

E dopo aver pazientemente affrontato i controlli di **sicurezza**, con le loro code, le richieste a volte incomprensibili di passare e ripassare sotto al *metal detector*, le perquisizioni e i sequestri di bottigliette d'acqua e limette da unghie, il passeggero arriva finalmente a bordo...

...dove gli assistenti di volo mettono in scena la cosiddetta “presentazione” (quella che noi chiamiamo la “dimostrazione”) dei sistemi di **sicurezza** dell'aereo.

I passeggeri più attenti (o semplicemente più bravi con l'inglese), si saranno però senz'altro accorti che il cartello bilingue visto in aeroporto reca la scritta *security check*, mentre il nastro registrato, anch'esso bilingue, che a bordo accompagna il gesticolare di hostess e steward parla di *safety devices*.

Stiamo dunque parlando di due diversi significati della parola “sicurezza”, e il fatto che in italiano “sicurezza” e “sicurezza” si dicano nello stesso modo complica a volte le cose. Tutt'altro discorso in inglese, lingua nella quale, come abbiamo appena visto, si parla di *security* e di *safety*.

Il concetto di *safety* ha un ambito di applicazione più strettamente aeronautico, e in questo senso è opportuno parlare di *air safety*. Il termine definisce tutto l'insieme degli studi, delle categorizzazioni, delle indagini e delle regolamentazioni che hanno lo scopo di ridurre il rischio che un incidente aereo si verifichi, ed ha molteplici campi di applicazione pratica.

Si va dalla progettazione degli aerei alla loro costruzione e manutenzione, dalla regolamentazione del traffico aereo all'addestramento del personale navigante, dalla edizione dei manuali di impiego e delle [check-list](#) alla messa in opera delle infrastrutture necessarie a far decollare navigare e atterrare gli aerei, dallo svolgimento delle indagini tecniche sugli incidenti alla fornitura di informazioni meteorologiche, e via scorrendo.

Il compito della *safety* è in ultima analisi quello di costruire un sistema tecnicamente capace di prelevare un passeggero in un punto A, e trasportarlo sano e salvo fino a B.

La *security* si occupa invece di impedire che fattori esterni, in linea di principio estranei al sistema del trasporto aereo, possano costituire una minaccia alla *safety* così duramente conquistata.

In questo senso, la *security* è principalmente da intendersi come l'insieme delle misure prese per impedire l'introduzione a bordo di un aereo di ordigni esplosivi (sia in stiva che in cabina) da parte di passeggeri, membri di equipaggio, addetti alla manutenzione o al rifornimento degli

aeromobili. La *security* si occuperà anche di contrastare il porto di armi, proprie o improprie che siano, che potrebbero essere usate a fini di pirateria.

Gran parte delle attività relative al mantenimento della *security* si gioca, come è del tutto ovvio osservando le code di cui parlavamo in apertura, all'interno degli aeroporti, ed è per questo che si sente spesso parlare di *airport security*.

Questa sarebbe tuttavia una semplificazione eccessiva, perché non si può certo trascurare il ruolo giocato dalla cosiddetta *intelligence*, che si occupa di prevenire l'insorgere di problemi di sicurezza lavorando a monte, nell'intento di scoprire per tempo eventuali disegni terroristici. E nemmeno sottovalutare l'importanza della politica, che può e deve avere un suo ruolo attivo, inteso come prevenzione, smorzamento e rimozione delle tensioni socio-politiche globali.

Naturalmente, una falla dei sistemi di sicurezza (intesa come *security*) finirà con l'aver un impatto a volte anche drammatico sulla sicurezza (intesa stavolta come *safety*) di quanti si trovino a bordo di un aereo vittima di un atto di pirateria.

(2 luglio 2011)