Non serve ripresentare il paradosso di Trilussa sulla statistica del pollo per porre l'accento su tutte le riserve che riguardano questo modo di valutare un settore qualsiasi della società, tuttavia è tradizionalmente in questo periodo che appaiono le statistiche sulla sicurezza dell'anno precedente.

Abbiamo più volte affrontato il problema dell'aleatorietà di queste informazioni, visto però che si continua a produrre questi pezzi ci corre l'obbligo di dare anche una nostra interpretazione.

Le organizzazioni che amano rassicurare piuttosto che informare, anche per il 2012 proclamano un anno buono, però riferirsi a periodi così limitati di tempo non fornisce indicazioni valide e soprattutto consegna un dato grezzo che non indica dove sono i punti di difficoltà che in verità dovrebbero essere gli obiettivi di queste analisi.

Se per esempio si fossero analizzati i primi tre mesi dell'anno, si sarebbe potuto gridare addirittura al miracolo: zero incidenti (solo 6 morti in incidenti minori a livello mondiale)! Questo, ovviamente, se si ragiona in termini di numero d'incidenti o di rateo sul totale dei voli. Naturalmente nei successivi tre mesi il tasso di incidenti ha subito un'impennata che se analizzata a parte avrebbe potuto far gridare alla catastrofe mondiale: 393 morti in 8 incidenti.

Insomma dire che la sicurezza del volo nel 2012 ha avuto un buon andamento, equivale a dire che si è trattato di un colpo di fortuna, e che le cifre per il 2013 possono essere meno buone senza in realtà indicare un'inversione di sicurezza aerea reale. La statistica annuale è quindi indicativa se s'inserisce in un andamento di lungo periodo. La tendenza che si legge in termini assoluti è quella della stabilità, non certo del miglioramento, vediamo perché e dove sono i punti focali.

I tassi percentuali sul totale dei voli, in effetti, calano un pochino grazie all'aumento del traffico totale. Negli ultimi 40 anni, passiamo dai 1500/2000 morti annui tra il 1970 ed il 1985, ai 1000/1500 del ventennio 1985 2005, dal 2005 ad oggi il numero di morti si stabilizza sotto i mille, 524 nel 2011 e 475 nel 2012. Ma se la statistica si fondasse solo sul numero di morti, l'anno migliore sarebbe il 1943! In ogni caso dal 1945 il numero dei morti è salito fino ai più di 2000 del 1985.

Considerando il costante aumento del traffico aereo, si può affermare che il rateo di morti per milioni di partenze si è sostanzialmente stabilizzato solo dal 1975 in poi, raggiungendo una specie di minimo asintotico. Negli ultimi dieci anni si è avuto un settimo degli incidenti capitati negli ultimi cinquanta anni, in pratica statisticamente con un tasso sensibilmente inferiore a quelli del cinquantennio. Allora possiamo ritenere valida la media degli ultimi dieci anni come raffronto delle linee di tendenza degli incidenti.

Paragonando il tasso d'incidenti all'aumento mondiale del traffico aereo, possiamo dire che

negli ultimi dieci anni i voli regolari di linea hanno mostrato un tasso medio d'incidenti per milioni di partenze di 0,84; mentre quelli non "schedulati" hanno un poco rassicurante 2,85. Negli ultimi 40 anni il traffico aereo è più che quadruplicato: siamo a più di 40 milioni di partenze, quindi leggendo le statistiche bisogna tenere presente che se anche un evento avviene una volta ogni milione ci troveremo ad analizzare 40 eventi.

Nel 2012 registriamo 24 incidenti, per aerei certificati con più di 14 passeggeri, con 475 morti totali. La curva annua rispetto alla media decennale ha avuto un andamento molto differente dalla media, allineandosi allo zero nei primi tre mesi (come detto), per poi impennarsi fino a giugno, con un andamento incredibilmente negativo per il mese di aprile, fino a ritornare distante dalle medie decennali negli ultimi mesi dell'anno.

In media il 2012 è di un buon 30% inferiore alla media decennale come numero di incidenti e del 40% come numero di morti. Questo farebbe pensare ad incidenti capitati ad aerei più piccoli o a voli cargo. Va rilevata anche una specie di tregua per quanto riguarda gli attacchi terroristici in atto fin dal 2008, probabilmente dovuta alle imponenti misure di sicurezza messe in atto dai governi.

Ben 8 degli incidenti del 2012 sono capitati ad aerei prodotti nell'ex-Unione Sovietica (Antonov in maggioranza), più del 30% del totale mondiale. 8 in totale, nel territorio della Federazione Russa, anche qui un terzo del totale. Appare evidente che in Russia hanno un problema di sicurezza ancora da risolvere (vedi Il dilemma delle carrette). Se le statistiche avessero potuto scontare il dato russo, saremmo di fronte ad un miglioramento segnalabile della sicurezza del volo mondiale, che ha però altri due focolai d'infezione in Africa (Congo, principalmente) e Asia (Indonesia e Nepal).

Insomma i punti di criticità che rileverebbero queste statistiche riguardano i voli non regolari, soprattutto con gli aerei più piccoli, i voli in Russia, Africa, ed Estremo Oriente, soprattutto con aerei di produzione ex-sovietica.

(14 gennaio 2013)