

## **Alguien quiere darnos su verdad**

**Según los peritos alemanes, las víctimas han sido causadas también por las caóticas medidas de salvamento realizadas después del choque contra los escollos delante de la Isla de Giglio**

**“Schettino es culpable al 10%. Aún el Despacho Alemán de los Desastres habla de aspectos no aclarados por lo que se refiere a la idoneidad de los medios de seguridad.”**

**Esto es lo que nos dice en una entrevista exclusiva Gianni Belfiore, ya Capitán de Altura: “Schettino comparte culpas con el primer y el tercer oficial de ruta, y con el timonero.”**

*Cuando Schettino dio la orden de virar, el timonero filipino retrasó la ejecución: éste es un hecho aclarado.*

“El Comandante Schettino es víctima de un linchamiento mediático hecho de mala fe. El no es el único responsable del desastre del Costa Concordia, como quieren que se crea. Más bien, llevando el buque a encallarse en el fondo bajo de la escollera delante de Punta Gabbinara, ha salvado la vida de por lo menos mil pasajeros.” Esto afirma con convicción Gianni Belfiore, ya Capitán de Altura y Comisario. Gianni Belfiore empezó su carrera en 1960 en el buque Victoria, que era el segundo buque de cruceros en el mundo. Entre 1960 y 1965, Belfiore ha llevado a cabo 150 cruceros al Caribe; después se fue a trabajar por la Sociedad de Navegación Italia, donde se quedó hasta 1975, como Oficial de Ruta y Comisario. Navegó en Michelangelo, Raffaello, Leonardo da Vinci, Augustus, Rossini, Verdi y Donizetti.

*- ¿Qué motivo tiene para sus afirmaciones?*

Antes de todo, debo referir cosas muy importantes, dichas en 1999 en una conferencia en Miami sobre cuestiones navales. En esa conferencia se afirmó que la gigantez de los buques de última generación, que son verdaderos hoteles flotantes, y su excesivo desarrollo tecnológico hacen de ellos gigantes con los pies de arcilla. Por lo que al primer concepto se refiere, se ha de recordar que los últimos buques tienen 7 metros de calado, como los buques que los precedieron, pero mientras los buques del pasado tenían una altura de 26 metros, las últimas tienen 60 metros de altura. Eso implica que el buque “hace vela” y puede derivar fácilmente. En orden al segundo concepto, utilizar prácticamente sólo la instrumentación tecnológica ha determinado que quien está en el puente de mando baja su nivel de atención porque confía demasiado en la tecnología, olvidando que a menudo las maniobras mejor seguirlas uno con sus propios ojos. Además, el puente de mando está demasiado adelantado hacia proa, y por eso no se tiene visibilidad completa de la costa.

- *Schettino seguro que estas cosas las sabía. Entonces ¿por qué hizo la famosa reverencia?*

Cabe precisar que el Comandante no es omnipotente, y que cuando el buque se acercó a la Isla de Giglio, en el puente de mando estaba también el primer oficial de guardia, y el tercer oficial, que tienen tareas y responsabilidades muy claras. Por lo que a la reverencia se refiere, puedo afirmar, sin temor de ser desmentido, que esta maniobra fue hecha miles de veces, a comenzar en 1933 con el Rex, el más grande transatlántico italiano construido, hasta la botadura en 1991 del Costa Classica. Este año se cumplen 80 años, y durante el fascismo ganó el Blue Ribbon (la Cinta Azul). Nunca pasó nada.

- *Entonces ¿Schettino no tiene culpa?*

No digo esto. Sus culpas las tiene, pero en la justa medida por lo menos junto con otras tres personas que estaban a bordo del buque y que pactaron la pena. Me refiero al primer y al tercer oficial, quienes estaban en el puente de mando, y al timonero filipino.

- *¿Puede aclarar esto?*

Schettino se ha ido al puente de mando, ha quitado el gobierno automático y ha puesto el manual, como se tiene que hacer cuando se navega bajo cuesta. El oficial le dio consignas equivocadas, dándole la 05, mientras debía darle la 03. Le dijo, en substancia, que el buque estaba 800 metros de la costa, mientras estaba a 500 metros. Esta información indujo a error al Comandante que, con absoluta buena fe, no se había dado cuenta, como los otros dos oficiales, que el buque había “hecho vela” y estaba mucho más cerca de la costa. Y más aún, si el timonero hubiera escuchado a Schettino con tempestividad, el choque contra los escollos habría provocado un rasgón de 35 metros en vez de 70, como ha pasado, y el buque no habría estado en peligro. El choque se ha producido durante la evolución de la virada, y por sólo 10 metros. Por supuesto, el desastre ha sido causado por varios acontecimientos. En mi opinión, el 70% es culpa del gigantismo y excesivo desarrollo tecnológico de los buques. El restante 30% ha de ser repartido entre las personas que estaban en el puente de mando, los responsables de los controles de tierra, y también la desdicha, porque un desastre de tal importancia tan cerca de la costa nunca había ocurrido.

- *Volvamos a Schettino y a sus culpas. ¿Son sus ideas de U. compartidas por otras personas?*

Sí, por el Despacho Federal para las indagaciones sobre los desastres de navegación de Alemania. En el desastre de la Isla de Giglio han muerto 12 alemanes. El Despacho Federal ha recientemente enviado al Ministerio Federal de los Transportes un documento en el cual se plantean dudas sobre la encuesta conducida por las autoridades italianas. Lo ha dicho el “Bild am Sonntag” (BamS) que habla también de una carta enviada al Ministro Peter Ramsauer en la cual se define el trabajo de los jueces “una iniciativa individual de Italia”. La relación subraya que las indagaciones se han centrado en el comportamiento del Comandante Schettino, dejando muchos puntos no aclarados y serias dudas sobre la idoneidad y eficacia de las medidas de seguridad adoptadas durante las operaciones de socorro, y sobre el equipo técnico y la construcción del buque. Además, nunca se habla del Oficial de la Seguridad. ¿Estaba allí? Y en ese caso ¿qué hizo? Los peritos alemanes consideran entre las causas del gran número de víctimas las medidas de salvamento desgarradas llevadas a la práctica después del choque del buque contra los escollos de la Isla de Giglio. En particular, han subrayado que tan solo tres miembros de la tripulación fueron destinados a controlar el funcionamiento de todos los 29 ascensores del buque, en los cuales han sido halladas 9 de las 32 víctimas, doce de las cuales son alemanas.

**Haciendo encallar el buque, ha salvado la vida de por lo menos un millar de pasajeros.**

Gianni Belfiore afirma que Schettino – haciendo encallar el buque – ha salvado la vida de por

lo menos un millar de pasajeros. “Es absurdo, pero el Tribunal examinador no le ha perdonado a Schettino el hecho de haber llevado el buque a encallarse, y en esto se basa un proceso mediático a cargo de Schettino que está viciado por la mala fe. Explico mejor: se dice que, cuando el buque chocó contra la escollera, la culpa fue únicamente de Schettino. Cuando, en vez, el buque se ha parado en el fondo bajo, permitiendo las operaciones de salvamento, el mérito ha sido atribuido a la corriente y al viento. Entonces ¿Eolo se puso a soplar sólo después del choque contra la escollera? Es absurdo. Si había viento, lo había en ambos momentos. Si Schettino hubiera dado el orden de “abandono buque”, las mil personas que estaban en el comedor se habrían chocado contra las otras mil personas que estaban en el teatro y se habría creado una situación caótica. Llevando el buque a encallarse, ha limitado el número de las víctimas a 32 con un total de 4200 pasajeros. Esto lo dije en los programas de la televisión italiana L’Arena, Matrix y UnoMattina. Lo repetí también en un magnífico programa en Bruselas, transmitido por la televisión nacional belga.

### **La verdadera culpa de Schettino fue la de no estar en el puente de mando**

Según Gianni Belfiore ¿cuál sería la verdadera culpa del Comandante Schettino?

“El tenía que subir al puente de mando una decena de minutos antes” – responde tajante el Capitán de Altura – “de echo por la Ley el Comandante tiene que estar en el puente de mando cuando se navega cerca de la costa.”

### **Seis pasajeros han pedido un indemnizo a la Carnival, pero no a Schettino**

A favor de Schettino es muy importante el partido tomado por 6 pasajeros del Concordia, quienes en Miami han llevado a juicio el grupo americano Carnival, propietario por el 80% de la Compañía Costa Crociere, y que tiene su sede en la ciudad estadounidense. Esas personas han pedido 460 millones de dólares como indemnizo por negligencia marítima.

### **La canción del mar**

**Gianni Belfiore es el letrista favorito de Julio Iglesias. Para él escribió 80 canciones.**

**“Y estoy muy orgulloso de la canción sobre el triste problema de la violencia contra las mujeres. Su título es “Cuánto costa ser mujer” y es cantada por Vittoria Siggillino.”**

Belfiore es también autor de letras de canciones. Empezó con la cantante folk Rosa Balistreri. En 1975 conoció a Julio Iglesias en Chile; él era famoso en América del Sur, pero desconocido en Europa. Gianni Belfiore escribió para él 80 canciones, desde “Pensami” (Jurame) hasta “Se mi lasci non vale” (Si me dejas no vale) y “Sono un pirata sono un signore” (Soy un truhán soy un señor). “Esta experiencia me hizo crecer mucho, porque escribir significa ser poeta pero también crítico de sí mismo. Me hizo adquirir también atención a las costumbres, porque la canción es portavoz de los hábitos, las tradiciones, los acontecimientos y la manera de pensar de las personas. Además de Julio, he escrito para Loredana Lecciso “Si vive una volta sola”. He escrito también una canción sobre el triste problema de la violencia contra las mujeres. Su título es “Cuánto costa ser mujer” y es cantada por Vittoria Siggillino.

### **Ha compuesto una canción sobre el desastre del Concordia**

Belfiore ha compuesto también una letra inspirada por el desastre del Concordia. Su título es “Non giudicate il mare”. “El significado de la letra es resumido por los versos centrales “No juzgad el mar. Como los humores de una mujer que quisiste demasiado. Basta con un momento, un minuto, por equivocarse y borrar los sacrificios de una vida entera, y después

pensar en acabarse. La trampa del destino es un momento. Queda en nuestra memoria esa mancha negra, el naufragio del Andrea Doria, donde prevaleció el victimismo italiano, una sádica maldición que no quiere gloria.”

Mimmo Sica