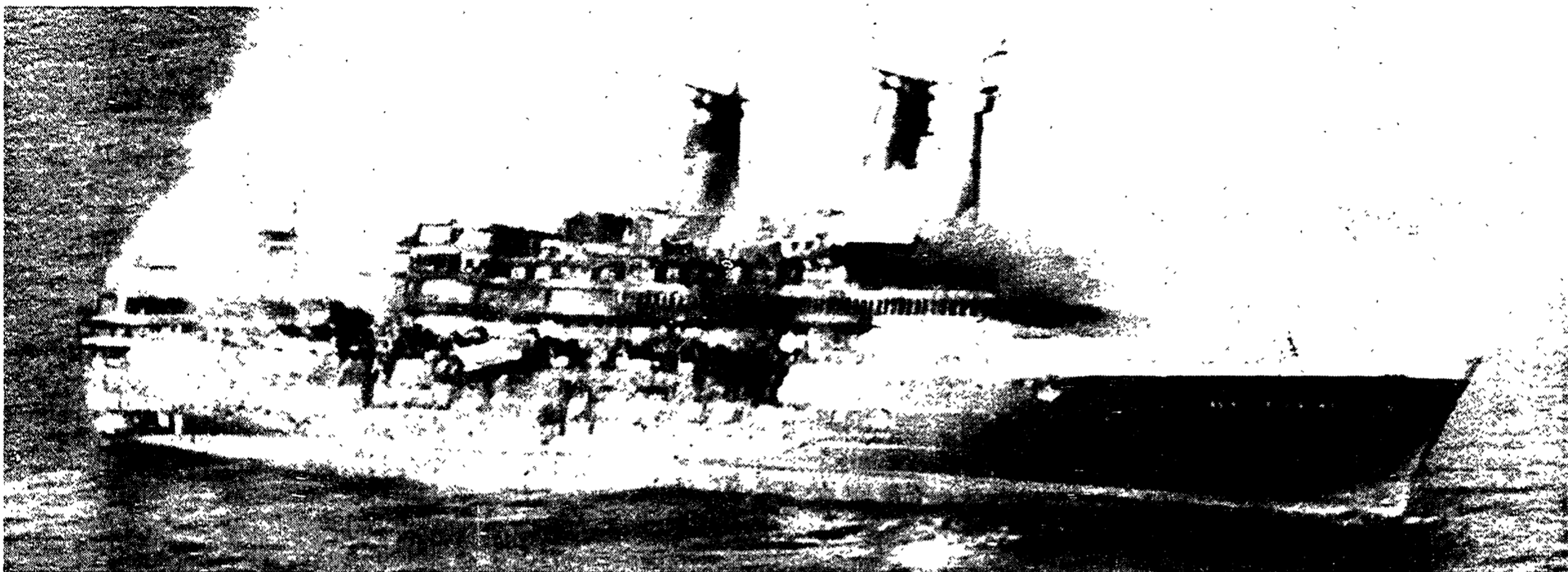


## ACHILLE LAURO.

Il relitto era appena stato agganciato da un rimorchiatore  
Previsto per domani l'arrivo dei naufraghi a Mombasa



# A picco la nave blu

## Il comandante: «Era parte di me»

Dopo tre giorni di lotta, l'Achille Lauro si è inabissata nell'Oceano Indiano, pochi minuti dopo essere stata agganciata da un rimorchiatore. «Ho perso una parte di me», ha detto il comandante. Alle 19,10 ora locale l'agonia della nave è terminata. A Mombasa, in Kenia, intanto, tutto è pronto a ricevere le cinque navi che faranno sbarcare 604 naufraghi. La società armatrice sistemerà in albergo i passeggeri per qualche giorno prima di rimpatriarli.

DAL NOSTRO INVIATO  
VITO FAENZA

■ NAPOLI. Il «gigante blu» si è arreso. L'Achille Lauro dopo tre giorni di lotta contro il mare e le fiamme si è inabissata nell'Oceano Indiano, alle 19,10 ora locale (le 16,10 ora italiana). Il «Gigante blu», sparito fra i flutti. «Ho perso una parte di me stesso che non tornerà mai più», è stato l'amaro commento del comandante Orsi. Tocca a lui dare la notizia agli uomini dell'equipaggio. Pochi quelli che riescono a trattenere le lacrime.

Sono bastati dieci minuti. Poco prima un incrociatore olandese, il «Solano» aveva agganciato la nave ed aveva cominciato l'operazione di rimorchio verso la costa africana, in attesa di altri due mezzi che lo avrebbero aiutato nell'operazione. Il punto d'affondamento dista poche miglia da quello dove è scoppiato l'incendio. La notizia è arrivata via radio proprio dal rimorchiatore d'alto mare, unica imbarcazione rimasta accanto al colosso in fiamme. Sono stati i dieci uomini di equipaggio del battello incaricato dalla società armatrice di recuperare il relitto ad assistere all'affondamento della nave. Un'esplosione a bordo ha piegato il gigante blu. La motonave s'è inclinata e si è inabissata nel mare estremamente calmo, in un punto profondo quasi 5000 metri.

L'affondamento mette la parola fine alle speranze di poterla recuperare, una speranza alimentata specialmente dalla società di assicurazione, la «Ums», che aveva garantito ai «Lloyd's» di Londra gran parte della copertura. La nave, valore commerciale 30 miliardi, era stata assicurata per 27 miliardi, 25 dei quali risultavano coperti nella City londinese. Ora, ultimata l'inchiesta sulle cause dell'incendio (che sarà aperta dalle autorità consolari del porto dove giungerà la maggior parte dei naufraghi, in questo caso le autorità consolari italiane di Mombasa) la società armatrice riceverà il premio assicurativo.

Poche ore prima, dalla zona del disastro era partita l'ultima delle navi che hanno soccorso i quasi mille naufraghi della motonave italiana. I passeggeri sono diretti verso lidi sicuri dove troveranno l'assistenza predisposta dai rispettivi governi e dalla società armatrice. «Stanno tutti bene, il problema maggiore sono le scottature riportate dall'esposizione al sole dei tropici per due giorni consecutivi», af-

ferma una voce gracchiante dal radiotelefono, che porta in Italia le impressioni e lo stato generale di salute dei passeggeri. Il «satellitare» di ogni nave è ingolfato, non si tratta solo di telefonare in Italia per coordinare i soccorsi, si cerca di mettere in contatto i naufraghi con i rispettivi familiari nei vari paesi d'origine. Così la radio diventa una torre di Babele in cui inglese, francese, vallone, italiano, tedesco, si intrecciano sovrapponendosi.

«C'è bisogno di curare le scottature solari. Dalle 6 di mattina del 30 fino alle 18 del 1 dicembre», racconta un membro dell'equipaggio — la maggior parte di noi è rimasta esposta senza alcuna protezione ai raggi dei tropici. La salsedine ha reso sensibile la pelle, tanto che siamo diventati tutti rossi come gamberi». La domanda: «Come eravate sistemati?», riceve una risposta plastica: «Avete visto il film «L'America» con la scena della nave piena di profughi? Sul ponte della «Hawaiian King» eravamo sistemati così, sotto il sole, uno accanto all'altro. Magari non c'era ressa, ma eravamo come i passeggeri di quella nave».

Solo i più deboli, le persone anziane, gli otto bambini, persone maggiormente a rischio, sono state sistemate in luoghi protetti. Gli altri non hanno potuto far altro che rimanere al sole. Proprio per questo il governo di Pretoria ha inviato a Mombasa, con un aereo della Croce rossa, una sostanziosa fornitura di medicinali adatti a curare le scottature solari, assieme ad una fornitura di tute sportive che serviranno per far cambiare i naufraghi. Anche la società armatrice sta cercando di predisporre tutto al meglio per accogliere gli scampati dell'Achille Lauro. Sono stati prenotati gli alberghi, è stato recuperato del vestiario, mentre sono state approntate le strutture mediche per assistere chi ne ha bisogno. Per qualche giorno i «naufraghi» potranno rifocillarsi a Mombasa e solo dopo che avranno ripreso le forze saranno rimpatriati.

«In Kenia arriveranno — ci ha raccontato il console italiano a Mombasa, Michele Esposito, di origine sorrentina — 604 naufraghi a bordo di cinque navi. La prima attraccherà domenica intorno alle 12, ora locale (le 10 in Italia). Da Nairobi sono giunti già i due funzionari dell'ambasciata che condurranno le

indagini sulle cause dell'incendio che ha consumato la nave da crociera». Sulle condizioni dei naufraghi il console ha notizie abbastanza confortanti: «Ci dicono che stanno tutti bene. Le scottature da esposizione ai raggi solari da queste parti sono una cosa abbastanza frequente e non particolarmente preoccupante», conclude Michele Esposito, il quale aggiunge prima di chiudere la comunicazione e scappare al porto per l'ennesima riunione organizzativa, «un ultimo punto» con le navi lo faremo domattina (oggi per chi legge n.d.r.) quando le imbarcazioni saranno più vicine alla costa».

Verso Gibuti si sta dirigendo la «Bardu» e le due unità della Us Navy, la motonave «Lima» invece sta facendo rotta, con i marinai di origine honduregna e guatemalteca, verso il porto di Muscat nell'Oman dove dovrebbe arrivare entro la giornata di domani. A Mombasa a poche ore l'una dall'altra dovrebbero arrivare la «Lucy», la «Chios», la «Chevron Perth», la «Sk Spit» e l'«Hawaiian King», la petroliera che per prima ha raggiunto la nave in fiamme e per ultima ha lasciato la zona del disastro e che ha bordo il comandante Orsi.

E proprio dalla «Hawaiian King» è arrivato il messaggio che comunicava che il rimorchiatore «Solano», di proprietà di una società olandese incaricata del recupero della nave, aveva agganciato il bastimento in fiamme. E sempre dalla stessa na-

ve è rimbalzato il messaggio dell'affondamento del bastimento, proprio mentre il comandante Giuseppe Orsi confermava che l'incendio era divampato nella sala macchine: «È scoppiato un pistone di uno dei quattro motori ed è stato, subito, un inferno di fuoco e di fiamme», ha raccontato l'ufficiale, che poi ha aggiunto, «ci servono abiti. Gli indumenti che indossano i passeggeri vanno dallo smoking all'abito da sera scollato delle signore». Troppo poco per stare in mare, al sole, per due o tre giorni. Anche la direttrice della crociera conferma che l'abbigliamento e le scottature dall'esposizione al sole sono le maggiori preoccupazioni. Per il resto? «C'è una tranquilla normalità, se può essere normale un naufragio in mezzo all'Oceano Indiano».

La società armatrice, mentre la nave bruciava ancora, ha fatto sapere che per il sud Africa è stata dirottata la «Emilio Costa», una nave da crociera comprata solo un mese fa e ribattezzata «Symphony» che provvederà, a partire dal 18 dicembre, a smaltire le prenotazioni dei circa 14.000 crocieristi che avrebbero dovuto viaggiare a bordo della «Achille Lauro» e che avevano pagato il viaggio alla «Starlight», la consociata sudaficana della «Starlauro». In serata la compagnia armatrice ha convocato una conferenza stampa per illustrare le modalità dell'affondamento dell'ammiraglia della flotta partenopea.

Un battello passeggeri ha urtato un mercantile porta-container: 34 morti accertati, 120 i dispersi

## Collisione al largo di Manila, 150 le vittime

Oltre 150 sarebbero le vittime di un naufragio avvenuto l'altra notte nelle Filippine. Già recuperati 34 corpi. Centoventi persone vengono date per disperse, ma le speranze di ritrovarle vive sono vicine allo zero. La sciagura è avvenuta nella baia di Manila. Il traghetto «Cebu City» ha urtato il mercantile Kota Suria ed è colato a picco. A bordo, tra passeggeri e equipaggio si trovavano più di seicento persone. Il terrore dei superstiti.

NOSTRO SERVIZIO

■ MANILA. Un mese dopo l'affondamento del traghetto Estonia nel mare del Nord (con un bilancio di più di 830 morti), e a sole 48 ore dall'incendio scoppiato a bordo dell'Achille Lauro al largo della Somalia, un'altra sciagura marittima è avvenuta l'altra notte nelle Filippine. Nella baia di Manila una nave porta-container è entrata in collisione con un traghetto a bordo del quale si trovavano oltre seicento persone. Quest'ultimo è colato a picco, trascinando con sé sul fon-

do del mare forse più di centocinquanta persone.

Trentaquattro erano sino a ieri sera i morti accertati. I dispersi, per i quali c'erano ormai pochissime speranze che potessero essere ritrovati vivi, erano centoventi. Si spera ancora che, visto il gran numero di navi presenti sul posto, molti dei dispersi siano in realtà stati caricati su unità che non hanno ancora comunicato il salvataggio. Alcuni potrebbero anche essere riusciti a nuotare fino a riva. Ma



Una superstite del naufragio del traghetto a Manila

## Napoli gioca al lotto i numeri del naufragio

Il disastro dell'Achille Lauro e ha scatenato la fantasia dei giocatori del lotto napoletani, ieri mattina ci sono state file lunghissime di scommettitori davanti alle ricevitorie di Napoli, con vere resse soprattutto nei rioni popolari. La combinazione scelta da molti è stata il terno secco, ovviamente ricavato dalla «Smorfia». Questi i tre numeri giocati: 18, «il fuoco», 53 «la nave», 90 «la paura». Ma l'evento poteva servire per tante altre combinazioni, a partire dall'abbinamento numero della «Smorfia»-protagonisti. Secondo i titolari delle ricevitorie gli incassi della settimana supereranno di gran lunga quelli tradizionalmente registrati alla vigilia del miracolo di San Gennaro e saranno di poco inferiori alle scommesse del 1980, subito dopo il terremoto. Chi non potrà più ricavare nulla, nemmeno dal relitto della nave, è la società «StarLauro». Il transatlantico è affondato e dunque non sarà possibile recuperare nemmeno i pezzi della storica imbarcazione. «Avevamo stipulato un contratto «No cure no pay» con la società Murry International Salvage freres che avrebbe tentato il recupero del relitto con il rimorchiatore «Bison one» — ha spiegato l'amministratore delegato della società armatrice, Nicola Cocchia —. Il contratto prevedeva che in caso di successo, il valore commerciale del relitto, circa cinque miliardi in ferro, sarebbe stato diviso a metà con l'armatore. In caso di insuccesso, la società non avrebbe dovuto liquidare alcun compenso».

non sono che speranze, e vanno affievolendosi di ora in ora. Tra le vittime figurano anche diversi bambini.

Il naufragio è avvenuto intorno alle 4 del mattino (ora locale, la tarda sera di giovedì in Italia), quando a bordo del traghetto «Cebu City», partito da Manila e diretto all'isola di Bohol, tutti dormivano. L'impatto con la porta-container «Kota Suria» di Singapore è stato definito da un superstite «un vero terremoto», ed ha fatto prima inclinare e poi affondare velocemente il traghetto, che ha ruscchiato con sé sul fondo del mare molti dei passeggeri. I sommozzatori hanno trovato 17 corpi all'interno del relitto, che giace a 26 metri di profondità, mentre le navi di soccorso hanno raccolto altri 17 cadaveri in mare. «Penso che nel relitto ci siano altri corpi. Questo è quanto ci dicono i sommozzatori», ha detto il portavoce della guardia costiera.

Da parte sua la «William Lines», la società cui era affidata la gestione del traghetto, ha comunicato

che sta cercando di precisare meglio il numero delle persone che si trovavano a bordo al momento della disgrazia. I vari conteggi succedutisi nell'arco della giornata, hanno dato cifre via superiori. L'ultimo, ieri sera, sommava ai 495 passeggeri altre 110 persone tra equipaggio e familiari dei marittimi.

Il vice ammiraglio Pio Carranza, supervisore alle operazioni di soccorso per conto della marina filippina, ha dichiarato che la causa della catastrofe potrebbe essere stata un errore di manovra, dovuto a valutazioni sbagliate da parte degli ufficiali a bordo delle due navi. Stando alle prime risultanze dell'inchiesta, sarebbe stata mal calcolata la distanza che separava le due imbarcazioni. Erwin Maravilla, un commerciante di 28 anni che ha perso nel naufragio la moglie e due bambini, ha raccontato che subito dopo l'impatto, la Cebu City si è piegata rapidamente su di un fianco ed ha cominciato ad andare sott'acqua. Intanto gli uomini del-

l'equipaggio si affannavano ad esortare i passeggeri a raggiungere l'altra nave, che continuava a galleggiare pressoché indenne nonostante l'urto. Momenti terribili quelli che ha evocato il testimone: buttatosi a mare con la moglie e i figli, è riuscito per un po' a stare loro vicino, ma, colpito da rottami metallici che piovevano in acqua dalla carcassa del traghetto, ha perso il contatto con loro. Quando è riuscito a individuarli nuovamente non ha più potuto fare nulla. Lì ha visti sparire, ormai troppo lontani da lui, inghiottiti dai flutti. Poco dopo è riuscito a issarsi su di un canotto di salvataggio assieme ad altri naufraghi, e due ore dopo è stato tratto in salvo da una nave della guardia costiera.

L'ultima catastrofe nelle acque filippine risaliva al luglio dell'anno scorso, quando una zattera sovraccaricata di passeggeri si rovesciò in un fiume a venti chilometri da Manila. Le vittime furono allora 326, per lo più donne e bambini.