

Concordia, quei numeri di morte e le colpe del comandante

Data: Invalid Date | Autore: Andrea Intonti



ISOLA DEL GIGLIO, 17 GENNAIO 2012 -Sulla tragedia del Concordia i riflettori sono giustamente puntati da giorni. Insieme ai riflettori, però, sono arrivate anche le polemiche, e con esse lo stimolo a porsi qualche interrogativo e qualche dubbio in merito alla rappresentazione mediatica che la notizia ha avuto. Interrogativi e dubbi sui quali sarebbe opportuno soffermarsi. [MORE]

Quei giornalisti “strilloni”. È stato definito il “viaggio della morte” e da subito [paragonato alla tragedia del Titanic](#). Perché – chi riempie le pagine dei giornali lo sa – i “grandi numeri” hanno una potenza mediatica molto diversa rispetto alle “piccole tragedie quotidiane”. Ma cosa ci dicono, attualmente, quei numeri? Che per quanto riguarda il Concordia, su oltre quattromila persone presenti sulla nave, allo stato attuale ne sono morte meno di dieci e disperse un numero non ancora certo che varia dai sedici di Sky di ieri (durante la conferenza stampa dell'armatore) [ai ventinove di oggi](#).

Concentrandoci esclusivamente sull'aspetto mediatico e tralasciando tutto il resto – per quanto ciò possa apparire anche cinico - cinque morti ed una trentina di dispersi su oltre quattromila persone. Ragionando sui numeri praticamente niente. Chiamarlo “viaggio della morte” avrà fatto sicuramente vendere molti più giornali, ma con questo modo di fare, io credo, le oltre tremila vittime delle Twin Towers sarebbero vicine al “genocidio”.

L'esperienza decennale e la catena di comando. Veniamo, infine, al massacro mediatico che sta

subendo il comandante della nave, cioè l'unico che – stando alle ricostruzioni dei media – pagherà per l'incidente. Ma davvero è solo sua la colpa?

Durante la già citata conferenza stampa di ieri, l'armatore raccontava che il comandante Schettino è abilitato a questa mansione fin dal 2002. Non so quanti viaggi si possano fare in un decennio, ma credo siano un buon numero per capire se il comandante è persona capace o meno. Ed è proprio da questa considerazione che, da ignorante in materia quale sono, mi vengono almeno un paio di domande.

Innanzitutto sull'abilitazione al ruolo, che credo funzioni come in qualunque altro posto dove esiste una commissione esaminatrice il cui compito è capire se effettivamente i “comandanti” sono in grado di reggere il peso di quel ruolo. Se questa commissione esiste, dunque, ha dovuto per forza giudicare idoneo anche il comandante Schettino. E dunque delle due l'una: o il comandante era effettivamente idoneo al ruolo e, semplicemente ed umanamente, si è fatto prendere dal panico e che dunque neanche l'esame di abilitazione più approfondito può eliminare questo problema, oppure – e qui siamo in un campo decisamente più inquietante – questa eventuale commissione esaminatrice ha abilitato chi non era abilitabile. Da qui, naturalmente, sorgono almeno altre due domande. Perché se è vero che il comandante ha alle spalle ben dieci anni di viaggio è possibile che questo sia stato il primo ed unico caso di panico? Oppure ci sono stati già dei precedenti, magari coperti perché senza conseguenze? Se ciò non fosse – dato che le mie sono solo delle supposizioni – e dunque il comandante sia sempre stato irreprensibile rimane un'ultima domanda, alla quale però ho seri dubbi che verrà data risposta: perché il comandante è “impazzito” solo adesso?

Andrea Intonti

Articolo scaricato da www.infooggi.it

<https://www.infooggi.it/articolo/concordia-quei-numeri-di-morte-e-le-colpe-del-comandante/23399>