

LA SAFETY INDONESIANA E L'AREA DEL SUD-EST ASIATICO

L'incidente del 16 agosto occorso ad un ATR-42/300 della compagnia Trigana Air Services è solo l'ultimo di una lunga serie di tragedie dell'aria che hanno colpito l'aviazione civile indonesiana.

Non a caso tutti i vettori aerei di quel Paese (una sessantina) rientrano nella black list della UE con la sola eccezione di quattro compagnie: Garuda, Air Fast Indonesia, Exspres Air, Indonesia Air Asia ed ironia della sorte ha voluto che il 28 dicembre del 2014 proprio un Airbus di quest'ultima compagnia -pure esclusa dal ban- sia precipitato causando la morte di tutti gli occupanti a bordo, 162 persone.

L'ultimo incidente di Ferragosto alla Trigana Air Services è il quinto evento mortale da quando la compagnia è sorta nel 1991:

4 novembre 1994:	DHC6	(PK-YNM)	4 morti
17 luglio 1997:	Fokker27	(PK-YPM)	28 morti
25 maggio 2002:	DHC6	(PK-YPZ)	6 morti
17 novembre 2006	DHC6	(PK-YPY)	12 morti
16 agosto 2015:	ATr42	(PK-YRN)	54 morti

Un record decisamente negativo che parla da solo, in particolar modo considerando il breve arco temporale di operatività.

L'Indonesia è una nazione con 18.000 isole e i voli a basso prezzo delle tante compagnie sorte per rimpiazzare i collegamenti in traghetto hanno avuto facile presa sul pubblico. Il fatto che il bollettino blacklist della UE elenchi ben 62 compagnie aeree indonesiane dimostra l'alto numero di vettori sorti in questi ultimi anni.

Quando noi chiudemmo la *safety review* al 31 dicembre 2014, nella nostra annuale graduatoria comprendente tutti i paesi ICAO, l'Indonesia non a caso era evidenziata in rosso, proprio per metterne in risalto la critica situazione. Nel quinquennio 2010:2014 l'Indonesia aveva totalizzato 38 milioni di tkp (tonnellate/km prodotte) una delle più notevoli, tanto da far rientrare il Paese fra i primi 25 produttori mondiali di "prodotto-aereo", ma nell'arco di quello stesso periodo comparando le tkp con il numero degli incidenti mortali occorsi, risultava una media di un incidente ogni 7.628 milioni di tkp prodotte: uno dei valori più preoccupanti fra tutti quelli mostrati.

Questo ennesimo incidente per chi aveva occhi e orecchi per intendere non giunge, purtroppo, inaspettato.

TABLE 6):
FIVE YEARS 2010:2014 – SAFETY X COUNTRY
FATAL ACCIDENTS VS TKP PRODUCED BY EACH COUNTRY
List shows the first 25 countries whose airlines performed more TKP Tonn-Km-performed (millions)
Accidents include scheduled, charter and cargo services excluding hostile acts

<i>Country</i>	<i>TKP(million)</i>	<i>Fatal Accidents</i>	<i>Ratio</i>
1) USA	800.538	18	1: 44.474
2) CHINA (Peking)	382.255	1	1: 382.255
3) UAE	181.048	0	0: 181.048
4) GERMANY	145.215	0	0: 145.215
5) UK	139.286	0	0: 139.286
6) KOREA SOUTH	106.777	2	1: 53.389
7) FRANCE	100.094	0	0: 100.094
8) JAPAN	96.883	0	0: 96.883
9) SINGAPORE	86.289	0	0: 86.289
10) RUSSIAN FED.	83.910	9	1: 9.323
11) AUSTRALIA	76.098	0	0: 76.098
12) CANADA	74.928	7	1: 10.704
13) NETHERLANDS	73.711	0	0: 73.711
<hr/>			
14) INDIA	57.098	1	1: 57.098
15) TURKEY	56.859	0	0: 56.859
16) BRAZIL	55.535	2	1: 27.668
17) QATAR	52.165	1	1: 52.165
18) IRELAND	51.432	0	0: 51.432
19) THAILAND	48.680	0	0: 48.680
20) MALAYSIA	46.234	1	1: 46.234
21) SPAIN	45.372	1	1: 45.372
22) INDONESIA	38.139	5	1: 7.628
23) SWITZERLAND	29.732	0	0: 29.732
24) SAUDI ARABIA	27.528	0	0: 27.528
25) LUXEMBOURG	24.636	0	0: 24.636

Questa era la tabella pubblicata nella nostra Safety Review (1/2015) relativa all'anno 2014

E ancora non casualmente ricordiamo che la FAA mette il Paese a categoria 2 ovvero “*does not meet ICAO standards*” insieme alle Barbados, Bangladesh, Curacao, Ghana, Nicaragua, Uruguay e Sint Marteen.

L'area del sud est Asiatico/Pacifico è la regione a più alta crescita di traffico passeggeri dopo quella del medio oriente:

Medio Oriente:	12.9%
Asia/Pacifico:	8.1%
Europa:	6.8%
America latina:	5.1%
Africa:	3.2%
Nord America:	3.0%

(dati lata al 30 giugno 2015 di previsione crescita passeggeri rispetto al 2014)

In aree dal rapido sviluppo di traffico con relativa crescita esponenziale del numero dei vettori sorge inevitabile il problema del reclutamento di piloti di linea esperti, un altro problema da tener presente nel valutare la situazione dell'intera regione.

Sempre dall'archivio consultabile online di www.air-accidents.com troviamo un altro indicativo dato che indica come in quella parte del globo (SEA/PAC) nel periodo 2001:2014 si sono registrati 90 incidenti mortali, una cifra di poco inferiore a quanto avvenuto in Africa (95); ora comparando il numero delle partenze occorse otteniamo una media di 1 incidente ogni 844.000 decolli, un rateo ben lontano da quello che si riesce ad ottenere in Europa e nell'area nord americana.

Period: 2001-2014 · Including: cargo/charter/scheduled · Excluding: hostile acts · 2014 provisional data subject to change			
ACCIDENTS VS DEPARTURES BY REGION SINCE 2001			
Region	Departures	Accidents	1 ACC Every... DEP
EUR+EEU	98.940.000	57	1.735.789
AFI	8.898.000	95	93.663
MID	9.794.000	17	576.117
SEA+AUS+PAC	76.000.000	90	844.444
NAM	142.894.000	55	2.598.072
SAM+SAT+CAR	26.660.000	86	310.000