

Quando i numeri non dicono tutto: la graduatoria della safety delle compagnie aeree

Scritto da Opinioni e contributi in Analisi, 19 f 2010 @ 19:06

di Antonio Bordoni

In occasione della pubblicazione dei risultati economici del gruppo Air France/KLM, la stampa ha talvolta abbinato ai dati notizie ad una presunta situazione critica sullo stato della safety riguardante Air France. All'origine di questi interventi è stata la contemporanea apparizione sul mercato francese del libro *La face cachée d'Air France* ("Il lato nascosto di Air France") del giornalista **Fabrice Amedeo**.

Parlare della safety riferendola specificatamente ad una aerolinea è una questione molto sensibile. Non tanto - come si potrebbe pensare - per il fatto di dover rendere note cifre e dati del vettore incidentato, in realtà ormai ampiamente disponibili su svariati siti web. Ma semplicemente perché se è vero che gli incidenti possono formare un numero il quale viene ricompreso in una statistica, è altrettanto vero che non necessariamente un incidente è sintomo che la cultura della safety della aerolinea coinvolta sia compromessa.

Uno degli esempi che rientra in questo nostro concetto è l'evento mortale occorso al MD87 della SAS in decollo da Linate il 9 ottobre 2001. Ricordando la dinamica e le ragioni del disastro, quanto sarebbe giusto imputare al vettore l'etichetta di "meno sicuro" di altri, in quanto quell'incidente viene a incidere sul suo rateo "1 incidente ogni X ore volo" ?

Ora si supponga che venga appurato che l'incidente al Concorde di Air France (25 luglio 2000) sia realmente accaduto per la catena di eventi originata dal rottame presente sulla pista del Charles De Gaulle. Anche per questa "occurrence" ci troveremmo in presenza di un evento che va a incidere in quel suddetto rateo, pur non avendo il vettore alcuna responsabilità per l'evento.

Il quotidiano francese "Le Figaro" nella sua versione inglese online, commentando appunto i dati riportati nel libro in questione, riporta che Air France «had 0.9 crashes per million flights over the last ten years compared to 0,3 for British Airways and zero for Lufthansa.»

La verità è che quel termine "crash" che in ogni caso viene incluso nel conteggio e in base al quale si compila la graduatoria andrebbe analizzato ed eventualmente corretto in base a ciò che traspare dalle risultanze di inchiesta. Di certo si può dire che i tentativi di fissare una graduatoria riguardante la safety delle aerolinee sono molteplici, ma crediamo che essi siano di discutibile obiettività dal momento che si cerca di conciliare un dato matematico con un evento il quale, lo ripetiamo, pur essendo sempre indubbiamente un incidente, non sempre indica una deficienza della compagnia coinvolta.

È altrettanto chiaro che vi sono incidenti che chiamano in modo esplicito in causa l'aerolinea, il training dei suoi equipaggi, la sua manutenzione. Si pensi, a mero titolo di esempio, a quanto avvenuto il 16 agosto 2005 quando ad un velivolo di una compagnia tunisina venne sostituito uno strumento per la misurazione della quantità di carburante non adatto a quel tipo di aereo e il velivolo con il serbatoio a secco ammarò nel Mar Tirreno durante il volo da Bari a Gerba.

Ma il fatto è che vi sono molteplici fattori che inducono ad estrema cautela nello stilare graduatorie.

Si consideri ad esempio il lasso temporale sotto esame. A quanti anni è opportuno estendere l'indagine?

Perché è chiaro che la suddetta graduatoria "X incidenti per Y voli" varia completamente se il numero degli anni preso in esame si restringe o si allarga, e come è noto non vi è uno standard cui rifarsi in merito.

Ancora, se la graduatoria viene fatta per denominazione di vettore potrebbe risultare fuorviante dal momento che vi potrebbero essere incidenti che non hanno riguardato il vettore "A" ma il vettore "B", il quale però è un controllato 100% del vettore "A". Si consideri a tal proposito l'incidente avvenuto il 4 aprile 1994 al vettore KLM-CityHopper, o quello occorso il 22 agosto 1985 al vettore British Airtours.

Ancora, sono avvenuti crashes a seguito di atti ostili contro l'aeromobile, e anche in questo caso incidenti di tale tipologia hanno ben poco a che vedere con la safety della singola aerolinea.

Altra particolarità. Il crash che entra nella graduatoria deve essere riferito al solo evento mortale o anche all'incidente "hull loss" senza vittime? È noto, ad esempio, che le statistiche emesse dalla IATA partono dal numero di vittime annuali per stilare un risultato del tipo "0,13 vittime per milione di passeggeri" (dato del 2008) e quindi tendono a prendere in esame i soli incidenti con vittime. Stessa cosa fa l'ICAO. Sia pur avvalendosi di un'altra formula, l'organizzazione di Montreal parla infatti, sempre per il 2008, di 0,01370 incidenti mortali per 100 milioni di passeggeri-chilometri.

Come si vede i modi di valutare le graduatorie sulla safety sono diversi, ma certamente quella che elenca

nominativamente i singoli vettori è quella più d'effetto ed è per questo che sono numerosi i tentativi di ricorrere ad essa. Tuttavia se è indubbio l'effetto che può avere una tale graduatoria sull'opinione pubblica, è altrettanto indubbio che la stessa lascia adito a non pochi interrogativi allorché si approfondiscono i dettagli sul contenuto e le valutazioni usate.

Circa quei numeri riportati da *Le Figaro* sulle graduatorie per compagnia, vorremmo soltanto commentare l'affermazione secondo la quale British Airways avrebbe un rateo di 0,3 incidenti per milione di voli riferito agli ultimi 10 anni. In realtà non ci risulta che British Airways abbia avuto alcun incidente mortale nell'ultimo decennio: l'ultimo è quello capitato nel lontano 1985 alla sua controllata British AirTours.