

ADDIO ALL'ACHILLE LAURO.

Il «comandante» la comprò di seconda mano nel '64. Era l'epoca d'oro del «Michelangelo» e del «Raffaello»

La famiglia Lauro «Se ne va una parte di vita»

«Siamo addoloratissimi e ci angoscia e ci porta indietro negli anni il ricordo della nave che ha il nome di mio padre e che ora sta affondando nelle acque del Corco d'Africa. Ripeto, è un dolore enorme il mio e quello di tutta la famiglia Lauro, questa tragedia rappresenta un pezzo di vita che se ne va». Le parole di Ercole Lauro, figlio del «comandante» Achille Lauro, fondatore dell'omonima flotta. «Per mio padre la motonave era tutto il suo orgoglio - ha proseguito - ho appreso che ci sono stati dei morti a bordo dopo l'incendio, ma ho evitato di guardare la televisione per non assistere all'incendio che sta distruggendo e affondando la nave, quelle immagini che sarebbero state come una pugnala al cuore». «Siamo vicinissimi a tutto l'equipaggio e a tutti i passeggeri - ha continuato Ercole Lauro - non solo io ma tutta la famiglia. Sono stato sempre a bordo di quella nave che lo stesso ho fatto ristrutturare. Il mio dolore è grandissimo».



Leon Klinghoffer, l'ebreo americano ucciso nel sequestro dell'Achille Lauro del 1985

Fasti e sventure di un capriccio

L'incendio a bordo della «Achille Lauro» segna la fine dell'epoca dei grandi transatlantici. Storia di un'imbazzazione voluta negli anni Sessanta dal «comandante» per contrastare gli altri armatori: insuccessi commerciali, sventure giudiziarie e incidenti per una nave diventata «maledetta». Le grandi tragedie del mare, i naufragi, i cambiamenti di nome e il tarlo della distruzione che sembra accompagnare ogni nave.

MARCO FERRARI

Erano anni d'oro quelli che precedettero l'avvento dei jet: ancora si poteva ballare nel salone di prima classe con Joan Crawford e Audrey Hepburn, scambiare quattro chiacchiere con Gregory Peck, bere un whisky con Cary Grant, sentire cantare Abbe Lane, udire le confessioni di Spencer Tracy. Nel 1960 furono imposti due supertransatlantici, il «Michelangelo» e il «Raffaello», voluti dall'Italia Navigazione per motivi di prestigio e per valutazioni commerciali che si mostrarono, di lì a poco, fallaci.

Di seconda mano

Non può stupire, dunque, che un armatore attento, euforico e sprezzante come il «comandante» Achille Lauro nel '64 acquistasse di seconda mano un transatlantico di più di ventimila tonnellate per contrastare proprio le flotte dell'Italia e del Lloyd triestino. Il «William

Ruys», restaurato nei cantieri di Palermo a partire dal gennaio '65 e ribattezzato col nome dell'armatore napoletano, fu varato con una sfarzosa parata alle aspettative anche se, durante i lavori, subì un incendio, malauguratamente presagio, specie per i napoletani. Era la bella copia dei bastimenti di antica memoria partenopea: il primo vapore del Lauro risaliva al 1913, adibito a trasporto di agrumi e olio dalla penisola sorrentina ai porti italiani. Achille Lauro nel 1923 si era comprato un piroscafo, abbandonato a Napoli dai Lloyd americani, ribattezzato «Iris», il primo a portare il fumaiolo azzurro e la stella bianca a cinque punte. Nel '47, perse ben 53 unità nel conflitto, Lauro ricominciò da zero inserendosi nel trasporto passeggeri, arrivando persino a comprarsi due portaerei statunitensi.

La «nave blu», come veniva chia-

Catena di incidenti

Nel '71 la nave incappò nel suo primo incidente: urtando un peschereccio morì un pescatore napoletano, Vincenzo Chiarini, la cui famiglia venne risarcita con 110 milioni. Fu proprio la portabandiera napoletana la prima a toccare il porto di Shanghai in un indimenticabile, anche se sventaggioso, giro del mondo in ottanta giorni. L'auumento del prezzo del greggio, la alta marea vicende politiche del «comandante», le sue grane e la crisi della flotta portò negli anni settanta ad alcuni fermi giudiziari della nave; quindi il 2 dicembre '81, nei pressi dell'isola di Gran Canaria, il transatlantico si incendiò. Due uomini, in preda al panico, si lanciarono in mare e affogarono. L'anno successivo, a Tenerife, la «Achille Lauro» venne fermata per ordine della magistratura perché una ditta tedesca vantava alcuni crediti: di lì a poco il fallimento, la gestione commissariale del gruppo, il declino di un impero diventato di carta

bollata. Infine, nell'ottobre '85, il dirottamento e l'uccisione di Leon Klinghoffer. Se ogni nave ha una sua storia, quella della «Achille Lauro» appare dunque tormentata. In quella tomba, al largo delle coste somale, c'è il declino dei transatlantici per passeggeri. L'ultimo, il più vecchio, classe 1914, per uno strano gioco della sorte si trova in questi giorni in Italia: la «Douglas», signora degli oceani, è ormeggiata nel porto della Spezia. Dopo aver traghettato migliaia di persone tra le due sponde dell'Atlantico, è diventata la nave-libreria degli evangelici (che Dio gliela mandi buona!). Molte regine del mare cambiano spesso nome, trasformano le loro funzioni, subiscono continui maquilages, in vecchiaia battono bandiera-ombra, diventano navi-carretta, insomma si sforzano di continuare a far battere il loro cuore vetusto. Chi direbbe che dietro l'invitante nome «Italia Prima» - da poco rimessa in mare - si cela in realtà la «Stockholm», l'imbarcazione entrata in collisione con l'«Andrea Doria» nel 1956? L'importante, per gli armatori, è salvare la carcassa: non conta se l'anima della nave è irrimediabilmente ferita. Eppure dentro quelle macchine metalliche sembra che il destino si annidi come un ganglio vitale giocando, come nella vita, a offrire agli eventi rivincite e ricadute, riprese e annientamenti.

Così, nonostante l'uomo conquistò lo spazio, la sfida col mare resta insoluta. La tragica sequela di questo secolo mostra una catena infinita di incidenti: la «General Slocum», finita in mare con mille persone a bordo nel 1906; il «Titanic» e le sue duemila vittime; i 314 morti della «Principessa Mafalda» nel 1927; l'«Andrea Doria» e una notte tragica del '56, diciannove miglia a ponente del faro di Nantucket; il rovesciamento del battello egiziano «Radaman» nell'83; la collisione della «Moby Prince» tre anni fa; il battello estone che ancora restituisce le sue vittime nel Mar Baltico. Tragedie che, talvolta, diventano disastri ecologici come la collisione della nave «Othello» nel 1970 in Svezia, l'affondamento della «Atlantic Express» nel '79, il disastro della «Exxon» in Alaska nell'89, la «Haven» nelle acque liguri, la «Maersk Navigator» a Sumatra, la libanese «Braer» alle Shetland. Navi maledette dalla sorte, segnate da una malattia che comode la chiglia e il fasciame, che pare sospingere gli equipaggi verso l'errore fatale. Come gli uomini, nella loro caducità, anche le navi si trascinano per gli oceani il nerbo della distruzione. Per questo ancora oggi i marinai dormono in compagnia di uno spettro: il naufragio. Il tempo dell'uomo e della nave sembra assomigliarsi, non serve neppure cambiare identità, bandiera, volto.

L'ex comandante Gerardo De Rosa, al timone durante il sequestro dell'85

«Ho pianto, quella nave è un pezzo di Napoli»

«Ho provato un dolore terribile. Sono prostrato, ho pianto come un bambino: per me l'Achille Lauro non è una nave, è una persona, ha un'anima». Il comandante della nave sequestrata nell'85, Gerardo De Rosa, non si dà pace. Raggiunto sulla «Italia Primo» al largo di Barcellona, piange la sua nave e ricorda i giorni drammatici del sequestro. «La fine del bastimento sarebbe una vera sciagura. Legato a quella nave c'è un pezzo di storia di Napoli».

DALLA NOSTRA REDAZIONE

MARIO RICCIO

NAPOLI. Dopo vari tentativi andati a vuoto, all'altro capo del filo si sente finalmente una voce. È quella dell'ufficiale di bordo della «Italia Primo», che sta navigando al largo di Barcellona. «Fra poco abbiamo la manovra, richiami fra mezz'ora», dice il marinaio. Alle 14,30 in punto, il comandante Gerardo De Rosa risponde al radiotelefono con voce tremante: «Sono prostrato, ho pianto come un bambino: per me l'Achille Lauro non è una nave, è una persona». Sessantatré anni, su quel «bastimento azzurro» andato in fumo l'altra notte vicino alle coste della Somalia ha lavorato per molti anni. Era lui al timone di comando quando, nove anni fa, il piroscafo fu sequestrato dai terroristi in Egitto. Di questa nave, che sta rischiando di colare a picco,

conosce vita, morte e miracoli. **Comandante De Rosa, quando ha saputo del disastro?** Alle 7 del mattino. È stato come un presentimento: ho acceso la televisione, una cosa che non faccio mai a quell'ora, ed ho appreso la tragica notizia. Mi credea, ho sentito il mio cuore spezzarsi. È stato un grande dolore per me. Quando mettevo piede su quella nave, che ha una vera e propria anima, mi sentivo ringiovanire. Posso dirle che ho vissuto in funzione di quel bastimento al punto che ai miei parenti, agli amici, dicevo: io navigo con l'Achille Lauro e non sull'Achille Lauro. Lo sa che fu proprio il vecchio armatore, «o comandante», a volermi nella sua flotta? In poco tempo diventai uno dei suoi migliori amici. **Sicuramente lei avrà tanti ricor-**

di belli, ma anche qualcuno brutto, della vita passata a bordo di quella nave. Senta, io con la famiglia Lauro ho lavorato per circa 40 anni, dieci dei quali passati sull'ammiraglia della flotta. Si protrebbe scrivere un lungo romanzo sulle cose belle. Tra le cose brutte, invece, ricordo soprattutto il periodo delle difficoltà finanziarie del vecchio armatore. Quando in giro si diceva che quella nave era maledetta, quando si parlava di debiti. Ecco, io credo che non si è detto sempre la verità. Voglio dire che qualcuno aveva interesse a far fallire la più potente flotta del mondo. **Ora questa nave rischia di finire per sempre in fondo al mare.** Sarebbe una vera sciagura. Quel bastimento, che ha portato il nome di Napoli in tutto il mondo, io ripeto, ha una vera anima. E le spiego il perché: in ogni angolo del piroscafo c'è la storia di tanti ufficiali, di tanti marinai nati all'ombra del Vesuvio. Insomma, c'è un pezzo della storia di Napoli. **Dopo il sequestro, avvenuto nel 1985 ad Alessandria d'Egitto, molti marinai hanno cominciato a chiamare l'Achille Lauro «la nave maledetta». Allora, lei era al timone del bastimento. Quali ricordi ha di quella brutta avventura?**

La prego, di questa dolorosa vicenda preferisco non parlarne più, anche perché si è già scritto tutto, ed hanno fatto persino un film. In questo momento il mio pensiero va soprattutto agli uomini di bordo, che conosco uno per uno, e al piroscafo. Piuttosto, lei ha le ultime notizie della nave? È vero che è ancora in fiamme e che è inclinata di 30 gradi a sinistra? Madonna santa, io spero tanto che non muoia. Mi fido del comandante Giuseppe Orsi, con il quale mi sento spesso. Lui è un testardo, e insieme al cuore dei marinai e degli ufficiali napoletani, sicuramente troverà il modo di salvare la nave. **È vero, comandante, che in due occasioni, alla fine degli anni Settanta e nell'autunno del 1981, le fiamme attaccarono buona parte dell'Achille Lauro?** Sì, ma per fortuna gli incendi furono spenti in poco tempo. Effettivamente questa nave, che non ha nulla di maledetto, ha avuto spesso problemi con il fuoco. Ricordo che il primo incendio a bordo si verificò nel 1967, nel cantiere di Genova, addirittura durante la fase di ristrutturazione, quando mancavano pochi giorni al varo. **Sempre più spesso, durante la navigazione, si verificano incendi a bordo. Lei come spiega que-**

sto fatto? Purtroppo, principi di incendio sulle navi non sono una novità, anzi sono frequentissimi. Non dico che ci abbiamo fatto l'abitudine... Le cause possono essere molteplici. Per lo più si tratta di piccoli focolai, che si possono sprigionare nella sala macchina, nelle cabine occupate dai crocieristi o magari per un mozzicone di sigaretta non spento gettato alla rinfusa. Le voglio ricordare, comunque, che ogni nave ha delle attrezzature modernissime per intervenire prontamente. A volte i marinai operano con tanta discrezione al punto che gli stessi passeggeri non si accorgono di nulla. **Comandante De Rosa, da quando tempo non mette piede sull'Achille Lauro?** L'ultimo viaggio l'ho concluso giusto un anno fa. Poi sono passato con la società «Nina» di Genova. Ho accettato l'offerta di lavorare sulla «Italia Primo» anche perché sotto al nome c'è la scritta «Compartimento di Napoli». È una nave dal mio cuore è rimasto sempre su quel «bastimento azzurro». Che, spero, tornerà presto a solcare le onde lunghe degli oceani. **Magari con lei sul ponte di comando?** Sarebbe fantastico.

Quando Craxi si lasciò sfuggire Abu Abbas

GIANCARLO LANNUTTI

Mancava poco alle 22 del 7 ottobre 1985 quando giunse la prima scama notizia: la motonave «Achille Lauro», in crociera nel Mediterraneo con centinaia di passeggeri, sequestrata in alto mare da un commando di terroristi palestinesi. A Roma fu subito «allarme rosso», nel corso della nottata fu un susseguirsi di «vertici» e di frenetiche consultazioni, e per noi giornalisti di corse affannose tra Palazzo Chigi, la Farnesina e il ministero della Difesa nel tentativo di saperne di più. Una settimana prima l'aviazione israeliana aveva bombardato il quartier generale dell'Olp a Tunisi causando più di 70 morti, e c'era da aspettarsi di tutto.

Dell'accaduto, però, a terra non si sapeva nulla. Dopo che prima la Siria e poi Cipro avevano rifiutato di accogliere la nave nei loro porti, l'«Achille Lauro» si era diretta verso le acque egiziane, al largo di Porto Said, ed erano dunque le autorità del Cairo a condurre la trattativa con i terroristi; con loro c'era Abu Abbas, il «capo» dei dirottatori, subito spedito al Cairo da Arafat perché mettesse rapidamente fine alla vicenda. Parallelamente erano impegnati gli ambasciatori dell'Italia, degli Stati Uniti e di altri Paesi che avevano passeggeri a bordo.

Il mattino dopo, mentre ci preparavamo a partire (ma per una destinazione ancora incerta, perché nessuno sapeva se la nave fosse diretta in Siria, a Cipro o in Egitto), il quadro si era fatto più definito: i dirottatori erano quattro, appartenevano al Fronte di liberazione della Palestina di Abu Abbas (aderente all'Olp) e chiedevano il rilascio di una cinquantina di palestinesi detenuti in Israele. Si sarebbe poi appreso che questo non era in realtà l'obiettivo originario: l'operazione Achille Lauro prevedeva infatti lo sbarco del commando nel porto israeliano di Ashdod per attaccare locali installazioni industriali; ma nel corso del viaggio qualcosa andò storto, e i terroristi decisero così, all'improvviso, di impadronirsi dell'unità.

Si era giunti ormai al 9 ottobre, e fu ancora una giornata convulsa. Non era chiaro se i terroristi fossero disposti ad arrendersi, e più che mai incerte erano le notizie su quanto stava avvenendo a bordo. Finalmente alle 17 (locali) l'annuncio che poneva fine all'incubo: il commando accettava di rilasciare la nave in cambio di un salvacondotto per Tunisi, dove i quattro dirottatori sarebbero stati processati dall'Olp. In quel momento nessuno sapeva con certezza che ci fosse stata una vittima, il comandante della nave De Rosa - preoccupato oltretutto di salvare centinaia di vite e tenuto sotto la minaccia delle armi - non era stato in grado di riferire quanto era accaduto a bordo. Ma subito dopo si seppe dell'assassinio di Klinghoffer, e furono polemiche aspre, soprattutto contro le autorità egiziane, accusate di aver lasciato andare degli assassini. Ma era ancora poca cosa in confronto alle polemiche ben più aspre che sarebbero esplose nelle 24 ore successive.

Tutto cominciò verso le 13 del 7, quando i quattro fecero irruzione sparando in aria nella plancia comando e ne assunsero il controllo con la minaccia di far saltare tutto in aria. Poi toccò ai passeggeri terrorizzati con grida e sparatricie (ma lì per lì ci fu addirittura chi credette che si stesse girando un film!), furono convogliati nel salone delle feste e lì tenuti costantemente a bada, anche con la minaccia di dare fuoco a taniche di carburante disposte tutto intorno. Americani e inglesi furono separati da tutti gli altri. E proprio fra gli americani si dovette annoverare l'unica vittima, Leon Klinghoffer, ebreo di 69 anni, sofferente di cuore e immobilizzato su una sedia a rotelle. Venne assassinato a sangue freddo, con un colpo alla testa, e due marinai furono costretti a sollevare la carrozzella e a gettarla in mare con il cadavere. Un delitto particolarmente odioso e feroce, oltre che apparentemente immotivato, date le condizioni di Klinghoffer che non poteva certo nuocere ai dirottatori.

Un Boeing delle linee aeree egiziane decollò infatti per Tunisi (se de dell'Olp) con a bordo i quattro terroristi e Abu Abbas, ma prima di arrivare a destinazione fu intercettato per ordine di Reagan da caccia americani, decollati da una portaerei, e costretto ad atterrare nella base Nato di Sigonella, in Sicilia. E qui ci fu un duro braccio di ferro, quasi ai limiti dello scontro fisico, fra gli americani, che volevano impadronirsi dei palestinesi, e le autorità italiane, che si opponevano a una flagrante violazione della sovranità nazionale, mentre Mubarak accusava Washington di aver compiuto un «atto di pirateria». I terroristi furono poi presi in consegna dalla polizia italiana (e successivamente sottoposti a regolare processo), mentre Abu Abbas fu lasciato libero di ripartire. E gli strascichi politici e psicologici del «caso Achille Lauro» continuarono a farsi sentire a lungo.

ASSEMBLEA NAZIONALE DEGLI STUDENTI UNIVERSITARI DEL PDS

Diritto allo studio, rappresentanza, democrazia. Le strategie degli studenti universitari del Pds.

Introducono **Fabrizia Giuliani, Lazzaro Pietragnoli**

Partecipano **Luigi Berlinguer, Cesare Salvi, Giovanni Ragone, Nicola Zingaretti, Claudia Mancina, Alfiero Grandi, Francesco Pierri**

Interviene **Massimo D'Alema**



Aurora-Pds

Roma, 5 dicembre 1994 - Ore 9.30
Direzione del Pds, via Botteghe Oscure, 4
Per informazioni e adesioni: tutti i giorni da lunedì a venerdì
Tel. 6711228 - 6711356 - Fax. 6711282