

QUALCUNO VUOLE VENDERCI LA SUA VERITÀ

Per i periti tedeschi concausa delle vittime sono le misure di salvataggio

«SCHETTINO È COLPEVOLE AL 10%. ANZI PARLA DI PUNTI OSCURI SULL'IDONEITÀ»

È quanto ci racconta in un'intervista esclusiva Gianni Belfiore, già Comandante di Lungo Corso



QUANDO SCHETTINO HA DATO L'ORDINE DI VIRARE, IL TIMONIERE FILIPPINO HA TARDATO AD ESEGUIRE: È UN FATTO ACCLARATO



«Il comandante Schettino è vittima di un linciaggio mediatico fatto in male fede.

Non è il solo responsabile del disastro della Costa Crociere, come si vuole fare credere. Anzi, portando la nave ad arenarsi sul basso fondale e facendola incagliare sulla scogliera davanti a Punta Gabbinara, ha salvato almeno mille vite umane». Lo afferma con convinzione Gianni Belfiore, già Comandante di lungo corso e Commissario di bordo. Ha iniziato la sua carriera nel 1960 sulla Victoria, che è la seconda nave da crociera al mondo. Dal 1960 al 1965 ha portato a termine 150 crociere nei Caraibi, quindi è passato alla società Italia Navigazione dove è rimasto fino al 1975, svolgendo le funzioni di Ufficiale di coperta e di Commissario di bordo.

do. Ha navigato sulla Michelangelo, la Raffaello, la Leonardo da Vinci, l'Augustus, la Rossini, la Verdi e la Donizetti.

Come motiva queste sue affermazioni?

«Innanzitutto devo informare di cose importantissime, dette nel 1999, in una riunione sui problemi navali svoltasi a Miami. Si è sostenuto che il gigantismo delle navi di ultima generazione, che sono veri alberghi galleggianti, e il loro notevole tecnicismo le rendono giganti dai piedi di argilla. Per quanto riguarda il primo concetto occorre tenere presente che hanno 7 metri di pescaggio, come le navi che le hanno precedute, ma mentre quelle erano alte 26 metri, queste raggiungono i 60 metri di altezza. Ciò comporta che la nave fa vela e può essere scalciata facilmente.

«FACENDO ARENARE LA NAVE HA SALVATO LA VITA DI ALMENO MILLE PASSEGGERI»

Gianni Belfiore sostiene che Schettino facendo arenare la nave ha salvato la vita di almeno 1.000 passeggeri. «È paradossale, ma la Commissione di inchiesta non gli ha perdonato il fatto che ha arenato la nave, e su questo è stato costruito a carico di Schettino un processo mediatico viziato dalla male fede. Mi spiego meglio. Si sostiene che quando è andato sullo scoglio la colpa è stata sua. Quando, invece, la nave si è arenata, consentendo le operazioni di salvataggio, la causa è stata attribuita alle correnti e al vento. Eolo, allora, si è messo a soffiare subito dopo l'impatto sugli scogli? È ridicolo. Se c'era vento, questo era presente in

gio caotiche messe in atto dopo l'urto contro gli scogli davanti al Giglio

ANCHE L'UFFICIO TEDESCO SUI DISASTRI CRITICA DELLE MISURE DI SICUREZZA»

di Lungo Corso: «Schettino condivide le colpe con primo e terzo ufficiale e timoniere»



«LA VERA COLPA DI SCHETTINO È STATA QUELLA DI NON ESSERE SUL PONTE DI COMANDO»

Ma a parere di Gianni Belfiore, quale sarebbe stata la vera vera colpa del comandante Schettino? «Doveva salire sul ponte di comando una diecina di minuti prima – taglia corte il Comandante di Lungo Corso - il comandante, infatti, quando si naviga sotto costa per legge deve stare sul ponte di comando».

entrambi i momenti. Se Schettino avesse dato subito l'ordine di "abbandono nave", le 1.000 persone che erano in sala da pranzo si sarebbero scontrate con le altre 1.000 che si trovavano in teatro e avrebbero fatto la "frittata". Portando la nave ad arenarsi ha limitato il numero delle vittime a 32 su un totale di 4.200 passeggeri. Questo l'ho detto nelle trasmissioni televisive italiane l'Arena, Matrix e Uno Mattina. L'ho ribadito anche in una bellissima trasmissione a Bruxelles, in onda sulla emittente nazionale belga»..

In ordine alla seconda affermazione, l'utilizzo praticamente totale di strumenti elettronici ha determinato un abbassamento del livello di attenzione di chi sta sul ponte di comando, perchè ci si affida troppo alla tecnologia, dimenticando che molto spesso le manovre vanno seguite con i propri occhi. Il ponte di comando, inoltre, è troppo avanzato verso prua, per cui non si ha una visibilità completa della costa».

Schettino queste cose si-

curamente le sapeva. Perché allora ha fatto il famoso inchino?

«Precisiamo che il comandante non è onnipotente e che quando la nave si avvicinò al Giglio, sul ponte di comando c'erano anche il primo ufficiale di guardia e il terzo ufficiale che hanno compiti e responsabilità ben precise. Per quanto riguarda l'inchino posso affermare senza temere smentite che questa manovra l'abbiamo abbiamo fatta mille volte, a partire dal 1933 da quando esiste il Rex, il più grande transatlantico italiano costruito fino al varo nel 1991 di Costa Classica. Quest'anno compie 80anni e durante il fascismo ha vinto il Nastro Azzurro. Non è mai successo nulla».

Ma allora Schettino non ha colpe?

«Non dico questo. Le sue colpe le ha, ma in giusta misura almeno insieme ad altre tre persone che erano a bordo della nave e che hanno patteggiato la pena. Mi riferisco al primo ufficiale e al terzo ufficiale, che stavano sul ponte di comando, e al timoniere filippino».

Sia più chiaro.

«Schettino è andato sul ponte di comando e ha tolto l'automatico e ha messo il manuale, come si deve fare quando si manovra sotto costa. L'ufficiale gli ha dato le consegne sbagliate dandogli la 05, mentre doveva dargli la 03. Gli ha detto, in sostanza, che la nave distava dalla costa 800 metri, mentre era a 500 metri. Questa informazione ha indotto in errore il comandante che, in assoluta buona fede, non si è reso conto, come gli altri due ufficiali, che



SEI PASSEGGERI HANNO CHIESTO I DANNI ALLA CARNIVAL E NON A SCHETTINO

«A favore di Schettino gioca un ruolo molto importante anche la posizione assunta da sei passeggeri della Concordia, che hanno fatto causa a Miami contro il gruppo americano Carnival, proprietario dell'80% della Costa Crociere, che ha la sede nella città statunitense. Hanno chiesto 460 milioni di dollari di risarcimento per negligenza marittima».

la nave aveva fatto vela ed era molto più vicina alla costa. E c'è di più. Se il timoniere avesse ascoltato Schettino con tempestività, l'impatto sugli scogli avrebbe determinato uno squarcio di 35 metri e non di 70, come, invece è accaduto, e la nave non sarebbe stata in pericolo. L'urto è avvenuto nella evoluzione della virata e per soli 10 metri. Sicuramente il disastro è dipeso da una concausa di eventi. Per me il 70% è da attribuire al gigantismo e all'eccessivo tecnicismo della nave. Il restante 30% va ripartito tra i presenti sul ponte di comando, i responsabili del controllo a terra e anche alla mala sorte, perchè un disastro di queste dimensioni sotto costa non era mai avvenuto».

Ritorniamo a Schettino e alle sue colpe. Le sue idee sono condivise da altri?

«Sì, dall'Ufficio federale per le indagini sui disastri marini della Germania. Nel disastro dell'Isola del Giglio persero la vita 12 tedeschi. L'ufficio federale ha recentemente inviato al ministero federale dei trasporti, un dossier in cui solleva ombre sull'inchiesta portata avanti dalle autorità italiane. Lo ha rivelato la «Bild am Son-

ntag» (BamS) che parla anche di una lettera inviata al ministro Peter Ramsauer in cui si definisce il lavoro degli inquirenti un'iniziativa individuale dell'Italia. Il rapporto sottolinea che l'indagine si è soprattutto incentrata sul comportamento del capitano Schettino, lasciando molti punti oscuri e gravi interrogativi sulla idoneità ed efficacia delle misure di sicurezza impiegate nel corso delle operazioni di soccorso e sull'equipaggiamento tecnico e costruttivo della nave. Inoltre, non si parla dell'ufficiale addetto alla sicurezza. C'era? E, in caso affermativo, che cosa ha fatto? I periti tedeschi considerano concausa dell'elevato numero di vittime le misure di salvataggio caotiche messe in atto dopo l'urto della nave contro gli scogli davanti all'isola del Giglio. In particolare, hanno sottolineato che solo tre componenti dell'equipaggio vennero assegnati alla verifica del funzionamento di tutti i 29 ascensori della nave, in cui sono state rinvenute nove delle 32 vittime, dodici delle quali tedesche.

servizio di
Mimmo Sica

LA CANZONE DEL MARE

GIANNI BELFIORE È ANCHE IL PAROLIERE PREDILETTO DI JULIO IGLESIAS. PER LUI HA SCRITTO 80 CANZONI

«E vado fiero della canzone sul triste fenomeno del femminicidio: si intitola "Quanto costa essere donna" e la canta Vittoria Sigillino»



HA COMPOSTO UNA CANZONE SUL DISASTRO DELLA CONCORDIA

Belfiore ha composto anche un testo ispirato al disastro della Concordia. La canzone si intitola "Non giudicate il mare".

«Il significato della mia composizione è riassunto nei versi centrali: "Non giudicate il mare come gli umori di una donna che hai voluto troppo amare/basta un attimo, un minuto per sbagliare e annullare tutti i sacrifici di un'intera vita e pensare di farla poi finita/il trabocchetto del destino è un attimo/ci resta quella macchia nera nella memoria il naufragio lento dell'Andrea Doria/ dove ha prevalso il vittimismo italiano, una sadica maledizione che non vuole gloria".

servizio di
Mimmo Sica

Belfiore è anche autore di testi per canzoni. Ha iniziato per la cantante folk Rosa Balestrieri. Nel 1975 ha conosciuto Julio Iglesias in Cile. Era noto in Sud America, ma sconosciuto in Europa. Ha scritto per lui 80 canzoni: da "Pensami" a "Se non mi lasci non vale" e "Sono un pirata sono un signore". «Questa esperienza ha rappresentato una grossa maturazione, perchè scrivere

significa essere poeta, ma anche critico di se stesso. Mi ha fatto acquisire attenzione al costume, perchè la canzone è portavoce di usi, tradizioni, fatti, modi di pensare delle persone. Oltre che per Julio, ho scritto per Loredana Lecciso "Si vive una volta sola". Ho scritto anche una canzone sul tragico fenomeno del femminicidio. Si chiama "Quanto costa essere donna" e la canta Vittoria Sigillino».