

I primi passeggeri dell'Achille Lauro oggi a Gibuti  
Il transatlantico sembra ormai un guscio vuoto

# Un relitto la nave blu Naufraghi verso casa

Una notte passata all'adiaccio sul ponte della petroliera «Hawaiian King», poi sotto un sole cocente il trasbordo sulle navi, ben sette, due unità della marina Usa e 5 mercantili. Questa l'odissea dei mille dell'Achille Lauro. I primi naufraghi dovrebbero arrivare questa mattina a Gibuti. Recuperare la nave? «Forse non ne vale la pena», dicono perplessi i responsabili della società armatrice. La nave ormai è un relitto.

DAL NOSTRO INVIATO  
VITO FAENZA

NAPOLI. È stata una lunga notte al freddo quella trascorsa dai 927 naufraghi dell'Achille Lauro (546 passeggeri e 381 uomini dell'equipaggio) sistemati sul ponte della petroliera «Hawaiian King». Le coperte, le bevande calde, distribuite in abbondanza, non hanno alleviato i disagi, specie per le persone più anziane. Di lontano il relitto della nave da crociera mandava sinistri bagliori, segnali che l'incendio cominciato due giorni fa, continuava a divorare il bastimento, da poppa a prua. Alle cinque (ora locale, le 8 di mattina in Italia), mentre il cielo, ad est, cominciava a chiarirsi, accanto alla petroliera sono giunte due navi della marina degli Stati Uniti, l'incrociatore «Gettysburg» e la fregata «Halyburton», e cinque mercantili, la «Lucy», la «Lima», la «Sk Spirit», la «Ghios» e la «Chevron». Ai soccorritori s'è presentato uno spettacolo incredibile. La petroliera con il ponte pieno di persone, le scialuppe della «Achille Lauro» che circondavano le fiancate, mentre sullo sfondo la nave da crociera lanciava verso il cielo una densa colonna bianca.

Alle 5,30 è stato deciso di «trasbordare» i naufraghi. Duecento sono stati portati verso le due unità della marina Usa, dove ci sono infermerie attrezzate che possono garantire una discreta assistenza medica. I cittadini olandesi e alcuni passeggeri sudamericani sono saliti sulla «Sk Spirit», i cittadini britannici sulla «Ghios», gli altri sudamericani sono stati portati a bordo della «Chevron», mentre la «Lucy» e la «Lima» accoglieranno gli uomini di equipaggio stranieri. I 139 componenti dell'equipaggio di nazionalità italiana, invece, sono rimasti a

bordo della «Hawaiian King» che li porterà a Mahé nelle Seychelles o a Mombasa in Kenia, la decisione sulla rotta sarà presa in navigazione. Mentre le scialuppe della petroliera panamense verso i mercantili, la fregata e l'incrociatore, la «Bardu» si dirige verso Gibuti con 50 naufraghi a bordo (21 passeggeri e 29 uomini dell'equipaggio) dove era attesa per le prime ore di questa mattina.

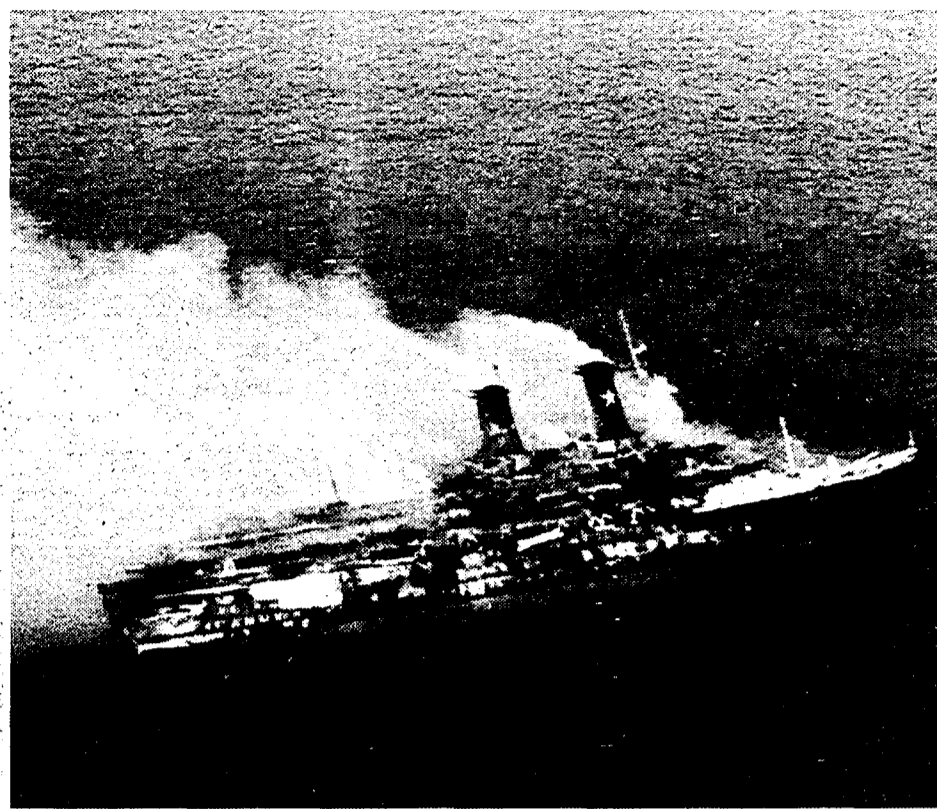
A bordo di ognuna delle unità di soccorso sulle quali sono stati trasferiti i passeggeri sono stati anche sistemati un ufficiale ed un numero di componenti dell'equipaggio della «Achille Lauro» in modo da garantire agli sfortunati crocieristi una adeguata assistenza ed un coordinamento dei soccorsi una volta giunti nei porti di destinazione. La «Us navy» ha garantito la sicurezza dei trasbordi: attraverso l'impiego degli elicotteri, mentre alcuni aerei sorvolavano la zona. Il ministro dei trasporti Publio Fiori ha parlato con il comandante della nave in fiamme, Giuseppe Orsi, alla presenza dei rappresentanti diplomatici dei Paesi Bassi, della Gran Bretagna e della Germania, che hanno avuto modo di parlare brevemente con alcuni loro connazionali. Secondo il ministro i passeggeri e gli uomini dell'equipaggio sono in buone condizioni anche se hanno bisogno di vestiario e di generi di prima necessità.

Quando ormai le operazioni di trasferimento erano giunte a buon punto è stato comunicato che i naufraghi saranno trasferiti a Gibuti e Mombasa. In Kenia arriverà la parte più consistente dei naufraghi, 583 persone. Qui troveranno

assistenza materiale (vestiti, generi personali ecc.) e medica. Sono stati prenotati anche gli alberghi dove poterli sistemare e sono stati anche mobilitati alcuni psicologi che aiuteranno, chi può averne bisogno, a superare lo choc del naufragio e dei due giorni passati in mare. Dieci aerei militari ed un 747 dell'Alitalia, rimpatrieranno, infine, i superstiti. Per l'inizio della prossima settimana l'odissea dei mille dell'Achille Lauro dovrebbe aver fine. La «Starlauro» ha inviato in Africa, per coordinare l'assistenza a passeggeri e membri dell'equipaggio un suo alto dirigente, il direttore commerciale Antonio De Rosa.

Il mare continua ad essere buono, il vento, quando c'è, è a regime di brezza, il moto ondoso è quello classico dell'oceano in momenti di bonaccia: onde molto distanziate e lunghe. Queste condizioni hanno agevolato non poco le operazioni di soccorso e favoriranno la navigazione delle imbarcazioni di soccorso verso le destinazioni in Kenia e in Somalia. Il mare quasi calmo ha anche agevolato la «marcia» degli incrociatori spediti verso la «Achille Lauro», il primo è giunto alle 16, ora locale (le 19 in Italia), sotto bordo della nave da crociera, gli altri invece hanno raggiunto il luogo del disastro nel corso della notte.

Sarà impossibile recuperare le salme delle due vittime del naufragio. Il cittadino inglese Arth Morris di 66 anni, infatti è caduto in mare durante le operazioni di trasbordo dall'Achille Lauro alle scialuppe ed il suo corpo è sepolto nell'Oceano Indiano. Il corpo di Gherard Szymke, il cittadino tedesco di 68 anni deceduto per un attacco cardiaco, invece è rimasta sulla nave in fiamme. La sua salma potrebbe essere recuperata solo se la nave non affonderà. Intanto gli ufficiali del transatlantico hanno comunicato che parte dei ponti superiori sono crollati all'interno della carena. La nave sembra esser diventata un guscio vuoto, ma ha riacquisito stabilità che potrebbe impedire l'affondamento, anche se tutti si dicono scettici sulla possibilità di salvare il «gigante del mare».



L'Achille Lauro avvolta dalle fiamme nell'Oceano Indiano al largo della costa somala

Corinne Dulka/Ansa-Reuters

## Affonda traghetto filippino con 500 a bordo

Un traghetto con quasi 500 persone a bordo è affondato ieri nella baia di Manila dopo esser stato speronato da un mercantile. Lo hanno annunciato le autorità marittime filippine. Il naufragio è avvenuto poco prima dell'alba (ora locale). Un portavoce della marina mercantile filippina non ha dato notizia di vittime, precisando che navi impegnate nei soccorsi incrociano nel tratto di mare al largo della baia di Manila, presso l'isola di Corregidor, dove è affondato il traghetto, il «Cebu City», dopo una collisione con il mercantile «Costa Soris», registrato a Singapore. La guardia costiera ha detto che il traghetto, che aveva lasciato Manila diretto a Tagbilaran - sull'isola di Bohol, al centro dell'arcipelago - aveva a bordo, secondo i documenti, 488 persone, tra passeggeri e membri dell'equipaggio. La più grave sciagura in mare registrata nelle Filippine in tempo di pace fu la collisione del traghetto «Dona Paz» con una petroliera nel 1987, che causò circa 3.000 morti.

Il sequestro comunicato alla nostra ambasciata ma forse si tratta di tecnici polacchi

## Tre italiani rapiti in Angola?

Il governatore dell'enclave di Cabinda e un portavoce dell'esercito hanno comunicato all'ambasciatore italiano in Angola il rapimento di tre italiani, di cui non hanno saputo però fornire le identità. Ma secondo accertamenti compiuti dall'ambasciata d'Italia in Angola i rapiti sarebbero tre dipendenti di nazionalità polacca. Il rapimento sarebbe stato compiuto da combattenti di una delle fazioni del Fronte di liberazione dell'enclave di Cabinda.


MARCELLA EMILIANI

■ Cos'è Cabinda? Un fazzoletto di terra galleggiante sul petrolio, incuneato tra Congo e Zaire nel nord dell'Angola, che può vantare la densità media più elevata al mondo di movimenti di liberazione. In poco più di 10.000 chilometri quadrati si scannano circa quindici movimenti guerriglieri. Il «circa» è d'obbligo, visto che, in diciassette anni di lotta armata per ottenere l'indipendenza dall'Angola, a Cabinda si è assistito al più fantasmagorico gioco di frammentazione caleidoscopica che la pur lunga storia dei movimenti di liberazione in tutto il mondo abbia mai registrato. L'enclave si sente forte per il suo petrolio, dunque vorrebbe far

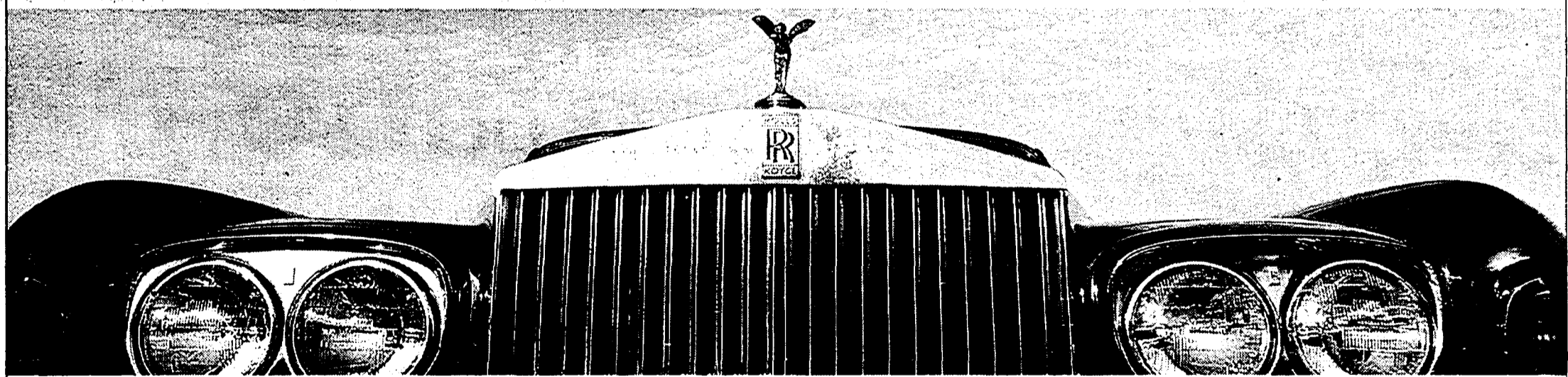
patria a sé, diventare una sorta di Singapore del greggio equatoriale: perciò ha ingaggiato la sua personale guerra con Luanda; perciò chiunque si sente in diritto di ricattare il governo angolano, i propri compatrioti e le compagnie petrolifere di ogni bandiera, creando il proprio movimento di liberazione. Questa premessa, per quanto frettolosa, ci serve ad illustrare il quadro da Far West sullo sfondo del quale sarebbe avvenuto il rapimento di tre nostri connazionali, impegnati nel settore taglio legname pregiati. Le scarsissime notizie di cui disponiamo al momento non ci consentono nemmeno di indicare il nome degli eventuali ra-

più e, secondo l'ambasciata italiana potrebbe addirittura trattarsi di uno scambio di persone. I tre rapiti sarebbero lavoratori polacchi. Come rimangono confuse la dinamica del rapimento e soprattutto l'identità degli autori. Si parla genericamente di guerriglieri del Flec, ovvero del Fronte di liberazione dell'enclave di Cabinda, ma il Flec ha ben dieci - diciotti - anime con altrettante sigle. Quale dunque può essersela presa con i boscaioli italiani? Il Flec-Fac, il troncone storico più importante, guidato da Nzita Tiago, personaggio degno di una Tortuga moderna, o il Flec-R (cioè Renovado) di José Tiburcio, il Fdc - Fronte democratico di Cabinda - oppure il Mric, Movimento per la resistenza e l'indipendenza di Cabinda; o ancora l'Unlc, Unione nazionale per l'indipendenza di Cabinda, oppure ancora l'Unalc, Unione nazionale per la liberazione di Cabinda; forse il Rpd, Resistenza popolare democratica di Cabinda, il Flec-O (Originale), il Flec-I (dell'Interno) fino al Flec-Smls, di cui non si è mai saputo lo svolgimento della sigla. Tutto questo per essere precisi e dare un quadro completo; ma il problema

è un altro. Perché mai uno qualsiasi dei Flec sopraelencati si sarebbe deciso a rapire gli stranieri? Attenzione alle date. Il 19 novembre scorso il governo angolano ha firmato a Lusaka, in Zambia, un accordo di pace con il suo antagonista storico per antonomasia, l'Unita di Jonas Savimbi. Sul terreno, gli scontri tra i governativi e i guerriglieri dell'Unita, in realtà, non sono terminati, ma tant'è: un ennesimo tentativo di pace ha preso l'abbrivio. Il 22 novembre successivo il governo di Luanda ha siglato un analogo accordo di pace anche con gli indipendentisti di Cabinda, Unita e Flec, dal '93, si erano consorziate per «dare la spallata» al governo di Eduardo Dos Santos. Senza riuscirci. Può darsi allora che una parte del Flec, quella più agguerrita, non abbia gradito «la capitolazione» ovvero l'accordo di pace - con il rapimento di stranieri - cerchi di impedire la riconciliazione. Perché allora gli italiani? Probabilmente, proprio per il fatto che lavorano per una ditta di legname meno protetti e agguerriti rispetto ai lavoratori del settore petrolifero, trasformati in Rambo da anni di guerriglia.



### Entrate nel Marketing Interattivo di classe superiore.



**Le entusiasmanti prestazioni dei servizi.**

- Numero Verde
- Gestione ordini
- Recupero crediti
- Attività promozionali
- Ricerche qualitative e quantitative
- Sondaggi e Panel

**Il comfort dell'assistenza.**

- Consulenza e assistenza per l'attivazione e la gestione dei Numeri Verdi
- Assistenza clienti
- Gestione clienti
- Customer satisfaction
- Supporto commerciale
- Formazione per la comunicazione telefonica

**La sicurezza dei prodotti.**


- Creazione di centri completi per Telemarketing In-House "chiavi in mano"
- Progettazione e fornitura di software, hardware e logistica
- Pacchetti software personalizzati di Comunicazione.

**Questa è la chiave.**

Numero Verde  
**167-860030**

Per richiedere informazioni, documentazione o appuntamenti

Atesia S.p.A. è l'azienda di Stet e Telecom Italia, leader nei servizi e nella consulenza di Comunicazione telefonica. Per ulteriori informazioni, chiamate il nostro numero verde. Capirete perché le più importanti aziende italiane si affidano alla nostra esperienza.



Società per Azioni di STET e TELECOM ITALIA