

Le statistiche sulla sicurezza del volo, in genere si riferiscono al periodo 1° gennaio-31 dicembre; convenzione del tutto arbitraria e discutibile, basti pensare a quanto potrebbe incidere sulle statistiche un evento capitato solo di un giorno fuori del periodo per capire che i metodi possono essere moltissimi e tutti discutibili.

In definitiva, anche se le statistiche rischiano sempre di essere quelle descritte nell'aforisma del pollo di Trilussa, possiamo tuttavia affermare che in ogni caso i numeri ed i consuntivi ci forniscono un punto di vista illuminante di quello che accade nel mondo del volo.

Per il 2014 abbiamo un panorama con due possibili ottiche, una ottimista ed una meno. In pratica i discorsi cambiano se eliminiamo dalle statistiche la Malaysia Airlines. Quest'anno è accaduto l'impensabile: in soli 4 mesi due incidenti hanno funestato la stessa compagnia e lo stesso tipo di aereo con due incidenti che definire incredibili è usare un eufemismo. Così ci sono due incidenti, dei quali ad oggi si sa pochissimo, che hanno causato la perdita di ben 537 vite nel complesso. Ora, se prendiamo a riferimento gli incidenti degli ultimi dieci anni abbiamo una media di perdite umane di 675 annue. Come si vede i soli due incidenti della Malaysia quasi raggiungono da soli la media decennale; se a questi si sommano gli altri incidenti si arriva a 986 perdite, circa il 50% più alto della media decennale.

Come numero di incidenti invece (anche includendo i due "malesi") siamo ad una riduzione del numero davvero significativa: 21 incidenti sulla media decennale di 32, circa il 30% in meno.

Prendiamo a riferimento i dati dell'Aviation Safety Network, ma naturalmente si possono usare altri dati sebbene poi alla fine le statistiche cambino di poco: il 2014 si chiude, secondo l'usuale pubblicazione delle statistiche sugli incidenti aerei avvenuti nell'anno, con notizie buone. La tendenza rilevata conferma quella del 2013 che segnava, infatti, un nuovo record nel calo del numero di vittime e di incidenti ad aerei di linea. Si conferma il processo di riduzione del numero di incidenti a carico delle compagnie di linea regolari e riferibili ad aerei certificati per il trasporto di più di 19 persone. Si tratta di uno spartiacque in quanto gli aerei con meno di 20 posti possono fare a meno degli assistenti di volo.

Insomma gli incidenti avvengono per la maggior parte dei casi a carico di piccoli aerei e di compagnie minori oppure in aree del pianeta dove le misure di sicurezza del volo non sono sviluppate al massimo possibile. Se escludiamo i due incidenti di Malaysia Airlines siamo a 449 morti su 19 incidenti con un calo rispetto alla media di oltre il 30%, davvero importante soprattutto se osservato nella tendenza degli ultimi quattro anni. Inoltre, si conferma lo scenario geografico degli incidenti negli ultimi anni, che continuano ad accadere soprattutto in Russia, in Africa (dove è avvenuto il 20% degli incidenti nonostante il continente africano rappresenti solo il 3% del traffico aereo mondiale) e altre nazioni scarsamente sviluppate.

Due incidenti a carico di voli operati da forze aeree in Ucraina e Algeria e 5 per voli cargo

completano la conferma delle tendenze degli ultimi anni anche per queste tipologie di voli.

Rimangono da segnalare quattro gravi incidenti con un alto numero di decessi: il 23 luglio un ATR72 della Trans Asia di Taiwan con 48 morti; il giorno dopo un MD-83 della Swiftair che operava un volo per Air Algerie precipitato in Mali con 116 morti; il 10 agosto in Iran un aereo IrAn-140 della Sepahan ha avuto un incidente con 39 morti; e il 28 dicembre, proprio in chiusura di statistiche, un aereo indonesiano della Air Asia è andato perso in un volo da Surabaya a Singapore: un Airbus A-320 con 162 persone a bordo.

Nel complesso la percentuale d'incidenti in base ai chilometri percorsi è talmente bassa che, servirebbero circa 14 mila anni ad un individuo prima di trovarsi coinvolto in un incidente. Viaggiare in aereo è circa 12 volte più sicuro che andare in treno e 60 volte più dell'automobile. Le ragioni di questa tendenza vanno individuate nell'introduzione delle tecnologie, nella più attenta manutenzione e nella prassi della sicurezza interna all'organizzazione delle aerolinee senza eguali in altri settori industriali.

Per esempio la IATA, l'organizzazione che raccoglie il maggior numero delle compagnie aeree di linea, ha istituito un sistema di controllo di sicurezza operativo (lo IOSA) che ha portato come risultato che le compagnie che si sottopongono a quel genere di controlli hanno circa la metà degli incidenti rispetto a quelli delle compagnie al di fuori della IATA.

*(21 gennaio 2014)*