

IL PUNTO SUI SINISTRI AVIATION

GLI INCIDENTI CHE NEL 2025 HANNO COINVOLTO DEGLI AEROMOBILI, SPIEGA UN'ANALISI DI WTW, RESTANO VICINI ALLE MEDIE DI LUNGO PERIODO, A FRONTE DI UNA DOMANDA DI TRASPORTO AEREO IN RAPIDA CRESCITA. ALCUNI EPISODI, DALLA GRANDE ECO MEDIATICA, HANNO CHIAMATO IN CAUSA I LIVELLI DI SICUREZZA DEL SETTORE, MA LA REALTÀ È PIÙ ARTICOLATA

di Beniamino Musto



© Mrkit99 - iStock

Il 12 giugno dello scorso anno, all'aeroporto Internazionale Sardar Vallabhbhai Patel, il volo Air India 171 diretto a Londra-Gatwick si è schiantato durante la fase di decollo su uno studentato vicino allo scalo. Di questo incidente si è parlato diffusamente sui media di tutto il mondo per il fatto che un passeggero è riuscito miracolosamente a sopravvivere allo schianto, ferendosi, tra l'altro, solo in maniera lieve. È solo uno dei diversi incidenti aerei che si sono verificati nel 2025 in tutto il mondo, e attorno ai quali l'attenzione dei media è stata sempre alta.

La somma dei singoli episodi che destano clamore, tuttavia, non significa che è in corso un'emergenza. Un articolo pubblicato recentemente da Wtw ripercorre tutti i principali sinistri avvenuti nell'aviazione nel 2025, non certamente per creare allarmismo, ma per evidenziare le lezioni apprese dall'annata

appena conclusa, sottolineando come negli ultimi decenni si sia registrato "un progresso costante nella riduzione sia della frequenza sia della gravità degli eventi".

COME IL SETTORE GESTISCE I RISCHI

Il settore deve affrontare una gamma di rischi sempre più complessa, che vanno dai rischi operativi tipici del volo fino alle turbolenze geopolitiche, ai cyber-attacchi e alle pressioni economiche. Rischi che vengono prevenuti attraverso una formazione rigorosa di piloti, equipaggi e personale, un continuo miglioramento tecnologico, standard stringenti e un impegno costante ad apprendere ogni possibile lezione dagli incidenti che si verificano.

Una mitigazione efficace dei rischi, sottolinea l'analisi di

Wtw, è di importanza cruciale per l'industria aeronautica: quando si verifica un evento di rilievo “viene avviato un processo rigoroso che analizza le cause e successivamente propone o impone misure di sicurezza per ridurre i rischi futuri. Di conseguenza, i processi di produzione, operativi e procedurali vengono costantemente migliorati per incrementare la sicurezza”.

Wtw ricorda che il settore del trasporto aereo “ha quasi completamente recuperato dalle difficoltà generate dal Covid”. I numeri dei passeggeri e i volumi cargo hanno registrato una forte crescita nel 2024 e hanno continuato ad aumentare nel corso del 2025. Tendenza, quest'ultima, che appare destinata a proseguire nel 2026, in particolare nell'area Asia-Pacifico. L'aumento dei load factor (il coefficiente di occupazione, che indica quanto della capacità disponibile di un aeromobile viene effettivamente utilizzata) e la diminuzione dei prezzi del carburante hanno migliorato in molti casi la solidità finanziaria, compensando i rendimenti più deboli e contribuendo a riportare il debito di molte compagnie aeree sotto controllo. Persistono tuttavia alcune criticità nelle supply chain successive alla pandemia, tra cui le lunghe liste di attesa per la consegna di nuovi aeromobili. Le implicazioni per il settore del trasporto aereo sono molteplici, ma dal punto di vista strettamente legato ai sinistri aviation la realtà è che gli aeromobili più anziani tendono a essere più costosi da gestire e richiedono una manutenzione più onerosa; inoltre, qualora siano coinvolti in un incidente, è più probabile che vengano giudicati oltre il limite di convenienza economica per la riparazione. La situazione è aggravata dalla carenza di competenze all'interno delle società di manutenzione, riparazione e revisione (*maintenance, repair and overhaul*, Mro) e dai tempi più lunghi per reperire i pezzi di ricambio. “Il personale, il prezzo e la disponibilità dei ricambi e le lunghe liste di attesa per i nuovi aeromobili – scrive Wtw – si combinano nel limitare la crescita e nel rendere il settore complesso da gestire a ogni livello”. La recente ondata di attacchi informatici e i numerosi episodi di droni sospetti avvistati nei cieli di molti paesi europei “aumentano ulteriormente la pressione, mentre le più ampie dinamiche economiche e geopolitiche continuano a creare venti contrari per l'industria aeronautica”.

L'AUMENTO DEGLI IMPORTI LIQUIDATI

Secondo l'articolo di Wtw, c'è anche la carenza di competenze tra i numerosi fattori che stanno facendo aumentare il costo dei sinistri, in particolare quelli di minore entità e di maggiore frequenza. “Si consideri, ad esempio, un aeromobile che



urta un'ala durante le manovre di arresto al gate di arrivo. Il costo dei materiali e la complessità delle riparazioni su una moderna cellula in materiali compositi – si legge – sono significativamente superiori rispetto a dieci anni fa; vi sono tempi di attesa più lunghi per i ricambi e le riparazioni, e la compagnia aerea subisce inoltre una perdita di ricavi per l'indisponibilità dell'aeromobile”.

Un ulteriore fattore che negli ultimi anni ha spinto verso l'alto il costo dei sinistri, in questo caso parliamo di quelli di responsabilità civile, riguarda l'inflazione sociale, che rappresenta il divario tra l'inflazione economica e gli importi liquidati in caso di sinistro. Se l'inflazione economica per un sinistro aviation è stata analoga a quella che ha interessato gran parte dell'economia globale, con un aumento generalizzato del prezzo di molti beni e servizi, l'inflazione sociale ha un impatto più profondo. Secondo un'analisi del 2024 di **Swiss Re**, che ha preso in esame l'intera economia statunitense, l'inflazione economica è stata in media del 3,7% annuo tra il 2017 e il 2022, mentre l'inflazione sociale ha raggiunto il 5,4% annuo, con il divario alimentato dall'aumento dei costi dei sinistri di responsabilità civile.

A complicare ulteriormente il quadro c'è il tema complesso del danno psicologico conseguente a un incidente. In passato i risarcimenti erano per lo più costituiti da un importo per il danno fisico subito; il danno psicologico è invece più difficile da quantificare e certamente meno circoscritto. Ciò ha reso più complessa la stima degli importi risarcitori e, in alcuni casi, ha complicato il processo di liquidazione. Dati accurati specifici per il settore aviation sono difficili da reperire, ma negli ultimi anni sembra esserci un aumento dei casi che hanno dato luogo a cosiddetti “nuclear judgements” (letteralmente: sentenze nucleari) in cui le giurie dei tribunali statunitensi hanno riconosciuto in taluni casi risarcimenti superiori a 10 milioni di dollari. “Questi importi elevati tendono a fissare un riferimento per le successive trattative sui sinistri, con il rischio di innescare una spirale di inflazione sociale”, osserva l'analisi di Wtw.