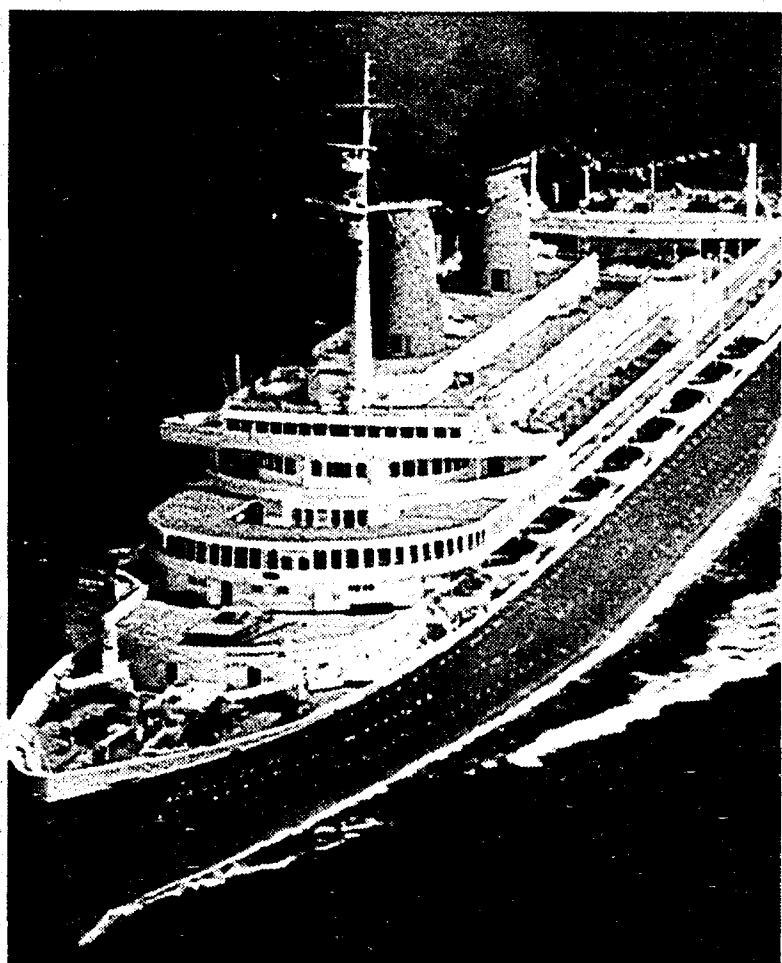
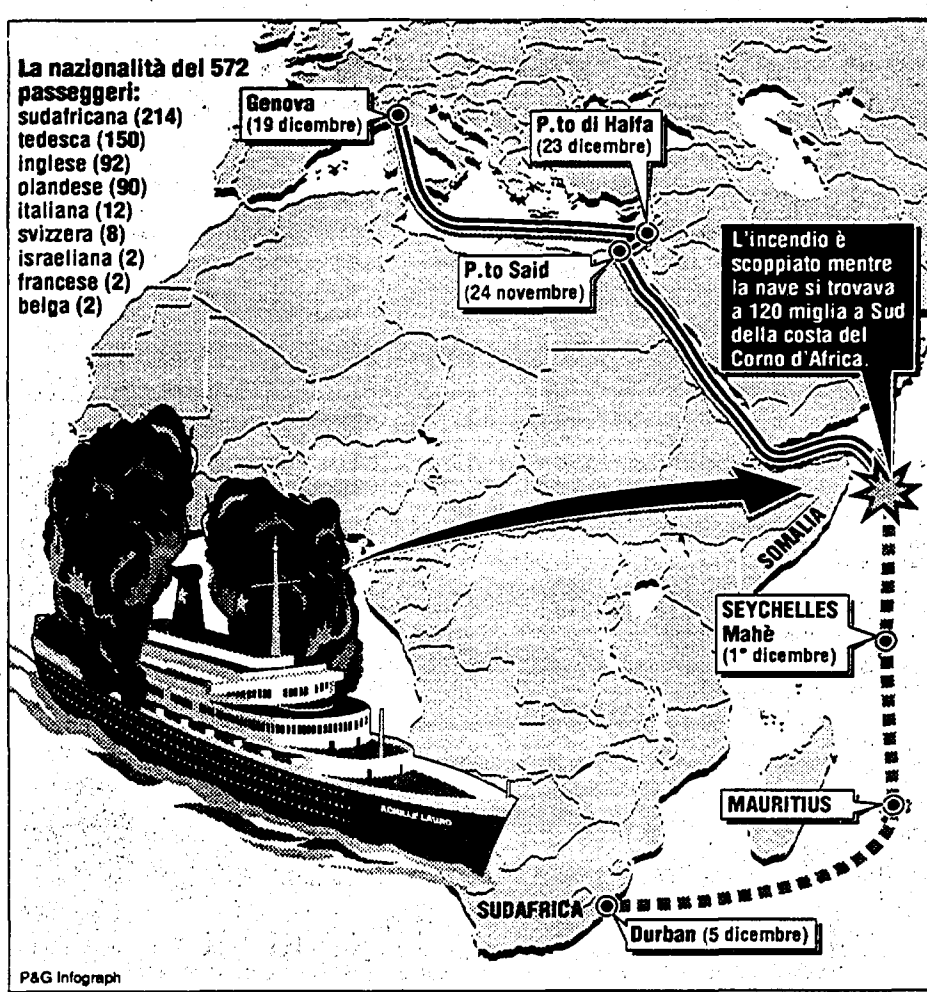


ADDIO ALL'ACHILLE LAURO.

Sei ore di lotta con le fiamme ma la nave è ormai spacciata. Mille naufraghi verso l'isola di Mahè nelle Seychelles



Una foto d'archivio della Achille Lauro



**Supercrociera
Ventuno giorni
in alto mare**

ROMA. L'Achille Lauro era partita il 19 novembre scorso dal porto di Genova per una crociera di ventuno giorni che l'avrebbe portata a raggiungere Israele, Egitto, Seychelles, Mauritius e Sud Africa, dove il lungo viaggio nell'Oceano Indiano si sarebbe dovuto concludere il 9 dicembre prossimo. I passeggeri sarebbero rientrati in Italia a bordo di un aereo con partenza dall'aeroporto di Johannesburg. Dal porto di Durban la motonave avrebbe intrapreso una nuova crociera in Sud Africa con scali nello Zululand e Swaziland. La nave ammiraglia della «StarLauro» è stata completamente ristrutturata negli ultimi anni con un notevole impegno finanziario per adeguarla alla richiesta di sempre maggiore comfort richiesto dalla sua vasta clientela internazionale. A bordo della motonave ci sono infatti moderne strutture sportive (palestre, pedane per tiro al piattello, ping pong, campi per tennis e pallavolo), un centro medico attrezzato, sale gioco con casinò, discoteca e biblioteca, oltre ai saloni per le feste e per le cene di gala. E poi due piscine, 335 cabine, dotate di aria condizionata, servizi igienici privati e, per le suites, di Tv, frigobar e telefono. Insomma, 335 stanze, a quattro o due letti, dotate di veranda o senza, capaci di ospitare 850 crocieristi. E ancora: negozi, duty free, saune, sale massaggi, parrucchiere, barbiere, lavanderia, tipografia, cappella. L'Achille Lauro ha una stazza lorda ventiquattromila tonnellate, è lunga 196 metri, larga 25,50 ed è iscritta al compartimento di Napoli. La «Achille Lauro» dispone di 10 paratie stagne trasversali con 19 porte stagne a scorcio orizzontale comandate idraulicamente dal ponte di comando; la nave mantiene la perfetta galleggiabilità anche con due compartimenti completamente allagati. I compartimenti tagliafuoco principali sono sette con 133 porte tagliafuoco, normalmente aperte. L'impianto antincendio dispone di cinque pompe con una portata complessiva di 415 metri cubi d'acqua l'ora collegate a 143 idranti; due impianti fissi ad alta pressione ad anidride carbonica. Disseminati per la nave vi sono inoltre 95 avvisatori d'incendio manuali e sette automatici. E inoltre previsto un servizio di ronda in funzione antincendio.

Ma vediamo più nel dettaglio la crociera, la lunga vacanza natalizia, che l'incendio ha drammaticamente interrotto. Doveva essere una crociera di ventuno giorni da Genova fino al Sudafrica toccando Israele, l'Egitto, le Seychelles, le Mauritius. L'itinerario nell'Oceano Indiano è stato interrotto dalle fiamme al largo delle coste somale. Ecco le tappe della crociera: il 19 novembre, partenza da Genova; 23 novembre, scalo ad Haifa, Israele; 24 novembre, scalo a Porto Said, Egitto; 25 novembre, scalo a Suez, Egitto; 2 dicembre, scalo a Mahe, Seychelles; 5 dicembre, scalo a Port Louis, Mauritius; 9 dicembre, arrivo a Durban, Sud Africa.

**Il fuoco cancella il gigante blu
In salvo passeggeri e equipaggio, due le vittime**

Due morti, otto feriti, nessun disperso, la nave inclinata di 30 gradi e che brucia ancora e rischia di affondare, i superstiti sistemati sul ponte di una petroliera e su quello di due cargo, nessun italiano tra le vittime. I naufraghi dirottati verso le Seychelles e verso il Corno d'Africa. Sul posto anche navi militari e due elicotteri Usa. Un mercantile, la «Treasure Island», sta assistendo, in pieno Oceano Indiano, alla fine del transatlantico varato nel 1946.

DAL NOSTRO INVIATO
VITO FARNZA

NAPOLI. Era appena terminata una festa, quando, a bordo della nave da crociera «Achille Lauro» è scoppiato l'incendio. Molti dei 579 crocieristi erano già a letto. Gli altri, in abito da sera, consumavano gli ultimi spiccioli della notte di «baldoria». Le luci nel salone delle feste s'erano appena spente quando una vampata ha avvolto la nave. Le fiamme, partendo da poppa, hanno invaso i ponti e la sala macchine. I motori si sono fermati. Un fumo acre e denso s'è diffuso nelle cabine. Per un'ora equipaggio e comandante hanno cercato di domare l'incendio. Già il 2 dicembre

del 1981 l'«Achille Lauro» aveva preso fuoco al largo di Las Palmas. L'equipaggio riuscì ad avere il meglio sul fuoco e la nave venne salvata. Questa volta, invece, il miracolo non s'è ripetuto. Il muro di fuoco e di fumo hanno avuto ragione degli sforzi dell'equipaggio costituito da 127 italiani e 273 «stranieri», per lo più centroamericani e filippini.

I soccorsi
Alle 5,56 (ora italiana) il comandante ha lanciato, dopo scesa di drammatici minuti di lotta contro l'incendio, il «may day», rac-

colto da una nave che distava appena un'ora di navigazione dal punto dell'incendio. La «Hawaian King», una petroliera che batte bandiera panamense, ha messo le macchine al massimo ed ha raggiunto il transatlantico italiano. Il comandante, Giacomo Orsi, ha dato a questo punto l'ordine di abbandonare la nave. È stato questo il momento più drammatico - ha raccontato con un telefonino satellitare un crocierista, il finanziere inglese Tony Webb all'«Evening Standard» - i motori erano spenti, l'equipaggio, che è stato meraviglioso nell'aiutarci, ci ha detto di andare sul ponte e poi siamo stati sistemati sulle scialuppe, stando attenti a far scendere per primi i bambini (otto in tutto) e le persone anziane (molto numerose). Poi ci siamo trasferiti a bordo delle naviganti in soccorso».

L'operazione di trasferimento sono state particolarmente complicate perché, anche quando le condizioni del mare sono buone, l'Oceano Indiano, come tutti gli oceani, presenta un moto con onde molto lunghe. Per questo si è preferito sollevare a bordo le scialuppe,

«imbracandole» evitando così un trasferimento ancor più problematico con delle scale a rete. Una operazione lunga e difficile, durata alcune ore. Alla fine sulla petroliera «Hawaian King», alla quale si erano aggiunte nel frattempo un cargo, il «Bardu», battente bandiera liberiana, ed un «mercantile», il «Treasure Island», mentre dalla sede della StarLauro, la compagnia proprietaria della nave, veniva fatta dirottare la «Lucy», una nave della compagnia che si trovava in zona sono saliti circa 700 naufraghi, mentre sulla «Bardu» si sistemavano gli altri.

Un ponte radio via satellite, con la stazione di riferimento in Norvegia, faceva giungere a Napoli le notizie sul danno che si stava svolgendo a migliaia di miglia di distanza. Dopo l'abbandono di tutti i passeggeri, a bordo della nave da crociera rimanevano il comandante e circa cento uomini dell'equipaggio che continuavano a cercare di spegnere le fiamme. Poi alle 11,30 giungeva un nuovo messaggio, a bordo era rimasto solo il comandante, Giacomo Orsi, che decideva di abbandonare la nave. Lo faceva un'ora e mezza più tardi, salendo a dordo della «Treasure Island». A tarda sera poi andava anche sulla «Hawaian King» dove c'era gran parte dei naufraghi.

Morti due passeggeri
Con le notizie dei superstiti, giungono anche quelle delle vittime. Il comandante aveva parlato di una sola vittima, altri di tre. Concordi tutti sui feriti, otto, tutti lievi.

Poi un fax toglie ogni dubbio. Le vittime ufficialmente sono due: un tedesco di 68 anni, Gerard Szimeg, colpito da infarto la scorsa notte a bordo della nave, e un inglese, Edward Morris, deceduto, forse per lo stesso motivo, durante le operazioni di salvataggio. La conferma l'hanno data il capo commissario, Aldo Accardi, e il direttore di macchina, De Simone.

«La nave è inclinata di 30 gradi, le fiamme sono domate, l'equipaggio è incolume» hanno snocciolato in una conferenza stampa i responsabili della StarLauro, la società armatrice dell'Achille Lauro. «Domattina verificheremo se è possibile recuperare il relitto». Una speranza flebile troncata di netto alle 18 ore locali. Quando un messaggio della «Treasure Island» annuncia: «la nave brucia ancora, affonderà nel giro di 12 ore». C'è tanta gente che vorrebbe saperne di più, ma è impossibile, la «Hawaian King» ha interrotto i collegamenti, li riprenderà nel corso della notte domattina.

L'Achille Lauro era partita dal porto di Genova il 19 novembre da

Genova ed aveva fatto scalo il 23 ad Haifa ed il 24 a Porto Said. Il 25, dopo uno scalo tecnico di un'ora a Suez, s'era messa in navigazione per Mahè dove doveva giungere domani alle 8,00 ore locali. Dalle Seychelles sarebbe ripartita subito per Port Louis, nelle Mauritius, per giungere a Durban alle 7 del giorno 9 dicembre. In Sudafrica sarebbe dovuta rimanere, per una serie di crociere, fino al 14 marzo del '95, quando avrebbe iniziato la crociera di ritorno che l'avrebbe riportata il tre aprile a Genova.

Accanto al «gigante blu», 24.000 tonnellate di stazza, 196 metri di lunghezza, 25 di altezza, ieri notte sono rimasti un paio di mercantili, unici testimoni della sua agonia. L'aereo fatto alzare in volo nel pomeriggio per cercare eventuali «dispersi» (che non ci sono) è andato via e forse tornerà domattina su questo specchio di mare. Per allora la tragedia potrebbe essersi consumata. Dopo 48 anni di navigazione, e una «vita» quanto mai travagliata, l'Achille Lauro «muore» in mezzo all'oceano, dove era sempre vissuta.

Le ore d'angoscia nella sede della «StarLauro» con i marinai e i familiari

«Se si inabissa siamo tutti disoccupati»

DAL NOSTRO INVIATO

«In mezzo all'Oceano Indiano sta bruciando anche il nostro lavoro. Se la nave non si salva, rimangono tutti i mezzi ad una strada». La sede della «StarLauro» la società armatrice dell'«Achille Lauro» è affollata di marinai, di familiari degli imbarcati. Donne e uomini che vivono con angoscia i lunghi momenti in attesa delle notizie, che parlano della loro «nave», sulla quale hanno un amico, un parente, un figlio, un marito. «Sono sbarcato il 4 novembre e il 19 sulla nave è salito mio figlio», racconta un marittimo di Napoli. È preoccupato, guarda la targa sistemata accanto al «check point» («Auguri per un gran 1994 e per un 1995 al galoppo») e sospira: «A bordo dovrebbero esserci l'80% di marittimi italiani e il 20% di stranieri, invece è il contrario. Gli «stranieri» sono bravi ragazzi, per lo più, ma navigano solo con il passaporto. Invece, anche il più giovane di noi, ha esperienza e preparazione alle spalle,

un libretto sanitario ed una istruzione che gli consente di far fronte all'emergenza anche più grave». Si allontana verso una biondina, «Antonella» che distruisce notizie, per fortuna tutte rassicuranti.

Capelli bianchi, anni passati a navigare, Antonio, uno sbarcato il 4 novembre da la stura ai ricordi. «Anche a Las Palmas, il 2 dicembre dell'81, ci trovammo di fronte ad un incendio di vaste proporzioni. Lottammo come leoni, tutti, mettemmo in salvo i passeggeri e riuscimmo a riportare la nave in porto. Fu un miracolo». Anche allora ci sono stati due morti, due passeggeri che in preda al panico si lanciarono in mare. Ricordi su ricordi di padri e fratelli. Come quelle tremende 24 ore passate a bordo con mare forza dieci e con il comandante Giacomo Orsi imperterrito nella plancia a seguire la navigazione. «Non sono tante le navi che resisterebbero a 24 ore di mare for-

za 10», commenta Nicola, un fratello ed un caro amico imbarcati in questa sfortunata crociera.

«Non ci sono vittime», la notizia gira di bocca, tra i familiari. Poi arriva la doccia fredda: i morti sono tre. Serpeggia il panico, c'è la paura che la vittima possa essere proprio lui, il fratello, l'amico, il parente. Una donna arriva da Torre del Greco urla: «È morto? È morto?». La calmano, la fanno sedere, la tranquillizzano. Poi, prima in maniera ufficiosa, poi in maniera ufficiale, arriva la conferma: i morti sono solo due, per infarto, uno pare avvenuto ancor prima dell'incendio. Le vittime sono dei passeggeri, l'equipaggio è tutto salvo, la sala si vuota e si riempie con un andamento irregolare. La polemica è contro chi la imbarcare tanti marinai armati solo del passaporto. «La verità è che costano poco 400 dollari al mese, ma se costano poco, rendono anche poco, qualcuno si ubriaca, qualche altro anche se ha tanta buona volontà, manca di esperienza, fare i marinai non è una cosa

che si può improvvisare».

Chiamano in tanti al centralino. Tra le tante telefonate anche quella di Teresa Gargiulo, la moglie del comandante Orsi. È tranquilla, ma afferma «spero di sentire presto la tua voce». È questa la richiesta di tutti i familiari: «fateci telefonare, anche per un attimo, vogliamo sentire da loro che stanno bene». «Non ci sono notizie», dice Nicola Coccia, il quale fatica a far capire che c'è un solo «satellite» che i collegamenti sono difficili, che fra parlare un solo minuto ognuno dei 700 a bordo della «Hawaian King» significherebbe spendere 12 ore solo di telefonate effettive. L'ultimo parlerebbe quando ormai la nave sarebbe in vista di Mahè. Meglio far inviare fax e controllare elenchi.

C'è chi si convince e chi no e continua ad aspettare. «Nessuno mi ha avvertito - dice Assunta Scava, moglie di Cristoforo Impropita - è stata una vicina a dirmi che era successo. Lo aveva sentito dal giornale radio». È una scena che si ripete. Anche nel lontano 81, anche

nell'85 all'epoca del sequestro, i familiari dei marinai furono avvertiti da radio e televisioni. Qualcuno, nell'85, fu avvertito dai parenti negli Stati Uniti.

Vigili del fuoco ridotti da sette a tre, i quattro agenti ex Mossad intenti più che alla sicurezza a correre dietro alle crociere, incendi domati e spenti. Le storie dei marinai riempiono una giornata con poche notizie. Si ride, anche quando viene diffusa la notizia che l'incendio sarebbe stato provocato da una sigaretta. «Incendi come questi si spengono con un estintore», dicono in tanti. E sostengono che appare più seria l'ipotesi di un incendio nella sala macchine.

Si toglie la targa da dietro il «check point», si parla di assicurazioni. L'«Achille Lauro» era assicurata per 28 miliardi con l'Unione Meridionale di sicurezza, i passeggeri invece con un club assicurativo inglese, la P & I. Arriva l'ultimo messaggio: «La nave brucia ancora» e questo fa naufragare le ultime speranze.

CENTRO CULTURALE VIRGINIA WOOLF B ROMA

WORKSHOP 94/95

Parole Divise.

Differenza Sessuale, Sinistra, Informazione

Ida Dominijanni • 3/4 dicembre

Singularità e Comunità

nei Linguaggi delle Donne

Angela Putino • 14/15 gennaio

Per una Civiltà della Lingua

Chiara Zamboni • 25/26 febbraio

Di Gruppo si Muore

Franca Chiaromonte • 11/12 marzo

Dove è finita la Sessualità Femminile

Rosetta Stella • 8/9 aprile

Rivoluzione Mon Amour

Alessandra Bocchetti • 13/14 maggio

Le iscrizioni sono aperte: Via dell'Orso n° 36
Tel/fax 6896622 - Segreteria: ore 16-20