

## AIR FRANCE E “LE ALTRE”

Sul chiudersi del 2009, sei mesi dopo la tragedia dell’A330 Rio-Parigi, i vertici di Air France alle prese con le feroci polemiche suscitate dall’incidente, diedero incarico a un *panel* formato da otto esperti di varie nazioni di condurre una inchiesta sullo stato della safety del maggiore vettore aereo francese.

Lo scorso lunedì 25 gennaio il rapporto è stato sottomesso, ma vi è stata subito una sorpresa: contrariamente alle aspettative di tutti, la compagnia ha deciso di non renderlo pubblico annunciando che lo stesso sarà analizzato da un comitato interno “labour-management”. Se scopo dell’iniziativa era quello di sopire le polemiche dobbiamo dire che si è raggiunto esattamente lo scopo opposto.

Ovviamente qualcosa è trapelato, ad esempio che vi sono 35 raccomandazioni le quali -ha avvertito un portavoce della compagnia- “saranno implementate in tempi rapidi”. Ma quale è esattamente lo stato della safety di Air France in rapporto allo stato generale dell’industria del trasporto aereo ? Crediamo non siano pochi gli utenti del mezzo aereo i quali più che conoscere la situazione della incidentalità aerea riferita alle compagnie di tutto il mondo, siano invece interessati ad approfondire lo stato della safety riferita ai vettori di cui essi più abitualmente si servono che sono, senza dubbio, quelli appartenenti al nostro continente. Ebbene nella nostra analisi prendiamo in esame 18 vettori europei e per quanto riguarda il periodo considerato, partendo dal presupposto che le analisi andrebbero fatte con l’intento di fornire lumi all’opinione pubblica circa il grado **recente** di sicurezza vantato da un certo vettore, crediamo sia inappropriato allargare eccessivamente lo spazio temporale. Air France ad esempio ha avuto la sua decade nera negli anni 1961-1970 quando ben sette voli regolari di linea furono coinvolti in incidenti mortali per un totale di 618 vittime. Successivamente nella decade 71:80 non si sono registrati incidenti a servizi di linea, e stessa cosa dicasi per la decade successiva 81:90. Nel periodo 1991-2000 si è registrato l’incidente al Concorde (109 vittime), dopodiché dal 2001 al 2010 registriamo l’incidente all’A330 Rio-Parigi; Nella nostra ricerca abbiamo volutamente escluso gli incidenti avvenuti per casi di hijacking, o voli dimostrativi e di training.

Onde dimostrare come i numeri, e i periodi considerati, possano essere talvolta fuorvianti ricordiamo che nel periodo 61-80 quando appunto Air France aveva contato sette incidenti con 618 vittime, la Pan American registrò 12 incidenti con un totale di 798 morti.

Alla luce di tali considerazioni un ragionevole lasso temporale per effettuare una analisi potrebbe essere l’ultimo decennio (2001-2010) e per avere un quadro più completo della situazione, come detto, non ci limiteremo solo ad Air France ma prenderemo in esame 18 maggiori vettori europei, fra quelli che hanno prodotto più RPK (Revenue Passenger-Km) un indicatore cioè della produttività dell’industria aerea. Abbiamo infatti più volte sottolineato che nel presentare analisi sulla incidentalità **è necessario “agganciare” il numero degli incidenti ad un fattore di produttività per poter ottenere risultati affidabili.**

La nostra tabella elenca i vettori in ordine decrescente per numero di RPK prodotte nel decennio 2001-2010, e qui troviamo già un dato interessante: la AIR FRANCE è il primo vettore europeo per RPK, ciò significa che è il vettore che più di altri ha “prodotto”. Ora è noto che più sale il numero degli “eventi” più aumenta la probabilità che si verifichi un qualche evento che venga a interrompere la serie positiva.

Questa considerazione non vuole essere una scusante per giustificare eventuali incidenti, bensì semplicemente vuole portare il lettore a riflettere sul particolare che –in tema di sicurezza- ben differente è la situazione di chi ha effettuato “poche” RPK e ha già registrato incidenti mortali, e di chi al contrario ha volato “molto” senza alcun incidente. Ancora, questa considerazione ci introduce ad un altro interessante tema: il vettore attualmente più affidabile, quello che merita fiducia è chi, pur in presenza di un alto numero di RPK, vanta un record immacolato (cioè negativo) di incidenti mortali.

In tal senso dobbiamo annotare come British Airways e Lufthansa si trovino in testa a questa graduatoria. Al di sotto **non necessariamente si trovano vettori meno affidabili**, ma più semplicemente compagnie che hanno prodotto meno RPK; tale è la situazione di tutti gli altri, tranne SAS e Turkish che registrano, nel decennio in esame, rispettivamente 1 e 2 incidenti. Una ulteriore precisazione è però necessaria. Una precisazione che ancora una volta induce a considerare con estrema cautela la portata dei numeri e delle statistiche quali indicatori dell’affidabilità delle compagnie aeree. L’incidente registrato da SAS nel periodo in esame è quello occorso a Linate nell’ottobre del 2001. Ebbene conoscendo la dinamica di questa tragedia e ciò che l’inchiesta ha appurato, anche se la compagnia scandinava vede il suo rateo deteriorarsi a causa di questo incidente, in effetti chi segue da vicino la sicurezza del volo e le risultanze delle inchieste sa bene che una *occurrence* come quella occorsa al MD87 della SAS, in realtà non intacca minimamente la *reliability* di questo vettore. Ciò che si vuol dire è che pur nella freddezza delle cifre vi sarebbe da analizzare ogni incidente e pertanto si dovrebbe evitare di giungere a conclusioni affrettate circa ciò che traspare da graduatorie e statistiche.

#### **ANNI 2001:2010 RPK prodotte (milioni)**

#### **Incidenti mortali occorsi**

AIR FRANCE	1152298	<b>1</b> (1 giugno 2009 – volo Rio/Parigi, 228 vittime)
BRITISH AIRWAYS	1094690	
LUFTHANSA	1082639	
KLM	676284	
IBERIA	477449	
RYANAIR	347501	
VIRGIN ATLANTIC	345149	
ALITALIA	327959	
EASYJET	291686	
SAS	259625	<b>1</b> (9 ottobre 2001 – Linate, 110 pax)
TURKISH	256892	<b>2</b> (8/1/2003 Turchia, 75 ; 25/2/2009 Amsterdam, 9)
SWISS	251012	
AUSTRIAN	181584	
FINNAIR	166275	
TAP-AIR PORTUGAL	161340	
AER LINGUS	128990	
OLYMPIC	66125	
BRUSSELS AIRLINE	64829	

“Safety lies at the heart of air transport” è il titolo di una conferenza tenutasi in questi giorni a Bruxelles la quale trattava specificatamente la sicurezza del volo fra le compagnie europee; in essa il comandante Bart de Vries di KLM, chairman del Technical e Operations Committee dell’AEA (l’associazione che raggruppa 36

network carriers) ha sottolineato come *“l'esemplare record delle aerolinee europee è il risultato di pratiche rigorosamente applicate le quali però abbisognano di essere conservate e meglio definite in una appropriata cornice di regolamenti”*. In effetti la situazione generale dei vettori europei, come traspare anche dalla nostra tabella, è di una diffusa affidabilità e nel dare questo giudizio si tenga anche presente il largo periodo temporale da noi considerato, ovvero dieci anni.

Tutto ciò significa che le compagnie aeree possono dormire sonni tranquilli ? **E' assolutamente vero il contrario.** Ancora una volta bisogna guardare dietro le quinte, bisogna andare oltre le statistiche e trarre lezioni anche dagli incidenti quotidiani, quelli cioè che avvengono in così alto numero da essere praticamente inclassificabili nella loro totalità. Ebbene espandendo l'indagine in questo senso si troverà che c'è davvero molto da fare in due specifici settori: *fatigue* e *training*. La prima è generata dalla accesa concorrenzialità e dal dare eccessiva valenza al fattore profitto, la seconda è la conseguenza dei complessi sistemi computerizzati che oggi nel cockpit si sostituiscono alla guida umana. Con ogni probabilità, per il momento è solo una nostra opinione, quando un giorno il rapporto Air France sarà reso pubblico troveremo che il secondo aspetto, il training, farà parte di non poche raccomandazioni.

**Antonio Bordoni**