

TODOS CON EL CORAZON PALPITANTE A LA ISLA DE GIGLIO, A LA ESPERA DE LA REMOCION DEL CONCORDIA

LA MANIOBRA DEBERIA DURAR 10-12 HORAS

LA OPINION DE BELFIORE, LETRISTA-MARINERO

Cada momento la ansiedad invade el corazón de los ciudadanos de la Isla de Giglio, y contagia también a los turistas. La hora “x” se acerca. El comienzo de las obras de remoción del gran buque de cruceros “Costa Concordia” – encallado en los escollos de Scole la noche del 13 de enero del año pasado con 32 muertos y decenas de heridos – está previsto para las 6 de la mañana del lunes 16 de septiembre. La maniobra debería durar entre 10 y 12 horas. Nervios y miedo se hacen sentir. La maniobra por supuesto no está exenta de riesgos, de hecho un verdadero experimento nunca intentado antes con un “buque” de 114 mil toneladas, 290 metros de largo y 60 metros de altura. Giglio es víctima de la agitación. Los ciudadanos protestan porque ha sido dispuesta la concesión de un permiso para acceder al área del puerto. Area que en cualquier caso durante el enderezamiento estará prohibida a todos. El alcalde Sergio Ortelli no se cansa de repetir que “Giglio el lunes intentará vivir un día normal”. Las escuelas estarán abiertas.

Las dudas, junto con deseos y conjuros, son un deber. Dudas nunca escondidas, por ejemplo, por Gianni Belfiore, viejo lobo de mar - ¡por el amor de Dios! Sin referencia alguna a su edad – conocido por el público no tanto por su pasado marinero que ya es casi una leyenda, sino sobre todo por ser el autor de más de 80 canciones en italiano que se hicieron famosas en el mundo gracias al talento del cantante Julio Iglesias, que todavía sigue en activo, además de muchas otras canciones de éxito. Porque Gianni Belfiore es un verdadero lobo de mar, que comenzó a navegar con tan solo 16 años cuando todavía iba al Instituto Náutico de Génova. Y por añadidura su primer embarque fue en un pequeño transbordador que al final de los años Cincuenta garantizaba la comunicación con la Isla de Giglio. Tres meses de práctica – entonces no la llamaban así – yendo y viniendo varias veces por día entre Porto Santo Stefano y Giglio Porto, pasando infinitas veces al lado de los escollos de Scole, mas sin daños ni peligro alguno.

Más tarde, conseguido el título, para Belfiore llegan embarques siempre más prestigiosos en los más famosos transatlánticos y los más bellos buques de crucero de aquel tiempo, cuando irse de crucero era un privilegio que pocas personas podían permitirse, entre lujos y suntuosidades que hoy día ya no existen. Oficial de Ruta antes, para luego hacerse Comisario, comenzando con el mítico Victoria del naviero Scerni de Génova, famoso por ser entonces el más lujoso buque de crucero del mundo. Y luego una larga carrera en los buques Cristoforo Colombo, Leonardo Da Vinci, Michelangelo, Raffaello, entre otros. Una experiencia adquirida con la práctica, con todos los mares y en todas las condiciones. Por fin, a mediados de los años Setenta, cuando terminó la epopeya de los “Liner” y parecía que todo el transporte de pasajeros fuera – por lo menos en Italia – a terminar, el encuentro a borde con el español Julio. El salto hacia el éxito fue un cambio fácil. RomaSettimanale.it ha llamado por teléfono a Gianni Belfiore, en estos días en su casa en Sicilia, en Taormina donde está preparando su espectáculo del 21 de septiembre para celebrar “los 70 años de Iglesias y los 40 años de carrera artística de Gianni Belfiore”.

- Belfiore, como buen marinero ¿está Ud. al día con lo que está por suceder en la Isla de Giglio? ¿Qué prevé Ud.?

Hago presente que no soy ingeniero naval, y tampoco tengo la esfera de cristal de un mago. Antes que nada espero que sea un clamoroso éxito, aunque yo también, por supuesto, tengo miedos y dudas. Es de verdad un gran experimento, nunca intentado antes en la historia entera de la navegación mundial.

-¿Pero, qué le preocupa más a U.?

La herrumbre. No ha sido posible evaluar los efectos de la herrumbre en el casco después de 18 meses de permanencia en el agua salada. El riesgo es que – al levantar el buque para enderezarlo – el Costa Concordia se parta, a lo mejor incluso en más de dos pedazos, considerando el tonelaje y la longitud.

-¿Y después?

El buque, ya no retenido por el escollo de Scole, podría deslizarse y hundirse, pues el mar allí cerca es inmediatamente muy profundo. Además hay el riesgo – sugerido por todo el mundo – de un vuelco al otro lado, con serísimo peligro para todo el personal ocupado con la maniobra. Es un problema de distribución de los pesos, que sin embargo debería haber sido resuelto de manera brillante con los ordenadores, absolutamente indispensables. Siempre que hayan insertado datos muy precisos. Los ordenadores son casi infalibles, salvo rarísimas excepciones de inconvenientes técnicos que por otro lado se pueden prever con tiempo. Si algo no funciona, siempre la culpa será de los hombres. Por fin, hay el interrogante de la resistencia del fondo artificial, hecho expresamente. Pero no tan largo como el buque.

- Belfiore, si U. hubiera sido interpelado ¿habría sugerido algo?

Habría hecho demoler en seguida la parte superior de aluminio, no sólo para aligerar el pecio, sino también para hacer más fáciles las obras de enderezamiento. Una cosa es maniobrar con un objeto de 60 metros de altura, y algo diferente con 40 metros. Todo habría sido más manejable. Y la demolición de la parte superior habría sido bastante fácil.

- Además de la altura, también influye la longitud

Todo influye, por supuesto. La longitud condiciona la resistencia de la estructura del casco. Nunca fue hecho público, y por eso nadie lo sabe, pero en 1965 el Michelangelo y el Raffaello – largos casi como el Costa Concordia pero menos de la mitad de altura y menos pesados – después de las primeras travesías atlánticas padecieron roturas en el casco empezando por los últimos 20 metros encima de la quilla. Verdaderas lesiones verticales. Sin decir nada, fueron resueltas con barras de acero para evitar ulteriores ensanches. Las roturas no fueron unidas, porque de tal manera se mantuvo la necesaria elasticidad en tan largos cascos con olas que en el Océano Atlántico podían alcanzar los 26 metros, ofreciendo además mayor seguridad a la navegabilidad. Hace falta recordar que – antes del empleo de la técnica de la soldadura – las planchas sólo eran fijadas con pernos, y por eso elásticas. Mayor es la longitud, menor es la elasticidad necesaria para afrontar con seguridad el mar, incluso en las peores condiciones. En esa circunstancia, ingenieros y técnicos eligieron una mezcla entre antiguo y moderno.

-Y sobre el remolcar el pecio ¿qué opina U.?

Creo que sea absurdo equipar a posta el puerto de Piombino para demoler el Concordia, cuando el puerto de Palermo ya está listo. ¡Dinero verdaderamente malgastado! Y no nos cuentan de los problemas de la longitud de la ruta. El remolcar no da problemas, con tal que

sea hecho perfectamente y en condiciones de mar adecuadas. Además los satélites permiten hacer previsiones meteorológicas ciertas por lo menos por una semana. De todas maneras, les deseo a todos el máximo éxito, empezando por el responsable de la Protección Civil Franco Gabrielli. Romperemos otra botella de champán como si de una nueva botadura se tratara. Pero no nos olvidemos que en ocasión de la verdadera botadura ¡la botella no se rompió! Eso fue un pésimo auspicio para los que entienden de mar.

Enrico Massidda