

Considerazioni sul Decreto Ministeriale 154/2009: una opportunità da stimolare

di LUIGI COLA¹

Il Ministero dell'Interno ha emanato il decreto 15 settembre 2009, n. 154, inserito in G.U. il 10/11/2009 riguardante il *"Regolamento recante disposizioni per l'affidamento dei servizi di sicurezza sussidiaria nell'ambito dei porti, delle stazioni ferroviarie e dei relativi mezzi di trasporto e depositi, delle stazioni delle ferrovie metropolitane e dei relativi mezzi di trasporto e depositi, nonché nell'ambito delle linee di trasporto urbano, per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà, adottato ai sensi dell'articolo 18, comma 2, del decreto-legge 27 luglio 2005, n. 144, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 luglio 2005, n. 155.*

Il decreto ministeriale 154/2009 si inserisce in un contesto storico-giuridico che, prendendo le mosse dalle previsioni contenute nell'art. 18, comma 2 del c.d. Decreto Pisanu *"Misure urgenti per il contrasto del terrorismo internazionale"* – D.Lgs. 144/2005 convertito nella legge 155/2005, fa poi riferimento all'intervenuta modifica della disciplina delle guardie giurate e degli istituti di vigilanza, introdotta con la legge 101/2008 e con il Decreto del Presidente della Repubblica 4 agosto 2008, n. 153, in combinato con il disposto del Regolamento (CE) n. 725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali e del Decreto Legislativo 6 novembre 2007, n. 203, recante *«Attuazione della direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza nei porti»*.

Come noto, con il DPR 153/2008 è stata introdotta una nuova nozione per la qualificazione dei servizi di vigilanza svolti dalle guardie particolari giurate: il concetto di **SICUREZZA COMPLEMENTARE**, a significare che si tratta di sicurezza aggiuntiva, accessoria ed integrativa rispetto alla "attività" di Pubblica sicurezza in senso stretto, svolta dalle forze di polizia. Tale definizione è stata mutuata introducendo, nel Regolamento di esecuzione del T.U.L.P.S., un nuovo articolo, l'art. 256 Bis, che codifica e chiarisce quali sono le attività di vigilanza da svolgersi a mezzo di guardie particolari giurate.

¹ Direttore Generale della Security Training Project s.r.l.

Il fatto che nel DM 154/2009 si parli di **sicurezza sussidiaria**, così come indicato nelle norme di cui all'art. 18 del decreto-legge 27 luglio 2005, n. 144, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 luglio 2005, n. 155 è perché, a prescindere dalla regolamentazione delle attività di vigilanza privata fatta dall'art. 256 bis del Regolamento di esecuzione al T.U.L.P.S., il legislatore ha voluto porre l'accento sul concetto di sicurezza svolta da organizzazioni private, finalizzata a collaborare con le forze di polizia nelle attività di contrasto al terrorismo.

Ci troviamo di fronte, quindi, alla massima proiezione delle attribuzioni riconosciute alla vigilanza privata: il contrasto alle attività terroristiche.

ANALISI della normativa con riferimento al sistema portuale: D.M. 154/2009

Con l'Art. 1 - Ambito di applicazione, viene stabilito che i servizi di sicurezza sussidiaria (leggasi *complementare*) possono essere espletati, **direttamente o attraverso istituti di vigilanza privati, dagli enti o società di gestione portuale**, dalle società ferroviarie e dei servizi di trasporto in concessione, **nell'ambito dei porti**, delle stazioni ferroviarie, **dei terminal passeggeri** e dei relativi mezzi di trasporto e depositi. Restano esclusi dall'applicazione del regolamento i servizi di controllo per il cui espletamento è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego di appartenenti alle Forze di polizia.

Il decreto 154/2009 elenca all'Art. 2 i Servizi di sicurezza sussidiaria, distinguendo:

- ✓ i servizi di sicurezza complementare che possono essere svolti all'interno delle strutture portuali, ferroviarie, dei terminal passeggeri e dei relativi mezzi di trasporto (*comma 1°*);
- ✓ i servizi di sicurezza complementare che nell'ambito dei piani di sicurezza dei porti e delle stazioni ferroviarie, gli enti o società di gestione portuale, le società ferroviarie e le società dei servizi di trasporto in concessione possono svolgere direttamente, ovvero mediante affidamento ad istituti di vigilanza privata, **con l'impiego, in entrambi i casi, di guardie particolari giurate** (*comma 2°*). I servizi in argomento, saranno svolti sotto la vigilanza degli organi di polizia competenti, in relazione a quanto previsto dalle direttive vigenti in materia dei comparti di specialità delle Forze di polizia, che procedono agli interventi che richiedono l'esercizio di pubbliche potestà ².

² **Servizi indicati all'art. 2 – comma 1.**

Attesa l'estensione e la complessità territoriale, nonché la sensibilità delle attività di sicurezza che vengono svolte nell'ambito delle strutture destinate ai trasporti per mare e su ferrovia, il legislatore del DM 154/2009 ha inteso prevedere un allargamento delle attività, per lo svolgimento delle quali è prevista la qualifica di guardia particolare giurata; in tal senso, si pensi alle attività di cui alle lettere h) ed i) del comma 1 dell'art. 2 che, in altri settori della sicurezza (si pensi all'aeroporto, alle infrastrutture energetiche o delle telecomunicazioni, ai centri direzionali e negli edifici pubblici) vengono ordinariamente svolte da personale ausiliario privo della qualifica di guardia giurata..

Peraltro, con riferimento al regime autorizzatorio di pubblica sicurezza, viene precisato nel decreto in esame che le attività di sicurezza sussidiaria indicate ai commi 1 e 2 dell'art. 2 possono essere svolte, previo accertamento da parte del Prefetto della sussistenza dei requisiti di cui all'articolo 4 del medesimo decreto, dall'autorità portuale, dagli enti o società di gestione dei servizi portuali, dalle società ferroviarie e dalle società concessionarie degli altri servizi di trasporto; tali

-
- a) servizi di vigilanza dei beni di proprietà o in concessione, di tutela del patrimonio aziendale e dei beni in dotazione al personale di bordo;
 - b) servizi di videosorveglianza e teleallarme;
 - c) controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature di merci, bagaglio al seguito e plichi di corrieri;
 - d) controllo del materiale di «catering» e delle provviste di bordo nelle aree di produzione o confezionamento;
 - e) vigilanza ai depositi bagagli, merci, posta e catering;
 - f) scorta a bagagli, merci, posta, catering e provviste di bordo da e per i vettori (navi e treni);
 - g) vigilanza dei mezzi di trasporto in sosta - navi, imbarcazioni, treni, vagoni, autobus, ecc. - ai relativi depositi e controllo degli accessi a bordo;
 - h) controllo a bordo finalizzato a rilevare elementi di rischio per la sicurezza - bagagli abbandonati, oggetti pericolosi, ecc. - ed eventuali situazioni di criticità;
 - i) controllo delle autorizzazioni - tesserini portuali, badge, titoli di viaggio - che consentono l'accesso alle aree del sedime portuale agli equipaggi delle navi, al personale portuale ed a qualsiasi soggetto che abbia necessità di accedere a tali aree;
 - j) ogni altro controllo o servizio di vigilanza ritenuto necessario dalle società di gestione portuale, dalle società ferroviarie, dalle società dei servizi di trasporto in concessione, per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego operativo di appartenenti alle Forze di polizia.

Servizi indicati all'art. 2 – comma 2.

- a) controllo del bagaglio a mano e delle cose portate dai passeggeri in partenza ed in transito, mediante l'utilizzo di portali metal-detector (WTMD), metal-detector portatili (HHMD) e controlli a campione radioscopici, manuali (tecnica del pat-down) e con l'utilizzo di rilevatori di tracce di esplosivi (ETDS) o unità cinofile;
- b) controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature dei bagagli da stiva, della merce e dei plichi dei corrieri espresso;
- c) controllo ai varchi carrabili e pedonali dei sedimi portuali, delle stazioni ferroviarie e delle autolinee in concessione e dei relativi depositi, compresa la verifica dei titoli di accesso alle singole aree, ove previsti;
- d) controllo dei veicoli all'imbarco;
- e) vigilanza presso i terminal passeggeri e merci.

organizzazioni od enti possono espletare i servizi di sicurezza in questione, direttamente o mediante propria articolazione organizzativa, a norma dell'articolo 133 del T.U.L.P.S., ovvero possono affidarli ad istituti di vigilanza in possesso della licenza di cui all'articolo 134 del predetto testo unico. **In entrambi i casi, i servizi devono essere espletati a mezzo di guardie particolari giurate.**

Il comma 4 dell'art. 3 riporta una generale prescrizione di sicurezza, peraltro già nota nell'ambito della normativa sulla sicurezza aeroportuale (art. 4, comma 5 del D.M. 85/1999), che prevede che ove si verificano situazioni particolari di crisi o di minaccia alla sicurezza dei trasporti, anche per effetto di contingenti emergenze internazionali, l'autorità di pubblica sicurezza adotta ogni ulteriore misura ritenuta necessaria e richiede ai soggetti affidatari dei servizi di controllo l'attuazione delle misure di sicurezza occorrenti, che non comportino l'esercizio di pubbliche funzioni, anche se non siano contemplate dal decreto stesso.

Dal punto di vista procedurale, le organizzazioni od enti interessati dalla normativa contenuta nel DM 154/2009, dovranno presentare al Prefetto della provincia in cui è ubicato il sistema portuale, una dettagliata **Domanda per l'affidamento dei servizi di sicurezza portuali**, nella quale l'organizzazione od ente dovrà precisare se intenderà svolgere direttamente i servizi di cui all'art. 2 (commi 1 e/o 2), ovvero mediante propria articolazione organizzativa, significando che in tali casi dovranno essere rispettati i requisiti indicati all'art. 133 T.U.L.P.S.. Nel caso in cui, invece, l'organizzazione od ente portuale affidino tali servizi di sicurezza ad istituti di vigilanza in possesso della licenza di cui all'art. 134 T.U.L.P.S., questi ultimi dovranno inoltrare una comunicazione al Prefetto per l'estensione della licenza anche per lo svolgimento dei servizi di sicurezza indicati all'art. 2 del DM 154/2009. In tal caso, si darà altresì evidenza del rispetto delle previsioni di cui all'art. 6, per quanto attiene l'addestramento del personale addetto ai servizi di controllo e di sicurezza portuale.

Le modalità di espletamento dei servizi sono approvate dal Questore, sulla base delle direttive tecnico-operative impartite dal Ministero dell'interno - Dipartimento della pubblica sicurezza, significando che le organizzazioni od enti interessati dalla normativa del DM 154/2009 a svolgere direttamente le attività di sicurezza indicate all'art. 2, dovranno presentare al Questore della provincia in cui ha sede il sistema portuale, un **Progetto tecnico-operativo**, nel quale dovranno essere illustrate le modalità di esecuzione delle attività di sicurezza svolte nel rispetto delle prescrizioni di cui al Programma Nazionale di Sicurezza Marittima e degli altri riferimenti normativi di interesse (Regolamento (CE) 725/2005, ecc.), nonché il numero degli addetti alla sicurezza che saranno dislocati su ogni postazione di controllo, in ragione dell'intensità di traffico prevedibile e/o

riscontrabile e articolazione organica del dispositivo di sicurezza con cui saranno garantiti i controlli e le misure di sicurezza stabilite dalle schede del PNSM.

Il Progetto tecnico-operativo dovrà essere allegato alla Domanda per l'affidamento dei servizi portuali presentata al Prefetto dagli enti od organizzazioni interessate. Fatto salvo il potere di imporre prescrizioni di competenza sia da parte del Prefetto, sia da parte del Questore, sarà infine il Prefetto a rilasciare all'organizzazione od ente interessato una autorizzazione all'esecuzione dei servizi di sicurezza portuali (ex art. 133 T.U.L.P.S.), a seguito della verifica della sussistenza dei requisiti tecnico-professionali coerenti con i servizi da espletare, applicando in quanto compatibili i requisiti di cui all'Allegato A del DM 85/1999.

Analogamente, per gli istituti di vigilanza affidatari dei servizi di sicurezza portuale, vige la stessa regola di presentare il Progetto tecnico operativo illustrante le modalità di esecuzione delle attività di sicurezza svolte nel rispetto delle prescrizioni di cui al Programma Nazionale di Sicurezza Marittima e degli altri riferimenti normativi di interesse (Regolamento (CE) 725/2005, ecc.). In tale progetto tecnico operativo l'istituto di vigilanza darà evidenza, in linea con quanto contrattualizzato con l'organizzazione od ente interessato, dell'indicazione del numero degli addetti alla sicurezza che saranno dislocati su ogni postazione di controllo, in ragione dell'intensità di traffico prevedibile e/o riscontrabile e dell'articolazione organica del dispositivo di sicurezza con cui saranno garantiti i controlli e le misure di sicurezza stabilite dalle schede del PNSM. Ora, è sicuro che, se il Questore dovesse eccipire (prescrivere) il numero degli addetti da impiegare nei servizi, l'istituto di vigilanza dovrebbe "girare" all'ente o organizzazione interessata, con cui ha magari già chiuso una gara d'appalto per l'affidamento dei servizi di sicurezza, la prescrizione intervenuta, prestando il fianco ad un annullamento di gara, qualora gli impegni prescritti dall'Autorità di PS siano particolarmente onerosi rispetto all'offerta presentata nel corso della gara.

In sostanza, il DM 154/2009 non precisa questo passaggio ma, se vorremo evitare incresciose situazioni di natura economico ed organizzativa, si rende auspicabile prevedere che nel caso in cui l'ente o l'organizzazione interessata intenda affidare ad istituti di vigilanza l'esecuzione dei servizi di sicurezza, dovrà essere presentato al Prefetto un Piano di sicurezza dell'area in concessione, ovvero dell'area pubblica, che contempli anche il numero degli addetti (gpg) da impiegare nelle postazioni di controllo, atteso che l'attuale versione del PNSM non ne stabilisce il numero (ancorché si richieda una adeguatezza del numero e si indichino le attività da svolgere nelle postazioni di controllo) a differenza di quanto, invece, è previsto dal Programma Nazionale di Sicurezza per l'aviazione civile.

Peraltro, pare opportuno evidenziare che nessuna esenzione o procedura agevolata è stata prevista per disciplinare tutti quei casi in cui l’Autorità Portuale gestisce direttamente, ovvero avvalendosi di istituti di vigilanza, le attività di sicurezza in questione. In sostanza, sia che i servizi di sicurezza ricadano nella competenza diretta di un concessionario Port Facility/Terminalista, sia che ricadano nella competenza diretta dell’Autorità Portuale, la procedura di autorizzazione non potrà che essere quella stabilita dal DM 154/2009 con previsione che gli oneri di vigilanza, ispezione e controllo sui servizi disciplinati dal decreto stesso, sugli addetti, sui macchinari e sulle misure adottate, con particolare riferimento alla funzionalità del servizio ed al rispetto degli standard richiesti, è correttamente riposta in seno al Dipartimento della Pubblica Sicurezza, che la esercita mediante un **nucleo di ispettori esperti**, designati in base alle specifiche competenze nei settori di Polizia di Frontiera, Polizia Amministrativa, Polizia Ferroviaria e Polizia Scientifica (art. 7).

Preme evidenziare che dall’analisi del dettato del DM 154/2009, a differenza di quanto previsto nel DM 85/1999, l’affidamento dei servizi di sicurezza portuali (lo stesso vale anche per i sistemi ferroviari e delle metropolitane) avviene a mezzo di **autorizzazione**, significando che **non è contemplato nel decreto in esame l’affidamento in concessione dei servizi** in questione, così come invece, imperiosamente esordiva il DM 85/1999. L’altra faccia di tale medaglia è rappresentata dall’assenza della previsione di un articolato che apra a successivi decreti l’individuazione degli **importi dovuti all’erario dal concessionario e quelli posti a carico dell’utenza** che effettivamente usufruisce dei servizi di sicurezza, a copertura dei costi e quale corrispettivo del servizio reso; individuando con ciò il principio che gli oneri economici delle attività di sicurezza espletate nei porti ricadono in capo ai concessionari dei terminal per i servizi di sicurezza svolti sui passeggeri, bagagli e merci in movimento nelle aree in concessione, ovvero in capo all’Autorità Portuale (!?) o marittima, per i servizi di sicurezza svolti sui passeggeri, bagagli, veicoli e merci che si movimentano sulle aree portuali pubbliche non oggetto di specifica concessione. In sostanza, in questa seconda ipotesi, lo Stato pagherà per i servizi di sicurezza espletati ai sensi del DM 154/2009 a favore dei passeggeri.

La soluzione lascia un poco perplessi.

“Rigidità procedurali” analoghe a quelle previste dalla normativa aeroportuale sono state, altresì, introdotte con l’Art. 4 - Requisiti degli organismi affidatari e del personale, con il quale è stato disposto uno specifico richiamo all’Allegato A) del regolamento 29 gennaio 1999, n. 85, adottato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro dell’interno, inerente i

“*Requisiti tecnico-professionali delle imprese di sicurezza*” (¹), prevedendo altresì, analoghi richiami alle norme contenute negli altri due allegati al medesimo DM 85/1999; in particolare si richiama l’attenzione sulle previsioni riportate nell’Allegato A) al DM 154/2009 “*Requisiti personali e professionali degli addetti ai controlli di sicurezza*” nell’ambito del quale continua ad essere evidenziata al cap. 1.3 una “Modalità di selezione” del personale in questione che, benché prevista anche nel medesimo capitolo dell’allegato B) al DM 85/1999, non ha trovato mai effettiva applicazione a quasi dieci anni dalla regolamentazione delle attività di sicurezza aeroportuale. La complessità applicativa di tale norma, nel prevedere una prova preliminare e dei test attitudinali finalizzati all’accertamento dei pre-requisiti personali e professionali in capo alle aspiranti guardie giurate, non appare collimare con gli usuali profili delle guardie giurate. È, quindi, ipotizzabile prevedere una disapplicazione anche di questa previsione.

Peraltro, la scelta normativa di richiamare due dei tre allegati al DM 85/1999 lascia perplessi circa il fatto, ormai prossimo, di una revisione del decreto stesso che, tra gli addetti ai lavori, si attende da un momento all’altro; l’intervento del nuovo decreto ministeriale sulla sicurezza aeroportuale, determinerà quasi certamente un ulteriore impegno normativo per assorbire nell’ambito della nuova filosofia della sicurezza portuale, le novità eventualmente introdotte dall’emanando decreto sulla sicurezza aeroportuale.

Tornando alla procedura autorizzatoria, si prevede che il Prefetto tenga conto:

- a) nell’ipotesi di servizi espletati direttamente ex articolo 133 del T.U.L.P.S.: di riscontrare l’assenza delle condanne o degli altri elementi previsti dall’articolo 11 del T.U.L.P.S., dall’articolo 10 della legge 31 maggio 1965, n. 575, e dall’articolo 4 del decreto legislativo 8 agosto 1994, n. 490, nei confronti del soggetto concessionario, dell’istitutore, del direttore tecnico e di chiunque detenga nella società o impresa interessata poteri di direzione, amministrazione o gestione, anche parziali, nonché di coloro che siano parte dell’assetto proprietario od organizzativo della società o impresa o che detengano una quota di controllo superiore al cinque per cento del capitale;
- b) nell’ipotesi di servizi espletati tramite impresa di sicurezza ex articolo 134 del T.U.L.P.S.: che siano riscontrati i requisiti previsti dall’ordinamento vigente;
- c) che sia previsto l’affidamento della responsabilità dei servizi di sicurezza sussidiaria ad un **direttore tecnico** che abbia una idonea formazione professionale per poter operare il coordinamento e l’organizzazione dei servizi, cui attribuire la responsabilità dei controlli di sicurezza. La preparazione professionale del direttore tecnico, deve comunque risultare dalla partecipazione

a corsi professionali specifici per il settore della sicurezza e per la gestione delle apparecchiature tecniche.

- d) che siano impiegate **guardie particolari giurate in possesso dei requisiti personali, attitudinali e addestrativi** previsti dall'Allegato A) del Decreto 154/2009 stesso;
- e) che sia presentato un **piano di formazione professionale o di riqualificazione del personale** conforme all'articolo 6;
- f) che sussista la documentata garanzia in ordine all'efficienza dei mezzi, all'efficacia e funzionalità degli apparati di comunicazione, all'adozione di protezioni individuali efficienti per il personale operante.

L'approvazione della **nomina a guardia particolare giurata** per l'esercizio delle attività di sicurezza sussidiaria previste dal decreto ministeriale 154/2009 è subordinata alla verifica della sussistenza dei requisiti personali e professionali previsti dall'articolo 138 del T.U.L.P.S. **e degli altri previsti dall'allegato A) al decreto ministeriale 154/2009 (ii)**.

Particolare attenzione viene conferita, poi, alla **formazione ed all'addestramento del personale** a vario titolo impegnato nel sistema della sicurezza portuale.

Dal combinato disposto dell'art. 6 del DM 154/2009 e delle previsioni delle schede del Programma Nazionale di Sicurezza Marittima approvato dal DM 83/T del 20 giugno 2007 non emerge una previsione specifica del numero degli addetti alla sicurezza che dovrebbero presidiare le postazioni di controllo; ciononostante, la previsione del cap. 4.2 della scheda nr. 1 – Controlli di sicurezza dei passeggeri e dei loro bagagli, stabilisce che *"nella quantificazione del personale necessario per gestire i punti di controllo dotati di attrezzature tecnologiche, si deve tenere conto dello svolgimento delle seguenti attività, anche in relazione allo snellimento del flusso delle persone da controllare ed in funzione delle attrezzature di controllo, ove presenti:*

- *verifica costante del funzionamento della postazione di controllo e, ove prevista, anche della funzionalità degli apparati in uso;*
- *controllo del passeggero durante l'attraversamento del portale per l'individuazione degli oggetti metallici ed eventuale ulteriore controllo del passeggero stesso;*
- *analisi costante delle immagini del monitor dell'apparecchiatura radioscopica, al fine di individuare gli oggetti non ammessi a bordo, ovvero controllo manuale dei bagagli in assenza di attrezzature tecniche;*
- *controllo mediante apparati per la rilevazione degli esplosivi.*

Per ogni postazione deve essere prevista la presenza di un numero adeguato di addetti anche in funzione del livello di security e del flusso dei passeggeri di cui uno con compiti di supervisione. In caso di necessità, per eccezionale afflusso dei passeggeri, l’Autorità designata e l’Autorità Portuale, di concerto con il locale ufficio di Polizia, potrà richiedere per ogni postazione il potenziamento degli addetti stessi tenuto conto delle infrastrutture portuali.

In caso di varchi composti da più postazioni adiacenti può essere ammesso che chi esercita la funzione di supervisione possa gestire anche una seconda postazione vicina”.

Sulla scorta di tali previsioni ed in ragione dei numerosi richiami alla disciplina della sicurezza aeroportuale e della ragionevole esperienza acquisita negli anni dal sistema della sicurezza aeroportuale, peraltro mutuata e condivisa da esperienze internazionali, si ritiene che il Prefetto ed il Questore competenti subordineranno il rilascio della prevista autorizzazione all’espletamento dei servizi di sicurezza portuali, a specifiche prescrizioni, in linea con quanto previsto all’art. 3 del DM 154/2009.

Pertanto, **si ritiene che presso ogni postazione per i controlli di sicurezza debbano essere presenti almeno nr. 3 addetti alla sicurezza portuale con qualifica di guardia particolare giurata, di cui uno con funzione di supervisione** (n.b.: le previsioni della scheda nr. 1 del Programma nazionale di sicurezza aeroportuale ne prevedono nr. 4).

Tale assunto è suffragato anche dalla previsione di cui al comma 1 dell’art. 6 del DM 154/2009, in cui si dispone che i soggetti autorizzati allo svolgimento dei servizi di sicurezza sussidiaria (organizzazioni, enti, istituti di vigilanza) devono provvedere all’addestramento del personale addetto ai controlli di sicurezza, **il cui contingente deve essere numericamente adeguato alle specifiche esigenze**, organizzando specifici corsi teorico-pratici, anche per il tramite di organizzazioni esterne.

La durata dei corsi di formazione dovrà risultare da attestazioni di frequenza ed essere commisurata alle mansioni alle quali l’addetto alla sicurezza sarà adibito.

In attesa che il Ministero dell’interno - Dipartimento della pubblica sicurezza provveda a definire i programmi di addestramento del personale, è ipotizzabile sostenere che, in linea con quanto disposto dalla normativa aeroportuale, potranno essere previste durate dei corsi di formazione non inferiori a:

- a) 40 ore didattiche per le guardie particolari giurate addette ai controlli presso le postazioni di sicurezza;

- b) 16 ore didattiche per il personale addetto a compiti esclusivamente tecnici permanenti nell'ambito delle strutture portuali (servizi di portierato, istradamento veicolare, ecc.);
- c) 4 ore didattiche per i corsi di familiarizzazione per il personale addetto a compiti esclusivamente tecnici (accompagnatori turistici, maestranze varie, ecc.), finalizzati anche al rilascio dei permessi di accesso portuali. I corsi dovrebbero essere reiterati ogni due anni;
- d) 8 ore didattiche di aggiornamento professionale annuale, per gli addetti alla sicurezza di cui al precedente punto a);
- e) 4 ore didattiche di aggiornamento professionale annuale per il personale di cui al precedente punto b).

In relazione ai profili professionali del personale, i **programmi didattici** dovranno prevedere i seguenti argomenti (*art. 6, comma 2*):

- normativa nazionale ed internazionale in materia di sicurezza degli impianti e dei trasporti marittimi e ferroviari;
- principi in materia di legislazione di pubblica sicurezza con particolare riferimento alla disciplina delle armi e degli esplosivi, delle funzioni di pubblica sicurezza e di polizia giudiziaria, nonché sul ruolo e le funzioni della polizia di frontiera.

Per i Direttori Tecnici e per il personale addetto ai servizi di controllo di sicurezza sono previste delle prove d'esame, che consistono:

- a) in un colloquio sulle materie del programma di formazione e sulla conoscenza della lingua straniera;
- b) in una prova pratica finalizzata all'accertamento del corretto utilizzo delle apparecchiature e delle altre tecniche in relazione alle mansioni di sicurezza che ciascun dipendente sarà chiamato a svolgere.

L'accertamento dei requisiti addestrativi degli addetti ai controlli di sicurezza è effettuato, in linea con quanto disposto dal DM 154/2009, previa richiesta dei soggetti autorizzati, da una apposita **commissione nominata dal Prefetto competente per territorio**, presieduta da un funzionario di pubblica sicurezza designato dal Questore e composta da:

- un esperto delle tecniche impiegate nei sistemi di controllo di sicurezza, quali i controlli radiogeni, EDS, EDDS, rilevatori di vapori e particellari, camere di decompressione, metal-detector fissi e portatili;
- un componente esperto di una lingua straniera;
- un componente designato dal dirigente o comandante dello scalo ferroviario o marittimo;
- un componente del competente ufficio di specialità della Polizia di Stato;

- un componente designato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per gli aspetti di specifico interesse.

L'art. 5 disciplina, inoltre, le **caratteristiche funzionali minime delle attrezzature tecniche**, prevedendo che la funzionalità delle apparecchiature di rilevazione e di controllo e la loro rispondenza ai requisiti minimi funzionali è accertata, da una **commissione**, istituita presso il Dipartimento della pubblica sicurezza. Per le specifiche tecniche minime delle apparecchiature e procedure di test, si applica l'allegato C del regolamento 29 gennaio 1999, n. 85, adottato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro dell'interno. L'accertamento non è richiesto se si tratta di apparecchiature già verificate dal Comitato di esperti di cui all'art. 6 del DM 85/1999.

L'art. 7 reca il titolo **"Vigilanza, ispezioni e controlli"**.

Rileviamo che a differenza di quanto previsto per il sistema della sicurezza aeroportuale, la vigilanza, l'ispezione ed il controllo sui servizi di sicurezza previsti dal DM 154/2009, sugli addetti, sui macchinari e sulle misure adottate, con particolare riferimento alla funzionalità del servizio ed al rispetto degli standard richiesti, è correttamente riposta in seno al Dipartimento della pubblica sicurezza, che la esercita mediante un **nucleo di ispettori esperti**, designati in base alle specifiche competenze nei settori di Polizia di Frontiera, Polizia Amministrativa, Polizia Ferroviaria e Polizia Scientifica.

La previsione contenuta nell'art. 7 riafferma la competenza specifica in materia di sicurezza al Ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza che, invece, in altri tempi o per altre ragioni, sembrava aver abdicato a favore del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - ENAC, nel settore della sicurezza aeroportuale.

NOTE DI CHIUSURA

ⁱ Decreto Ministeriale 29 Gennaio 1999, n° 85

Allegato 1

ALLEGATO A (ART. 5, COMMA 1)

REQUISITI TECNICO-PROFESSIONALI DELLE IMPRESE DI SICUREZZA

1. Le imprese di sicurezza per poter operare i controlli di sicurezza negli aeroporti italiani devono essere in possesso dei requisiti elencati nella presente scheda:

1.1. Requisiti professionali.

Le imprese di sicurezza devono possedere un'esperienza di attività simile e/o esperienza nel settore aeroportuale e devono prevedere:

- a) l'affidamento della responsabilità dei controlli di sicurezza ad un direttore tecnico che abbia una idonea formazione professionale e giuridica documentata per poter operare il coordinamento e l'organizzazione dei servizi di sicurezza;
- b) l'assunzione di personale che deve possedere i requisiti personali e professionali previsti nell'allegato B;
- c) il piano di formazione professionale del personale deve essere conforme alla scheda «Programma di formazione professionale del personale addetto alla sicurezza»;
- d) i criteri di controllo attitudinale del personale;
- e) un sistema di riqualificazione del personale;
- f) un piano di controllo interno di qualità;
- g) possesso dell'autorizzazione ex art. 133 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, in caso di servizi direttamente gestiti da società di gestione aeroportuale, ex art. 134 se trattasi di soggetti terzi.

1.2. Requisiti finanziari.

Le imprese di sicurezza devono essere in possesso di un piano finanziario che dia idonee garanzie per l'espletamento dei servizi di sicurezza avuti in concessione per poter far fronte in qualsiasi momento ai suoi impegni effettivi e potenziali per un periodo di ventiquattro mesi a decorrere dall'inizio delle operazioni. A tal fine devono dimostrare l'inesistenza di una dichiarazione di insolvenza giudiziaria, presentare un piano economico per almeno i primi due anni di attività e idonea fidejussione.

1.3. Le imprese di sicurezza devono avere la propria sede sociale nel territorio nazionale e comunque nell'ambito del territorio provinciale di competenza della prefettura che ha rilasciato l'autorizzazione e di cui all'art. 134 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza.

1.4. Le imprese devono garantire la continuità del servizio anche in caso di sciopero dei propri addetti sulla base della normativa vigente in materia di servizi pubblici essenziali.

1.5. Capitale sociale.

La maggioranza del capitale sociale deve essere e rimanere di proprietà esclusiva di cittadini dell'Unione europea. Il controllo effettuato sulle imprese deve sempre essere esercitato da cittadini dell'Unione europea. Inoltre devono dimostrare che il loro capitale netto è pari ad almeno 50.000 euro.

1.6. Requisiti teorici.

Le imprese di sicurezza che espletano i controlli di sicurezza dei bagagli a mano, dei bagagli da stiva e dei passeggeri, devono utilizzare apparecchiature di sicurezza necessarie e che rispondono ai parametri tecnici stabiliti nell'allegato C «Parametri tecnici dei sistemi di sicurezza».

1.7. Le imprese devono essere assicurate, proporzionalmente al rischio massimo dell'attività svolta, in materia di responsabilità civile in caso di incidenti per il personale e per i passeggeri e il danneggiamento dei bagagli e delle merci.

1.8. Le imprese di sicurezza e i singoli addetti, qualora ritengono ai fini della sicurezza di dover operare ulteriori controlli non rientranti nella loro attribuzione, devono richiedere tali interventi ai locali organi di Polizia.

1.9. Le imprese devono mettere a disposizione dei funzionari incaricati dei controlli tutta la documentazione dell'impresa sia tecnica che amministrativa e permettere di accedere ai propri locali ed apparecchiature per eventuali accertamenti.

ii **Allegato A**

REQUISITI PERSONALI E PROFESSIONALI DEGLI ADDETTI AI CONTROLLI DI SICUREZZA

1. Il personale addetto ad attività di sicurezza deve essere in possesso dei seguenti requisiti:

1.1. Requisiti personali.

1.1.1. Requisiti fisici.

Quelli richiesti per il rilascio della licenza di porto d'armi, attestati dalla prescritta certificazione sanitaria.

1.1.2. Requisiti culturali:

a) conoscenza di almeno una lingua straniera, di preferenza l'inglese. La conoscenza di un'altra lingua straniera è considerata titolo preferenziale.

1.1.3. Requisiti giuridici:

a) qualifica di guardia particolare giurata ex articolo 133, primo comma, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, posseduta sulla base dei requisiti di cui all'articolo 138 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza.

b) curriculum vitae corredato di attestazione da parte dei precedenti datori di lavoro (opportunitamente controllati);

1.1.4. Requisiti psico-attitudinali:

a) capacità di concentrazione, di autocontrollo e di contatto con il pubblico da accertarsi mediante test prima dell'assunzione;

b) attitudine ad esercitare i compiti di sicurezza ed in particolare ad individuare possibili pericoli per la sicurezza anche nel comportamento delle persone presenti nell'area vigilata.

1.2. Requisiti addestrativi.

I requisiti devono essere attestati dalla frequenza dei corsi professionali di cui all'articolo 6 del presente decreto che diano una approfondita formazione agli addetti alla sicurezza a seconda delle mansioni a cui sono chiamati.

Gli addetti alla sicurezza devono essere addestrati tra l'altro per:

a) assumere le responsabilità che sono loro affidate;

b) conoscere le tecniche di lettura dei sistemi di controllo di sicurezza (metal detector, controlli radiogeni, sistemi di rilevatori particellari e rilevatori di vapori);

d) conoscere le tecniche di posizionamento dei bagagli da sottoporre a controlli di sicurezza aperti mediante sistemi di apparecchiature di sicurezza;

e) conoscere le tecniche di verifica manuale dei bagagli a mano, dei bagagli da stiva e delle apparecchiature elettriche, elettroniche e funzionanti a pile, delle stive e delle cabine degli aeromobili.

1.3. Modalità di selezione.

I candidati che rispondono ai requisiti di cui sopra dovranno essere sottoposti ad una prova preliminare e a test attitudinali ai fini dell'accertamento:

- del grado di conoscenza della lingua straniera;

- della capacità di concentrazione, di autocontrollo e di stabilire contatti con il pubblico;

- dell'attitudine ad esercitare le funzioni di sicurezza da svolgere.

1.4. Le imprese di sicurezza non devono adibire il proprio personale di sicurezza a compiti diversi da quelli inerenti alla qualità giuridica rivestita o per cui hanno ricevuto uno specifico addestramento documentato.