

Sicurezza dei voli commerciali: nel 2009 vittime + 16%. Bene l'Italia in un anno da dimenticare.

Scritto da Redazione in Aeronautica, 4 Gennaio 2010 @10:00

di Antonio Bordoni

INCIDENTI MORTALI AI SERVIZI DI LINEA

	Eventi	Vittime
2007	14	647
2008	13	434
2009	14	680
Totale	41	1761

Nei numeri e nei fatti il 2009 non è stato un anno soddisfacente per la sicurezza (safety) dell'aviazione commerciale mondiale. I servizi regolari hanno fatto registrare 14 eventi mortali per un totale di 680 vittime; aggiungendo i voli cargo, i charter e gli executive, gli eventi occorsi salgono a 40 ed il totale delle vittime a 787. Confrontando i dati con l'anno passato, sui servizi di linea le vittime sono cresciute del 57% (nel 2008 erano state 434) mentre sull'intero settore la crescita è stata del 16% (nel 2008 erano state 633). Il confronto diretto non è però del tutto corretto: il 2008 era stato un anno particolarmente sicuro, mentre nel 2007 si erano registrati 647 morti in 14 eventi, un dato praticamente uguale al 2009.

Per tutto il triennio 2007-2009 la situazione dei vettori registrati in Italia è di tutto rispetto: sui circa due milioni di decolli totalizzati non hanno registrato alcun incidente mortale, posizionandosi all'8° posto nella graduatoria mondiale, dietro a Regno Unito, Germania e Stati Uniti ma davanti a Francia, Svezia, Olanda e Svizzera.

Una curiosità: anche nel 2009 si è registrato il caso di un pilota morto ai comandi del velivolo; si trattava di un volo Continental. L'anno precedente era toccato ad un pilota della britannica GB Airways, mentre nel 2007 un caso analogo era occorso ad un altro pilota Continental.

2009: GLI INCIDENTI A VOLI "SCHEDULED"				
Data	Aereo	Compagnia	Vittime	Descrizione
7 febbraio	Embraer 110	Manaus Aerotaxi	24	Precipitato mentre tentava di rientrare all'aeroporto di partenza.
12 febbraio	DHC-8	Colgan Air	49+1	Pitch & rolls dopo estensione flap; 1 vittima a terra
25 febbraio	Boeing 737	Turkish HY	9	Precipitato in avvicinamento a Schiphol
17 aprile	Cessna 208	L.T. Aerotaxi	1	Problemi al motore dopo il decollo; precipitato
1 giugno	Airbus A330	Air France	228	Precipitato Oceano Atlantico; volo Rio-Parigi
18 giugno	Boeing 777	Continental	1	Capitano morto in volo
29 giugno	Airbus A310	Yemenia	152	Precipitato in mare durante l'avvicinamento a Comoros
15 luglio	Tupolev 154	Caspian Airlines	168	Impatta il terreno 16 minuti dopo il decollo
24 luglio	Ilyushin 62	Aria Air	16	Eccessiva velocità in fase di atterraggio
2 agosto	DHC-6	Merpati Nusantara	16	Impatto montagna
4 agosto	ATR 72	Bangkok Airways	1	Uscito fuori pista durante atterraggio
11 agosto	DHC-6	Airlines of PNG	13	Impatta montagna dopo un primo mancato tentativo di atterraggio
22 ottobre	Britten-Norman BN-2	Divi Divi Air	1	Ammaraggio
12 novembre	Bombardier CRJ200	JetLink Express	1	Impatta edificio aeroportuale durante parcheggio

I tre incidenti principali

L'anno appena concluso è stato caratterizzato da tre incidenti che da soli hanno provocato 548 vittime, pari ai quattro quinti di tutte quelle totalizzate dai voli schedulati. Tra questi due hanno avuto particolare risonanza e sono ancora senza una spiegazione ufficiale: la sciagura dell'[Airbus 330 di Air France \(1° giugno\)](#) e quella dell'Airbus 310 della Yemenia (29 giugno). Il terzo è il Tupolev Tu-154 della Caspian Airlines (15 luglio). Ma il 2009 ha visto anche interrompersi il record positivo degli Stati Uniti, che nei due anni precedenti non avevano registrato vittime nei voli scheduled. L'incidente è occorso il 12 febbraio al [DHC-8 della Colgan Air](#). La compagnia, messa pesantemente sotto accusa, ha a sua volta emesso un rapporto di 67 pagine addossando le responsabilità dell'incidente al pilota e al suo secondo.

Il 2009 viene archiviato come l'anno in cui si è appreso che i flight data recorder possono rimanere non localizzati in fondo ad un oceano, nel quale abbiamo imparato che ben tre sonde Pitot non bastano ad assicurare la trasmissione di un dato certo alla strumentazione di bordo, e si è altresì appreso con quanto ritardo possono scattare le [operazioni di ricerca e soccorso](#). Mai un singolo incidente di volo, ci riferiamo all'Air France 447, aveva messo in luce contemporaneamente tante falle nel sistema. Crediamo di non sbagliare affermando che da quando i registratori di volo hanno fatto la loro comparsa a bordo dei velivoli non era mai accaduto che un incidente aereo rimanesse irrisolto a causa della non reperibilità della cosiddetta "scatola nera". IATA e ICAO ora stanno considerando l'ipotesi di mandare in soffitta i registratori e di sostituirli con l'invio dei dati via satellite. Su questo fronte, dispiace annotarlo, si è preferito sinora dare la precedenza ad informazioni del tipo "alla toilette c'è un pezzo da sostituire" piuttosto che comunicare all'ufficio operazioni che l'aereo stava precipitando. Per l'AF447 il secondo rapporto diffuso poco prima di Natale dalla BEA francese ha emesso due raccomandazioni di sicurezza, la prima riguardante i registratori di bordo, la seconda le ricerche in campo meteo per le formazioni temporalesche ad alta quota.

SAFETY PER REGIONE DI APPARTENENZA DEL VETTORE (2007-2009)

Regione registrazione vettore	Decolli (numero)	Incidenti	1 incidente ogni
Nord America	31.500.000	13	2.423.000 decolli
Europa	22.338.000	13	1.718.000
Asia/Pacifico	15.960.000	17	939.000
Medio Oriente	2.004.000	4	501.000
Centro-Sud America	5.432.000	15	362.000
Africa	1.756.000	27	65.000

La suddivisione geografica

Secondo la IATA, l'associazione mondiale delle compagnie aeree nel 2009 si è registrato un incidente ogni 1,75 milioni di voli, con un miglioramento del 38% rispetto al 2008, ma sinceramente crediamo che questo tipo di statistica interessi molto poco l'utente del mezzo aereo. (A questo proposito, è bene precisare che nella nostra analisi consideriamo "scheduled" tutti i voli "regolari" anche quando svolti da compagnie non IATA). I parametri di maggiore interesse sono infatti quelli disaggregati per paesi e regioni.

La regione i cui vettori si rivelano più "sicuri" è il Nord America ove nel triennio 2007-2009 si è avuto un incidente mortale ogni 2.423.000 decolli; la più a rischio l'Africa, i cui vettori hanno avuto un incidente ogni 65.000 decolli. Va tuttavia tenuto presente che la tabella in esame include non solo i vettori regolari, i quali hanno avuto un basso rateo di incidenti, ma anche gli operatori cargo e charter. Anche le aerolinee del continente sud americano mostrano un alto rateo di incidentalità (uno su 362.000 decolli), mentre i vettori europei si pongono al secondo posto, dopo il Nord America, con un incidente ogni 1.718.000 partenze. La graduatoria per Paese mostra il rateo ottenuto confrontando il numero decolli effettuati dai vettori registrati in una data nazione con il numero degli incidenti mortali occorsi ad essi. Facciamo presente che i Paesi "più affidabili" sono quelli che pur avendo effettuato un alto numero di partenze, si collocano nella colonna "zero" incidenti. I vettori registrati in Italia hanno totalizzato nel triennio in esame (2007-2009) circa due milioni di decolli e non hanno registrato alcun incidente mortale, una situazione di tutto rispetto nella graduatoria mondiale.

L'ultima tabella prende in esame il rateo incidentalità rapportandolo alle fasi di volo. Nel triennio 2007-2009 la fase che ha riscontrato più incidenti è quella relativa al decollo. In termini di fasi di volo, decolli e atterraggi pesano complessivamente per circa due terzi degli incidenti. Si noti che l'elevato numero di incidenti in fase di crociera è concentrato soprattutto in due regioni, Sud America e Africa.

LA SICUREZZA NELLE FASI DI VOLO (2007-2009)

Fase	N° eventi	Incidenza
Decollo/salita iniziale	29	33%
Crociera	27	30%
Discesa iniziale	4	5%
Avvicinamento	27	30%
Parcheggio	2	2%
Totale	89	100%

Venezuela, Indonesia e trasporto merci

Nel 2009 si è registrato un altro incidente ad un velivolo venezuelano che ha riguardato un Cessna 208 della compagnia Aereotuy partito dall'aeroporto di Canaima con destinazione Porlamar del Caribe, anch'esso avente a bordo 8 turisti. Per la cronaca ricordiamo che quattro mesi dopo, ad agosto, un altro Cessna della stessa compagnia ha effettuato un ammaraggio di fortuna e i 13 occupanti sono stati tratti in salvo da barche di pescatori. Non ci risulta che le compagnie venezuelane che operano questi collegamenti turistici di linea - così di frequente affetti da incidentali - siano incluse nella black list. Circa quest'ultima lista, e la sua utilità pratica, rimandiamo ad una [precedente analisi](#) su Dedalonews. Alla lista dei misteri va aggiunto il non ritrovamento del relitto del Let 410 della Transaven perduto in un volo da Caracas a Los Roques con a bordo anche otto nostri connazionali. Anche se l'incidente è avvenuto nel gennaio 2008, nessuna novità si è avuta nel 2009, ed in aprile si è appreso che i magistrati italiani che stanno indagando sulla vicenda si sono lamentati della scarsa collaborazione offerta dalle autorità venezuelane.

Ancora un incidente mortale occorso a un vettore indonesiano, questa volta la Merpati Nusantara. Gli incidenti a vettori indonesiani salgono a tre se consideriamo anche quelli avvenuti a due servizi cargo. Ad oggi risulta ancora interdetta dagli scali europei la maggior parte dei vettori indonesiani, con la sola eccezione di Garuda e altre tre compagnie.

Nel 2009 è proseguita la strage di aerei cargo. L'anno si chiude con ben 12 incidenti mortali che hanno riguardato questa tipologia di servizio fra cui due operati da velivoli MD11; l'anno precedente gli incidenti cargo erano stati nove. Tenendo conto della bassa incidenza che hanno i voli tutto merci sul totale dei servizi effettuati a livello mondiale, dodici incidenti mortali in un anno rappresentano una percentuale davvero alta.

SICUREZZA PER SINGOLO PAESE (2007-2009)

Rateo incidenti mortali per numero decolli (limitato ai paesi con oltre 500.000 decolli nel triennio)

	Decolli totali	Incidenti totali	Rateo incidenti/decolli	
			0 incidenti su	1 incidente ogni
Cina (Repubblica Popolare)	5.900.125	0	5.900.125 decolli	
Regno Unito	3.369.720	1	3.369.720 decolli	
Canada	3.237.779	1	3.237.779	
Germania	2.981.341	0	2.981.341	
USA	31.184.834	11	2.834.985	
Spagna	2.673.306	1	2.673.306	
Giappone	2.409.767	0	2.409.767	
Italia	1.977.353	0	1.977.353	
India	1.928.331	0	1.928.331	
Australia	1.857.095	1	1.857.095	
Messico	1.664.628	1	1.664.628	
Norvegia	949.291	0	949.291	
Francia	2.248.296	3	749.432	
Corea del Sud	727.638	0	727.638	
Nuova Zelanda	716.453	0	716.453	
Malesia	667.252	0	667.252	
Svezia	653.609	0	653.609	
Olanda	636.266	0	636.266	
Brasile	1.845.020	3	615.007	
Svizzera	601.852	0	615.852	
Colombia	597.080	1	597.080	
Cina (Taiwan)	501.771	0	501.771	
Grecia	501.607	0	501.607	
Russia (Federazione)	1.012.912	3	337.637	
Tailandia	647.566	2	323.783	
Turchia	604.697	2	302.349	
Sud Africa	601.283	2	300.642	
Indonesia	1.096.489	7	156.641	

Informazioni dettagliate sugli incidenti ed altre statistiche sono disponibili sul sito www.air-accidents.com.