

## IATA: UN DISCUTIBILE METODO DI COMMENTARE LA SAFETY

### **Appunti sulla esposizione dei dati riferentesi alla sicurezza del volo 2010**

In anni ormai lontani era l'ICAO il principale organismo che si prendeva cura di diramare annualmente i dati sull'andamento della sicurezza del volo. Le cifre di questa organizzazione **comprendendo l'aviazione civile di tutti gli Stati** erano sicuramente complete e asettiche. Purtroppo analoghi aggettivi non si possono usare per il modo con il quale la IATA presenta invece i suoi dati sulla "safety".

Il titolo con cui è stato diramato il comunicato (23/2/2011, n.10) avverte testualmente: "Aircraft accident rate is lowest in history ; still room for improvement ; regional concerns remain."

Una tale impostazione ha fatto sì che la maggior parte della stampa nostrana a sua volta ha ripreso la notizia con titoli di questo tenore: "i cieli sono più sicuri" ; ma è davvero così? Nostra risposta: non diremmo proprio.

Nel primo paragrafo del comunicato già una sorpresa: "IATA announced the aviation safety performance for 2010 showing that the **year's accident rate for Western-built jet aircraft** as the lowest in aviation history" (*il neretto è nostro*)

**"Aeromobili a reazione di costruzione occidentale"**: ma scusate che statistica è mai quella che nel valutare l'andamento dell'incidentalità aerea mondiale arriva a distinguere se il passeggero si trovava a bordo di un aereo a reazione piuttosto che di un turboelica e che si spinge inoltre a far distinzione sul particolare se il velivolo era di costruzione occidentale o di altro Paese?

Allora tanto per andare nel concreto di fatti e cifre, il 4 gennaio del 2008 quattordici persone, fra cui 8 italiani, hanno perso la vita a bordo di un Let 410 della compagnia venezuelana Transaven, ma un incidente del genere, vuoi perché si tratta di un velivolo non "western built" vuoi perché non è un jet, non entrebbe a far parte della valutazione sull'andamento safety di quell'anno. Sia ben chiaro che ricordiamo in prima battuta questo incidente del 2008 in quanto ci ha toccato da vicino con otto nostri connazionali a bordo, ma non certo perché sia l'unico caso da citare nell'esprimere dubbi sul modo di intendere la safety secondo la IATA.

Infatti tornando all'anno in oggetto, il 2010, questi quattro incidenti ad esempio non hanno le specifiche per poter rientrare nella valutazione sull'andamento della sicurezza volo:

24 agosto 2010	Dornier 228	AGNI AIR (Nepal)	14 vittime
13 settembre 2010	ATR42	CONVIASA (Venezuela)	17 vittime
4 novembre 2010	ATR72	AEROCARIBBEAN (Cuba)	68 vittime
15 dicembre 2010	DHC6	TARA AIR (Nepal)	22 vittime

Sarà il caso di sottolineare che le suddette *occurrences* da noi citate, alle quali ne avremmo potute includere molte altre ancora, hanno la particolarità di riferirsi a quei servizi che una volta costituivano una discriminante basilare per l'inserimento nelle statistiche annuali sull'incidentalità aerea: **si tratta infatti di eventi che hanno riguardato servizi "scheduled passenger"**. Le statistiche sugli incidenti aerei mondiali si sono sempre basate (e, a nostro parere, debbono continuare a basarsi) non su filtri come quelli riportati nel comunicato IATA, bensì su due elementari grandi tipologie, immediatamente distinguibili dall'utente:

“scheduled services” e “non-scheduled” a cui, volendo, si potrebbe aggiungere una terza tipologia che si riferisce ai servizi cargo; ogni ulteriore suddivisione all’interno di queste modalità del trasporto aereo non può far altro che generare perplessità e come tale risultare “misleading” agli occhi dell’opinione pubblica.

I servizi scheduled sono quei servizi **regolari** che vengono programmati stagionalmente dai vettori di linea, che si trovano in vendita su tutti i motori di ricerca e nelle agenzie di viaggio, **sono quei servizi cioè comunemente usati da tutti i viaggiatori aerei dei cinque continenti i quali nel momento di fare una prenotazione non chiedono di certo se l’aereo è costruito “in occidente” o in oriente, e tantomeno se è a reazione o ha le eliche.**

Quest’ultima distinzione sinceramente è forse la più subdola perché potrebbe dare l’impressione che l’aereo a elica presenti meno sicurezza di quello a reazione, fatto questo assolutamente non supportato da alcuna seria statistica.

Tornando nuovamente al bollettino della IATA dobbiamo ancora avanzare altri appunti. E’ nostro parere che ai fini di una corretta interpretazione sull’andamento della safety, continuare a diramare comunicati i quali parlano di “1 incidente ogni X milioni di voli” è inconcludente. Informazioni di tale natura potrebbero essere utili alle compagnie di assicurazioni per elaborare premi e tariffe ma sono davvero poco significativi agli oltre 2 miliardi di passeggeri che ogni anno si imbarcano su un aereo di linea.

La validità dei dubbi e perplessità da noi esposte la si può evincere dallo stesso comunicato IATA laddove più avanti nel testo avverte che in “absolute numbers” il 2010 ha mostrato i seguenti risultati:

\*94 incidenti (tutti i tipi di aeromobili, costruiti in oriente e occidente) comparati con i 90 del 2009 ;

\*23 incidenti mortali (tutti i tipi di aeromobili) comparati ai 18 del 2009 ;

\*786 vittime comparate con le 685 del 2009

**Ogni ulteriore commento circa l’evidente contrasto fra l’impressione fornita dal titolo e quanto poi si evince da una attenta lettura ci sembra a questo punto superfluo.**

Forse val la pena chiudere queste osservazioni riportando quanto da noi scritto allorché commentavamo i dati del 2009 (Dedalonews, 26 febbraio 2010, “La safety secondo IATA e ICAO, una deprecabile mancanza di uniformità”):

*“Con l’abbattimento del cartello tariffario IATA, con il progressivo venir meno delle vendite interlinea...il ruolo originale della IATA è venuto a perdere buona parte del suo significato. Oggi l’attività dell’associazione è principalmente mirata alle vendite elettroniche di biglietteria e a sistemi di rimesse globali quali il BSP e il CASS....forse è proprio a causa di questa perdita di obiettivi originari che la IATA a partire da tempi recenti ha voluto ampliare il proprio interesse nel campo della safety.....Nulla da eccepire sul fatto che una associazione imprenditoriale si interessi affinché gli associati mantengano elevati livelli di sicurezza operativa. Ciò che tuttavia troviamo controproducente è l’ennesima differenza che si riscontra nel fissare i parametri di valutazione dell’incidentalità aerea, fatto questo che comporta che dati e cifre diramati dall’ICAO finiscono per differire da quelli IATA, con annessi problemi di percezione del rischio”.*