strappare tesori e fama, forse non la considerava neanche un relictus. Nel racconto della spedizione dirà: *“per un momento abbiamo sentito come se la nave fosse viva, come se questa, morta per tutti, fosse nostra”*. Bruno Vailati sentiva vivo il mito dell’Andrea Doria, egli sapeva cosa aveva rappresentato per l’Italia; dalla sua opera traspare l’immenso amore per il mare e per il suo lavoro. L’aspirazione di vedere di

nuovo a galla il transatlantico, anche se era un sogno a buona ragione irrealizzabile, metteva, di fatto, al centro dell’attenzione quel tesoro di sforzi, di sogni e di grandezza che era stata l’Andrea Doria. La stampa italiana e straniera titolarono a piena pagina *“si cerca di riportare a galla l’Andrea Doria”*, *“team italiano sta studiando un modo per recuperare la nave”*; la cosa suscitò un grande interesse e tante fantasie. Si favoleggiava di tesori, di strani accordi internazionali e persino di singolari sistemi di recupero navale. Al di là di tutto ritengo che la spedizione di Vailati volesse testimoniare una cosa: il vero tesoro dell’Andrea Doria è l’Andrea Doria .

Mai come in questo caso il tesoro non consiste nel contenuto della cassaforte ma nella cassaforte stessa, qualunque fortuna possa essere contenuta ancora nella nave. Essa ha rappresentato la rinascita di un paese, l’orgoglio di un popolo e della sua marineria; è stata un pezzo della storia d’Italia e continua ad esserlo. Credo che l’avesse capito anche Peter Gimbell, il miliardario Americano che ha legato la sua vita a quella nave. Gimbell scese sul Doria pochi giorni dopo l’affondamento e scattò delle incredibili, ed anche discusse, fotografie pubblicate sulla prestigiosa rivista “Life”.

Nel 1981 investì ingenti risorse per recuperare le casseforti del Doria individuate dopo un attento studio dei piani della nave; fu praticato un foro con dell’esplosivo nella fiancata della nave per arrivarvi. Gimbell, che usò un impressionante spiegamento di mezzi, doveva essere a conoscenza del fatto che a bordo era usanza restituire il contenuto delle cassette la sera della vigilia dell’arrivo della nave e che quindi, con gran probabilità non avrebbe trovato molto. In realtà egli sapeva che il richiamo del nome “Andrea Doria” sarebbe stato il vero tesoro; così fu. Sapientemente ritardata, l’apertura della cassaforte, che avvenne in mondovisione nelle vasche degli squali dell’Acquario di New York il 16 agosto 1984 in puro stile hollywoodiano, fruttò parecchio danaro in diritti di ripresa; la cassafor-



*Gimbell in immersione sul relitto pochi giorni dopo l'affondamento.*

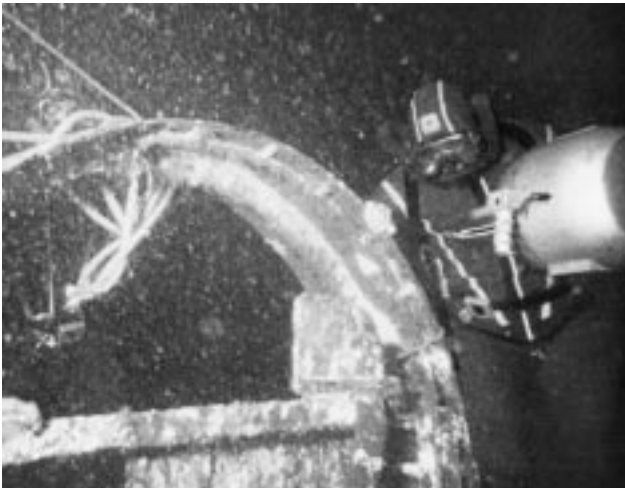
te invece concesse solo un pacco di vecchie banconote marcite.

Gimbell scomparve in seguito e le sue ceneri furono portate sulla nave come suo desiderio. Oggi il foro sulla fiancata della nave, detto "the Gimbell corridor", è uno dei punti di partenza per le penetrazioni nella nave, accesso che facilita l'esplorazione di negozi, ristoranti e cucine. E' proprio osservando le foto di Gimbell su "Life" che Bruno Vailati maturò la decisione di organizzare una spedizione, tutta Italiana, eccettuata la presenza di un notissimo subacqueo americano. Scelse con cura i membri, presero parte alla spedizione Stefano Carletti, con il compito di "guardia del corpo" vista la nutrita presenza di squali, Mimì Dies provetto marinaio ponzone che lo aveva già accompagnato in molte imprese, Arnaldo Mattei, anch'egli sommozzatore della marina durante la guerra, il quale costruì anche le custodie per le cineprese e il sistema d'illuminazione, Al Giddings esperto sub di S. Francisco con il compito di curare la documentazione fotografica. Noleggiò un robusto peschereccio oceanico dal nome Narragansett; il capitano Jacobsen, di origini norvegesi, conosceva a memoria il banco di Nantucket sul cui orlo estremo giace l'Andrea Doria. Si rivolse ad esperti subacquei per l'organizzazione come Ferraro e Galeazzi; collaudò con cura i materiali nelle profonde acque

di Ponza. Si affidò a tecnici per scegliere il periodo più favorevole dal punto di vista meteorologico: poche settimane tra luglio ed agosto danno tregua alle temibili tempeste atlantiche ed alle fitte nebbie che lì regnano sovrane. Il 3 luglio del 1968, in una mattinata fredda ed umida, il gruppo si trovò a New Bedford in banchina per sistemare il materiale. Con la Narragansett stracolma di attrezzature subacquee fecero rotta per l'estremità del banco in cerca del rilievo sommerso del transatlantico.

Dopo molti passaggi a vuoto il capitano, che era sicuro di poterla trovare, diede il segnale di dare fondo alle cime guida. Sull'orlo estremo del banco un enorme ombra scura disegnava un rilievo sull'ecografo della Narragansett. La prima immersione esplorativa rivelò poco. Il gruppo arrivò, al termine della cima, ad un grande arco di ferro, poi identificato come l'aletta sinistra di plancia, che divenne il punto di riferimento per le successive immersioni. Bisognava identificare la nave, per essere sicuri essere proprio sull'Andrea Doria, e portare avanti il programma ambizioso che Vailati si era prefisso. In superficie furono anche compiute alcune misurazioni: direzione e velocità delle correnti con un correntometro, analisi della viscosità del fondo con un carotatore per valutare "l'effetto ventosa". Le difficoltà erano davvero enormi. A causa della profondità, le permanenze erano di appena 15 minuti ogni immersione che costavano, in risalita, un ora di decompressione.

Non era quindi possibile, condizioni meteorologiche permettendo, fare più di due immersioni al giorno. La decompressione era effettuata in ossigeno puro nelle ultime tappe per aumentare la sicurezza ed all'interno di una gabbia antisqualo. La nave, davvero colossale, era coperta di reti "fantasma" che rendevano l'esplorazione pericolosa e scomoda. In aggiunta la sua posizione, coricata su un fianco, non facilitava l'orientamento: tutti i ponti erano pareti e le pareti ponti. Le correnti violentissime rendevano pericolosissimo perdere il contatto con la cima guida, specie in risalita. Tali correnti, che portavano per miglia di bassi fondali detriti e fango, intorbidavano l'acqua al punto che in certi giorni la visibilità era quasi nulla. Questi strati gialloverdastri, conosciuti come "strati opachi", facevano sì che sulla nave fosse quasi notte complicando ulteriormente l'esplorazione.



Immersioni della spedizione italiana sull'Andrea Doria nel luglio 1968.

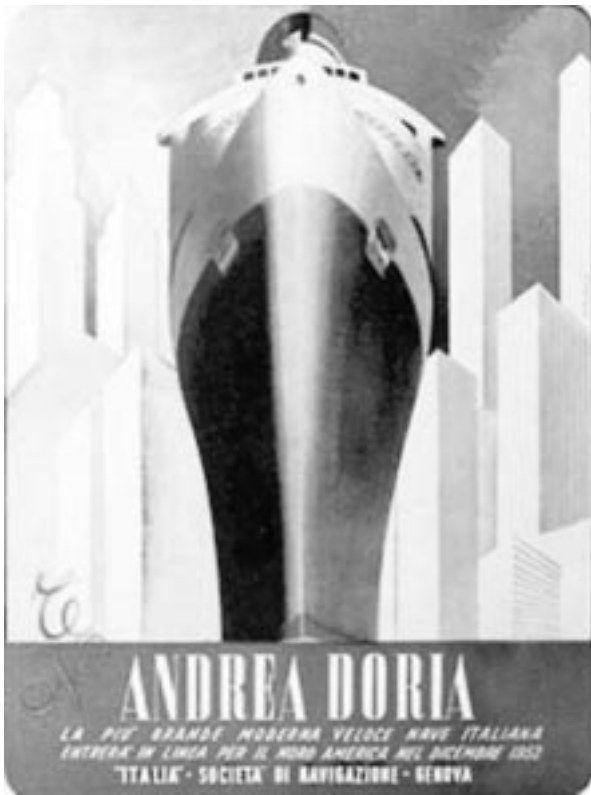
La presenza numerosa di squali, specialmente squali azzurri, attirati anche dalle reti piene di pesce putrescente, rendeva ulteriormente pericolosa l'immersione, in specie la decompressione, lunga e nel torbido degli strati superficiali. In aggiunta a ciò le immersioni erano fatte ad aria; l'acqua gelida, torbida, la corrente e la profondità (sul fondo -74mt) mettevano i sub in condizione di forte rischio narcosi. Niente gav, mute abbastanza poco confortevoli paragonate a quelle di oggi...insomma un miscuglio che oggi farebbe gridare al suicidio anche il più impavido dei subacquei. Basti pensare che Bruno Vailati, nelle condizioni descritte, aveva con se anche la custodia della cinepresa con il pacco batterie dal peso (85 kg.) e dall'ingombro considerevoli. Nonostante tutto il gruppo portò a termine nelle prime settimane di luglio una ventina di immersioni.

Identificò la nave, pose sulla quinta finestra di plancia (quella di mezzo) la targa di bronzo, esplorò gran parte dei ponti del transatlantico.

Verso la fine di luglio le condizioni meteo peggiorarono; nebbie fittissime, violente ed improvvise burrasche impedirono le immersioni e rallentarono il lavoro. Il gruppo però non si perse d'animo e approfittò di ogni momento favorevole. Vailati concordò con gli altri di portare due cime sul relitto, una a prua e l'altra a poppa, in modo da non avere solo quella a centro nave. In questo modo si poteva esplorare qualunque area senza perdere tempo, soprattutto nel tragitto a ritroso verso la cima guida; nel contempo si dava modo a Dies, in superficie, di sapere in ogni momento la posizione dei sub. Così furono esplorati il ponte lance, le terrazze di poppa, la classe turistica e filmato il nome Andrea Doria, sia a poppa sia a prua. Le lettere furono pulite con una spazzola d'acciaio, un estremo omaggio alla nave che sembrava destinata a rimanere per sempre nel freddo e buio Atlantico. Oggi molti sub ogni anno scendono sull'Andrea Doria e tornano certi di avere vissuto un'esperienza unica; le associazioni e le ristrette comunità di tekkies americani, che organizzano discese sulla nave Italiana, regalano una t-shirt con scritto: "*i survived Andrea Doria*". David Bright, sub e collezionista, ha allestito un piccolo museo con ricordi e cimeli da lui recuperati sul relitto: porcellane, argenti, posate, fotografie e la splendida campana della nave. Insomma l'Andrea Doria è tutt'altro che un ricordo lontano. Tuttavia, a più di trent'anni di distanza, possiamo considerare la spedizione di Vailati come qualcosa d'eccezionale, non solo dal punto di vista documentaristico, ma soprattutto umano; ne rimangono un libro (introvabile in Italia) scritto da Carletti, intitolato *Andrea Doria -74* ed un film dal titolo "*Il relitto del secolo*".

Anche i sub della nuova generazione, che hanno a disposizione efficientissime e confortevoli attrezzature, sanno quanto difficile e rischioso sia immergersi in quelle condizioni. Bruno Vailati dichiarò di avere corso innumerevoli rischi e di avere dovuto fare appello a tutta la sua esperienza di subacqueo e documentarista per terminare il lavoro senza incidenti.

In un'intervista disse, infatti, che le immersioni sull'Andrea Doria erano le uniche della sua lunga carriera di subacqueo che non avrebbe rifatto volentieri. Vailati è morto a Roma il 26 febbraio 1990 lasciando in tutti noi un meraviglioso ricordo.



## LA NAVE E LA SUA STORIA

L'Andrea Doria può essere considerata come uno dei simboli più forti della rinascita del nostro paese devastato dalla guerra. Un paese lacerato che faticosamente cercava di dimenticare e costruire allo stesso tempo. Costruire grandi navi che solcassero gli oceani deve essere stato qualcosa più di un rilancio industriale ed economico in quegli anni. Nei cantieri di Genova si lavorava alacremente e con grande entusiasmo; inizialmente ristrutturando e riconvertendo le navi Americane in disarmo come prevedeva il piano Marshall: le "navi liberty". Agli inizi degli anni '50 la cantieristica italiana si fece ambiziosa e raccolse una grande sfida che ancora oggi non è terminata. La società I-talia, che gestiva per conto Finmare le linee Americane, commissionò all'Ansaldo la costruzione di quattro grandi transatlantici: Giulio Cesare, Augustus, Cristoforo Colombo e Andrea Doria. Particolare entusiasmo si concentrò sulla costruzione dell'ammiraglia, un vero gioiello di tecnologia e bellezza: l'Andrea Doria. Varata a Sestri Ponente il 16 giugno del 1951, madrina la signora Saragat, era *"più di una nave, uno stile di vita, un'esperienza unica ed indimenticabile"*. Così le maestranze dell'Ansaldo e i vertici della società

Italia definirono quella che era considerata: la nave più bella del mondo. Collaudata e presentata nell'inverno del 1952, la turbonave era lunga 214 m., larga 28m., stazza lorda di 29.100 tonnellate, 35.300 cv. distribuiti su due eliche, 23 nodi la velocità di crociera. A bordo un concentrato di tecnologia e sistemi di sicurezza presenti solo in unità militari. Radar potenti ed un sistema di paratie stagne che la facevano considerare "inaffondabile". Era dotata di aria condizionata in tutta la nave, telefono in ogni cabina, tre piscine, quattro cinema, autorimessa. Fu impiegata sulla cosiddetta "rotta del sole", quella che dal mediterraneo porta a New York.

La sua gemella Cristoforo Colombo, in tutto simile tranne che nella ricercatezza e nel lusso degli arredi, fu varata due anni più tardi, nel 1953. Erano anni in cui il traffico marittimo stava per essere soppiantato da quell'aereo, più rapido ma ancora non perfettamente sicuro; si avvicinava il tramonto dell'era dei grandi transatlantici. Tuttavia l'Andrea Doria, che non era la nave più grande né la più veloce, divenne presto un simbolo dell'Italia nel mondo. Impiegava otto giorni per traversare l'Atlantico, due o tre in più sulla media delle altre compagnie. Questo era normale perché la nave non si proponeva come simbolo d'efficienza ma, come uno scrigno galleggiante, era un concentrato di opere d'arte, di



Il Comandante P. Calamai.

comfort, di bellezza. Rappresentava puntualmente l'immagine del suo paese tanto da diventare un'icona. Il bel mondo di allora, che oggi definiremmo il jetset, era abituale frequentatore dei suoi ponti e dei suoi saloni: Renata Tebaldi, Orson Welles, Cary Grant, l'Agha Kan, il generale Marshall e moltissimi altri. La sua fama non è dovuta alla tragedia cui la sua sorte è legata, come per altre grandi navi, ma alla sua bellezza, al suo fascino, a quello che ha rappresentato per quell'epoca. Il regista di "Fronte del porto" volle fare incrociare lo sguardo di Marlon Brando con una grande e bella nave che usciva dai piers di New York: quella nave era l'Andrea Doria. Sul transatlantico c'erano i migliori chef, la migliore cucina, i migliori vini, si panificava ben tre volte al giorno. Quando al termine del suo viaggio inaugurale, il 23 gennaio 1953, attraccò al molo 84 di New York fu grande lo stupore. Un tremendo destino però incombeva su quella meravigliosa nave.

Il 17 luglio 1956 è una data che difficilmente la marineria italiana dimenticherà: l'Andrea Doria salpò per la sua centounesima crociera da Genova con a bordo 1134 passeggeri e 572 membri d'equipaggio. Il viaggio proseguì tranquillo, con un oceano che raramente si era visto così calmo, fino alla vigilia dell'arrivo a New York. Già nel pomeriggio del 25 luglio, come riferisce il terzo ufficiale Eugenio Giannini, si levò una fitta nebbia.



*L'Andrea Doria dalla nave Ile de France.*

La nave era in prossimità del banco dell'isola di Nantucket, a nord di New York, una delle aree più infide per la navigazione, zona di pericolose secche e di fitte nebbie che avevano già riscosso un tributo pesante. A causa dell'impenetrabile nebbia l'Olympic affondò negli anni trenta collidendo con la nave faro, mentre il Republic si scontrò con il Florida. Intanto alle ore 12.00 era salpata da New York una nave svedese con 534 passeggeri: la Stockholm. Verso sera il comandante Piero Calamai salì in plancia col suo secondo Guido Badano; c'era una nave sul radar a circa sedici miglia, ormai la nebbia era fittissima. Calamai fece chiudere le paratie stagne per precauzione ed attivare gli allarmi sonori come prassi. Furono ore di apprensione perché la nave

sul radar appariva a dritta del Doria, circa quattro gradi, ma sembrava destinata a passare molto vicina. Inoltre non segnalava la sua posizione con la sirena. In plancia sullo Stockholm c'era un giovane ed inesperto ufficiale: Joan Johansson. Una teoria avanzata a posteriori è che il radar della Stockholm fosse guasto; infatti, ad un certo punto la Stockholm decise per un'accostata a dritta come se vedesse



*Impatto ricostruito al computer.*



*Due scialuppe.*

se la Doria più lontana e spostata dalla sua reale posizione. Calamai, incredulo, uscì fuori sull'alletta destra della plancia per cercare di avvistare il bagliore che segnalasse la posizione della nave e nel contempo ordinò un'accostata a sinistra ma era tardi. Ore 23 11' 18" il fianco destro del Doria apparì all'improvviso davanti a Johansson che ordinò l'immediato "macchine indietro tutta". L'urto fu tremendo. Nella collisione quasi cinquanta persone persero la vita, molti i feriti. La prua della Stockholm rimase incastrata nel fianco del transatlantico Italiano, ma la nave svedese restò mira-

colosamente a galla.

A bordo dell'Andrea Doria si vissero attimi di panico; nessun segnale di "abbandono della nave" fu dato dal comandante per evitare di generare panico incontrollato ma era chiaro che la situazione fosse drammatica. La nave aveva uno sbandamento a dritta di molti gradi che facevano sì che l'acqua si riversasse al di sopra delle paratie stagne in grandi quantità. Le pompe della nave, per quanto efficienti, non riuscivano ad evitare che la nave continuasse ad inclinarsi progressivamente e ad imbarcare altra acqua.

Tentativi di spostare pesi sul fianco opposto non sortirono effetto. Furono calate le scialuppe di dritta, mentre non si poterono utilizzare quelle sul lato opposto, causa l'inclinazione del Doria. Intanto molte navi risposero al S.O.S; verso le prime ore del mattino arrivarono l'Iles de France, la Cape Anne, il

mercantile Hopkins, la nave militare Thomas ed altre unità che trassero in salvo tutti i superstiti, facendo della tragedia del Doria uno degli esempi più brillanti di salvataggio in mare. Unica per-



*L'Andrea Doria nella notte.*



Da sinistra Al Giddins - Bruno Vailati - Stefano Carletti.

sona che non si riuscì a salvare e quindi unica vittima, a parte quelle della collisione, della sciagura fu la signora Petterson. La nave ormai era paurosamente sbandata sul fianco, nulla poteva essere fatto più per salvarla, tuttavia solo all'ultimo il comandante Calamai lasciò la nave su pressione dei suoi due ufficiali più anziani.

Calamai osservò me-stamente la sua nave affondare; alle 10.09 (16.09 circa ora italiana) l'Andrea Doria scompare per sempre sotto la superficie dell'oceano a 40°29.4 est e 60°50.5 nord; ultima cosa ad essere inghiottita l'asta di bandiera. Non si riuscì mai ad accertare la dinamica dell'incidente ed a verificare le responsabilità che gli svedesi negarono sempre. Le due compagnie intascano il premio dai Lloyds. Il comandante Calamai, l'ufficiale più in vista della marina mercantile Italiana, definito da tutti un gentiluomo, condivise la sorte della sua nave e morì dimenticato il 7 aprile 1972. La marina militare U.S.A. ha da qualche tempo accertato la totale estraneità dell'equipaggio italiano nella dinamica dell'incidente che fu dovuto all'inesperienza degli ufficiali svedesi e ad un probabile malfunzionamento degli strumenti della Stockholm. Ad avvalorare la loro teoria anche la circostanza che Johannson ci mise più di un ora a segnalare l'esatta posizione ai soccorritori e non fu mai ritrovato il brogliaccio. Ironia della sorte, la Stockholm fu poi acquistata da un armatore italiano e attraccò a Genova col nome di Italia I. Una serie di tragiche fatalità segnarono il destino dell'Andrea Doria e forse la fine di un'epoca. Ma perché l'Andrea Doria suscita tanto interesse ancora oggi che giace nelle gelide e torbide

acque del nordatlantico, ridotta ormai allo spettro della nave che era? Molti sono stati i naufragi, molte sono le navi che giacciono in fondo al mare, inabissatesi in maniera tragica. Perché è così forte il mito dell'Andrea Doria, immune al passare degli anni? Qualcuno ha risposto che "l'Andrea Doria ha significato la fine di un'epoca, di un rapporto paritario dell'uomo con il tempo e lo spazio, la fine del concetto di viaggio". Certo è che la sua fine drammatica ha contribuito a cristallizzare un mito e renderlo immortale; gli incidenti sono tanti quanto le collisioni. Pochi sanno che la Raffaello si scontrò con una petroliera e che la Giulio Cesare portò via un'intera ringhiera ad una nave: perché non successe nulla. Il mito dell'Andrea Doria è più vivo che mai e le decine di sub che ogni anno s'immergono su quella nave sanno che vedranno qualcosa di più di un relitto; qualunque cosa essi cerchino è certo che ne varrà la pena.



Angela Grillo, Carmelo e il loro figlio Anthony, il bambino è oggi il presidente dell'Associazione sopravvissuti che ci ha concesso le foto.

Il libro di Carletti "Andrea Doria -74" è reperibile nella biblioteca del Congresso degli Stati Uniti - [www.ncl.gov](http://www.ncl.gov)

Il film "Il relitto del secolo" fa parte della collezione di Bruno Vailati "Il mio mare" <sup>1)</sup>.

Alcuni link: [www.andreadoria.org](http://www.andreadoria.org) il sito dell'associazione sopravvissuti; [www.geocities.com/mundo\\_silencio](http://www.geocities.com/mundo_silencio) tributo a Bruno Vailati.

Si ringrazia vivamente Anthony Grillo, Presidente dell'Associazione sopravvissuti, per aver gentilmente concesso molte delle foto presenti in questo articolo.

1) La collana "Il mio mare" 12 cassette da 90' - 100' ognuna è disponibile presso il book shop del Museo Nazionale delle Attività Subacquee - costo Lire 300.000 non soci e Lire 250.000 per i soci HDS, Italia + spese di spedizione contrassegno.