

Gazzetta Ufficiale n. 77 del 02-04-1999

DECRETO 29 gennaio 1999, n.85

Regolamento recante norme di attuazione dell'articolo 5 del decreto-legge 18 gennaio 1992, n. 9, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1992, n. 217, in materia di affidamento in concessione dei servizi di sicurezza.

IL MINISTRO DEI TRASPORTI
E DELLA NAVIGAZIONE
di concerto con
IL MINISTRO DELL'INTERNO

Visto il codice della navigazione, emanato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327;
Visto il testo unico delle leggi di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e successive modifiche;
Vista la legge 5 maggio 1976, n. 324, recante norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile;
Vista la legge 1 aprile 1981, n. 121, recante il nuovo ordinamento dell'Amministrazione della pubblica sicurezza;
Vista la legge 13 maggio 1983, n. 213, con la quale sono state apportate modifiche ad alcune disposizioni del codice della navigazione relative alla navigazione aerea;
Visto l'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461, di recepimento nell'ordinamento interno dei principi generali dell'annesso XVII (sicurezza) alla convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, fatta a Chicago il 7 dicembre 1944;
Visto l'articolo 5 del decreto-legge 18 gennaio 1992, n. 9, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1992, n. 217,
recante disposizioni urgenti per l'adeguamento degli organici delle
Forze di polizia e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, nonche'
per il potenziamento delle infrastrutture, degli impianti e delle attrezzature delle Forze di polizia;
Visto l'articolo 13 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, recante norme sulle societa' di capitale per la gestione dei servizi e per la
realizzazione delle infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in
parte dallo Stato;
Visto il regolamento emanato con decreto del Ministro dei trasporti
e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, il 12 novembre 1997, n. 521, recante norme di attuazione delle
disposizioni

di cui all'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, con cui e' stata disposta la costituzione di societa' di capitali per la gestione dei servizi e infrastrutture degli aeroporti

gestiti anche in parte dallo Stato;

Visto il decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158, di attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi;

Visto l'articolo 5, comma 1, lettera b), del predetto decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158, il quale definisce l'ambito di applicazione del decreto medesimo;

Visto l'articolo 1, comma 5-ter, della legge 3 agosto 1995, n. 351,

cosi' come sostituito dall'articolo 2, comma 188, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, recante disposizioni sui canoni per le concessioni alle societa' costituite ai sensi dell'articolo 10, comma

13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537;

Visto l'articolo 17 della direttiva 96/67 CE del Consiglio del 15 ottobre 1996, in tema di accesso al mercato dei servizi di assistenza

a terra negli aeroporti della comunita';

Visto il decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, con cui e' stato istituito l'Ente nazionale per l'aviazione civile;

Ritenuta la necessita' di dare concreta attuazione all'articolo 5 della citata legge n. 217/1992, al fine di razionalizzare i servizi

di controllo e l'impiego di personale delle forze di polizia in ambito aeroportuale;

Visto l'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Udito il parere del Consiglio di Stato espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza del 25 gennaio 1999;

Vista la comunicazione al Presidente del Consiglio dei Ministri, a norma del citato articolo 17, comma 3, della legge n. 400/1988, con

nota n. U.L. 473 del 28 gennaio 1999;

Considerata la necessita' di adeguarsi al parere espresso dal Consiglio di Stato nella parte in cui suggerisce che l'affidamento in

concessione alle societa' di gestione aeroportuale avvenga "di norma", integrando la disposizione mediante la previsione esplicita

di un potere di direttiva in capo alle amministrazioni competenti;

A d o t t a

il seguente regolamento:

Art. 1.

Ambito di applicazione

1. Con il presente regolamento vengono determinati i servizi di controllo in ambito aeroportuale che possono essere affidati in concessione, a norma dell'articolo 5 del decreto-legge 18 gennaio 1992, n. 9, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1992, n. 217.

2. Con il presente regolamento vengono altresì stabiliti gli ambiti funzionali, le condizioni e le modalità per l'affidamento in

concessione dei servizi di cui al comma 1, i requisiti dei soggetti

concessionari e dei terzi affidatari, nonché le caratteristiche funzionali minime delle attrezzature tecniche di rilevazione eventualmente adoperate e le caratteristiche essenziali, anche ai fini della vigilanza e del controllo, degli altri servizi di controllo, che non comportano l'esercizio di pubbliche potestà, effettuati in ambito aeroportuale.

3. Sono esclusi dall'applicazione del presente regolamento i servizi di controllo per il cui espletamento è richiesto l'esercizio

di pubbliche potestà o l'impiego operativo di appartenenti alle Forze di polizia.

4. Restano ferme le attribuzioni e i compiti delle amministrazioni pubbliche. Restano disciplinati dall'articolo 139 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, i doveri di collaborazione con gli organi di polizia.

Avvertenza:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto ai sensi dell'art. 10, comma 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Nota al titolo:

- Per il testo dell'art. 5 del D.L. n. 9/1992, vedi nelle note alle premesse.

Note alle premesse:

- Il R.D. 30 marzo 1942, n. 327, recante: "Approvazione del testo definitivo del codice della navigazione", è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 93 del 18 aprile 1942, edizione straordinaria.

- Il R.D. 18 giugno 1931, n. 773, recante: "Approvazione del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza",

e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 146 del 26 giugno 1931.

- La legge 5 maggio 1976, n. 324, recante: "Nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile", e' pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 142 del 31 maggio 1976.

- La legge 1 aprile 1981, n. 121, recante: "Nuovo ordinamento dell'amministrazione della pubblica sicurezza", e' pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 100 del 10 aprile 1981, supplemento ordinario n. 17.

- La legge 13 maggio 1983, n. 213, recante: "Modifiche di alcune disposizioni del codice della navigazione relative alla navigazione aerea", e' pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 140 del 24 maggio 1983.

- Il testo dell'art. 19 del decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461, di recepimento nell'ordinamento interno dei principi generali contenuti negli allegati alla convenzione relativa all'aviazione civile internazionale (Chicago, 7 dicembre 1944), ai sensi dell'art. 687 del codice della navigazione cosi' come integrato dall'art. 1 della legge 13 maggio 1983, n. 213, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 209 del 5 settembre 1985, e' il seguente:

"Art. 19. - Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, sentiti gli altri Ministri competenti per materia, emanera' le disposizioni tecniche, idonee a tutelare l'incolumita' dei passeggeri, equipaggi, operatori aeroportuali e del pubblico in generale in ogni circostanza connessa con l'attivita' aeronautica civile e specialmente in caso di atto illecito diretto contro la sicurezza dell'aviazione civile, tenuto conto di quanto previsto nell'allegato 17 ''sicurezza'' alla convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, di cui all'art. 1 del presente decreto.

Con il decreto ministeriale di cui al presente comma verranno altresì stabilite:

a) le modalita' per l'elaborazione di un ''programma di sicurezza'' inteso ad assicurare, in un quadro di cooperazione internazionale, l'incolumita', la regolarita' e l'efficienza dell'aviazione civile nei confronti degli atti illeciti diretti contro la sua sicurezza;

b) la composizione e il funzionamento di un apposito comitato interministeriale incaricato di assicurare il necessario coordinamento per l'attuazione del ''programma di sicurezza'' sopra indicato".

- Il testo dell'art. 5 del D.L. 18 gennaio 1992, n. 9, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1992, n. 217, recante: "Disposizioni urgenti per adeguamento degli organici delle forze di polizia e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, nonche' per il potenziamento delle infrastrutture, degli impianti e delle attrezzature delle forze di polizia",

pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 57 del 9 marzo 1992, e' il seguente:

"Art. 5 (Servizi in aree aeroportuali non richiedenti l'impiego di personale delle forze di polizia). -

1. Ferme restando le attribuzioni e i compiti dell'autorita' di pubblica sicurezza e dell'autorita' doganale, nonche' i poteri di polizia e di coordinamento attribuiti dalle disposizioni vigenti agli organi locali dell'Amministrazione della navigazione aerea, e' consentito l'affidamento in concessione dei servizi di controllo esistenti nell'ambito aeroportuale, per il cui espletamento non e' richiesto l'esercizio di pubbliche potesta' o l'impiego di apparecchi alle forze di polizia.

2. Ai fini di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, con proprio decreto stabilisce le condizioni, gli ambiti funzionali e le modalita' per l'affidamento in concessione dei servizi predetti, i requisiti dei soggetti concessionari, le caratteristiche funzionali delle attrezzature tecniche di rilevazione eventualmente adoperate, nonche' ogni altra prescrizione ritenuta necessaria per assicurare il regolare svolgimento delle attivita' aeroportuali.

3. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, determina altresì gli importi dovuti all'erario dal concessionario e quelli posti a carico dell'utenza a copertura dei costi e quale corrispettivo del servizio reso.

4. In caso di necessita' l'autorita' di pubblica sicurezza o il direttore dell'aeroporto possono richiedere che siano attuate da parte del concessionario particolari misure di controllo.

4-bis. All'art. 1 della legge 28 dicembre 1989, n. 425, le parole: '(Francia e Svizzera)' sono sostituite dalle seguenti: '(Francia, Svizzera e Austria)'.

- Il testo dell'art. 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, recante: "Interventi correttivi di finanza pubblica", pubblicata nel supplemento ordinario n. 121 alla Gazzetta Ufficiale n. 303 del 28 dicembre 1993, e' il seguente:

"13. Entro l'anno 1994, sono costituite apposite societa' di capitale per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato. Alle predette societa' possono partecipare anche le regioni e gli enti locali interessati. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, sono stabiliti, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i criteri per l'attuazione del presente comma, sulla base dei principi di cui all'art. 12, commi 1 e 2,

della legge 23 dicembre 1992, n. 498".

- Il decreto 12 novembre 1997, n. 521, recante:

"Regolamento recante norme di attuazione delle disposizioni di cui all'art. 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, con cui e' stata disposta la costituzione di societa' di capitali per la gestione dei servizi e infrastrutture degli aeroporti gestiti anche in parte dallo Stato", e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 83 del 9 aprile 1998.

- Il testo dell'art. 5, comma 1, lettera b), del D.Lgs. 17 marzo 1995, n. 158, recante: "Attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi", pubblicato nel supplemento ordinario n. 52 alla Gazzetta Ufficiale n. 104 del 6 maggio 1995, e' il seguente:

"1. Rientrano nel settore trasporti:

a) (Omissis);

b) la messa a disposizione dei vettori aerei, marittimi e fluviali, di aeroporti, di porti marittimi o interni, nonche' di altri impianti terminali di trasporto".

- Il testo dell'art. 2, comma 188, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, che reca: "Misure di razionalizzazione della finanza pubblica", pubblicato nel supplemento ordinario n. 43/L alla Gazzetta Ufficiale n. 50 del 1 marzo 1997, e' il seguente:

"188. Il comma 5-ter dell'art. 1 del decretollegge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, e' sostituito dal seguente: '5-ter. I canoni per le concessioni alle societa' costituite ai sensi dell'art. 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, sono fissati periodicamente dal Ministero delle finanze - Dipartimento del territorio di concerto con il Ministero dei trasporti e della navigazione, con riferimento, per il periodo preso in considerazione, al volume di traffico di passeggeri e merci. Con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, sono dettate le disposizioni attuative sulla base delle quali possono essere definite anche le pendenze afferenti ai canoni pregressi. Le disposizioni di cui al presente comma e al secondo periodo del comma 1-quater del presente articolo si applicano anche alle societa' che attualmente provvedono alla gestione totale degli aeroporti, in base a leggi speciali. Gli introiti derivanti dal presente comma sono versati sul capitolo di entrata del bilancio statale di cui all'art. 7 della legge 22 agosto 1985, n. 449'".

- Il testo dell'art. 17 della direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunita', pubblicata nella Gazzetta Ufficiale delle Comunita' europee n. L 272/36 del 25

ottobre 1996, e' il seguente:

"Art. 17 (Sicurezza). - Le disposizioni della presente direttiva lasciano impregiudicati i diritti e i doveri degli Stati membri in materia di ordine pubblico e di sicurezza negli aeroporti".

- Il D.Lgs. 25 luglio 1997, n. 250, recante: "Istituzione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.)", e' pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 177 del 31 luglio 1997.

- Il testo dell'art. 17, comma 3, della legge 23 agosto 1998, n. 400, recante: "Disciplina dell'attivita' di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri", pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 214 del 12 settembre 1988, e' il seguente:

"3. Con decreto ministeriale possono essere adottati regolamenti nelle materie di competenza del Ministro o di autorita' sottordinate al Ministro, quando la legge espressamente conferisca tale potere. Tali regolamenti, per materie di competenza di piu' Ministri, possono essere adottati con decreti interministeriali, ferma restando la necessita' di apposita autorizzazione da parte della legge. I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo. Essi debbono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei Ministri prima della loro emanazione".

Note all'art. 1:

- Per il testo dell'art. 5 del D.L. n. 9/1992 si veda nelle note alle premesse.

- Il testo dell'art. 139 del citato R.D. n. 773/1931 e' il seguente:

"Art. 139 (Art. 140 T.U. 1926). - Gli uffici di vigilanza e di investigazione privata sono tenuti a prestare la loro opera a richiesta dell'autorita' di pubblica sicurezza e i loro agenti sono obbligati ad aderire a tutte le richieste ad essi rivolte dagli ufficiali o dagli agenti di pubblica sicurezza o di polizia giudiziaria".

Art. 2.

Servizi affidabili in concessione

1. Sono affidabili in concessione i seguenti servizi di controllo di sicurezza in ambito aeroportuale:

a) controllo dei passeggeri in partenza ed in transito;

b) controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature del bagaglio al seguito dei passeggeri;

c) controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature dei bagagli da stiva, della merce e dei plichi dei corrieri espresso.

2. I servizi i cui al comma 1, lettere a), b) e c), sono svolti sotto la vigilanza dell'ufficio della Polizia di Stato presso lo scalo aereo, il quale assicura gli interventi che richiedono l'esercizio di pubbliche potesta'.

Art. 3.

Altri servizi di controllo effettuati da soggetti privati

1. Il gestore aeroportuale svolge direttamente o tramite impresa di

sicurezza in possesso dei requisiti previsti dal presente regolamento

i servizi di vigilanza dei beni aeroportuali di proprietà o in concessione.

2. Sono svolti dai vettori o da altri operatori aeroportuali, direttamente ovvero tramite il gestore aeroportuale o imprese di sicurezza in possesso dei requisiti previsti dal presente regolamento, i seguenti servizi:

a) controllo radioscopico o con altri tipi di apparecchiature di merci e plichi di corrieri espresso effettuati in aree in subconcessione;

b) controllo del materiale catering e delle provviste di bordo nelle aree di produzione e/o allestimento;

c) vigilanza e riconoscimento sottobordo di bagagli da parte del passeggero in partenza;

d) procedure di intervista e controllo documentale al passeggero prima del checkin;

e) vigilanza dell'aeromobile in sosta e controllo degli accessi a bordo;

f) riscontro di identità del passeggero e dei documenti d'imbarco alle porte di imbarco;

g) controllo del passeggero e limitazione bagaglio a mano alle porte d'imbarco;

h) scorta bagagli, merce, posta, catering e provviste di bordo da o

per aeromobile;

i) scorta da o per l'aeromobile delle armi a seguito dei passeggeri

in arrivo e partenza;

l) vigilanza e custodia di bagagli, merci e posta;

m) ispezione preventiva della cabina dell'aeromobile;

n) interventi ausiliari dell'attività di polizia, connessi a procedure di emergenza o di sicurezza;

o) ogni altro controllo o attività disposti, previa diretta intesa, dalle autorità aeroportuali per il cui espletamento non è

richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego operativo di

appartenenti alle Forze di polizia;

p) altri servizi previsti dal Programma nazionale di sicurezza o richiesti espressamente dai vettori e da altri operatori aeroportuali.

Art. 4.

Ambiti funzionali

e modalità per l'affidamento in concessione

1. I servizi indicati nell'articolo 2 sono di norma, e sulla base di direttive del Ministero dei trasporti e della navigazione e del

Ministero dell'interno, affidati in concessione alle societa' di gestione aeroportuale, che li espletano direttamente, anche tramite proprie organizzazioni societarie specializzate comunque in possesso dei requisiti previsti dal presente regolamento, ovvero li affidano, mediante procedure concorrenziali, ai sensi del decreto legislativo del 17 marzo 1995, n. 158, a imprese di sicurezza in possesso dei requisiti previsti dal presente regolamento nonche' dell'autorizzazione prefettizia di cui all'articolo 134 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto del 18 giugno 1931, n. 773.

2. La durata della concessione dei servizi alle societa' di gestione aeroportuale coincide con la durata della concessione aeroportuale.

3. La societa' di gestione aeroportuale risponde nei confronti dell'amministrazione concedente per l'organizzazione e l'espletamento dei servizi di controllo di sicurezza di cui al comma 1, anche se esercitati da soggetti terzi.

4. L'affidamento dei servizi di controllo di sicurezza a soggetti terzi, che puo' riguardare anche piu' di un aeroporto, avviene previo accertamento della sussistenza dei requisiti di cui all'articolo 5.

5. L'affidamento in concessione concerne l'espletamento dei servizi di controllo come definiti dal Programma nazionale di sicurezza di cui all'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461, fermo restando che ove si verificano situazioni particolari di crisi o di minaccia alla sicurezza del trasporto aereo, anche per effetto di contingenti emergenze internazionali, l'autorita' preposta alla pubblica sicurezza adotta ogni ulteriore misura ritenuta necessaria, e richiede ai soggetti concessionari e affidatari dei servizi di controllo l'attuazione di tali misure che non comportino l'esercizio di pubbliche funzioni anche se non siano contemplate dal Programma nazionale di sicurezza.

6. Nell'atto di concessione e di affidamento vengono imposte prescrizioni al fine di garantire il regolare svolgimento delle attivita' aeroportuali, anche su richiesta del Ministro dell'interno.

7. Fermo restando il disposto dell'articolo 5, comma 4, del decreto-legge 18 gennaio 1992, n. 9, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1992, n. 217, sui poteri, in caso di necessita', dell'autorita' di pubblica sicurezza o del direttore

dell'aeroporto, i servizi di controllo di sicurezza devono essere espletati secondo programmi preventivamente approvati dall'autorita'

aeroportuale sentito l'ufficio della Polizia di Stato presso lo scalo aereo.

8. E' comunicato per iscritto entro trenta giorni all'autorita' concedente, ogni trasferimento, a qualsiasi titolo, di azioni o quote

della societa' concessionaria o affidataria del servizio che interessi piu' del dieci per cento del capitale sociale.

9. Fermi restando gli effetti derivanti dall'applicazione delle disposizioni antimafia in vigore e il potere generale di revoca in capo all'amministrazione concedente per motivi di interesse pubblico,

il concessionario, ovvero l'affidatario nei casi previsti dal comma

1, decade dalla concessione o dall'affidamento nei seguenti casi:

a) perdita dei requisiti previsti per il rilascio della concessione;

b) violazione degli obblighi imposti dal concedente ovvero delle prescrizioni imposte dall'autorita' di pubblica sicurezza o dall'autorita' aeroportuale;

c) incapacita' del concessionario o dell'affidatario dei servizi di

garantire lo svolgimento dei controlli secondo i parametri fissati,

cosi' come accertato dall'autorita' competente;

d) ogni altro abuso del titolo;

e) dichiarazione di fallimento;

f) perdita della capacita' legale.

Note all'art. 4:

- Per il D.Lgs. n. 158/1995 si veda nelle note alle premesse.

- Il testo dell'art. 134 del R.D. n. 773/1931 e' il seguente:

"Art. 134 (Art. 135 T.U. 1926). - Senza licenza del prefetto e' vietato ad enti o privati di prestare opere di vigilanza o custodia di proprieta' mobiliari od immobiliari e di eseguire investigazioni o ricerche o di raccogliere informazioni per conto di privati.

Salvo il disposto dell'art. 11, la licenza non

puo' essere concessa alle persone che non abbiano la cittadinanza italiana o siano incapaci di obbligarsi o abbiano riportato condanna per delitto non colposo.

La licenza non puo' essere concessa per operazioni che importano un esercizio di pubbliche funzioni o una

menomazione della liberta' individuale".

- Per il testo dell'art. 19 del D.P.R. n. 461/1985 si veda nelle note alle premesse.

- Per il testo dell'art. 5, comma 4, del D.L. n. 9/1992 si veda nelle note alle premesse.

Art. 5.

Requisiti dei terzi affidatari e del personale

1. I servizi di controllo di sicurezza di cui all'articolo 2, ove non attribuiti in concessione, sono affidati ad imprese in possesso

dei requisiti di capacita' economica, finanziaria e tecnica, previsti

dagli articoli 13 e 14 del decreto legislativo 24 luglio 1992, n. 358, richiamati dall'articolo 22 del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158, nonche' dall'allegato A al presente regolamento, e dalle eventuali ulteriori disposizioni emanate in via amministrativa

dall'amministrazione concedente.

2. Il personale comunque adibito ai servizi di controllo di sicurezza previsti dal presente regolamento deve essere in possesso dei requisiti morali, personali, giuridici, tecnici e professionali

di cui all'allegato B al presente regolamento.

3. Il personale adibito ai servizi di controllo di sicurezza previsti dal presente regolamento, ad eccezione di quelli di cui all'articolo 3, comma 2, lettere b), d), f) e g), nonche' di quelli di cui alle successive lettere o) e p) che abbiano contenuto esclusivamente tecnico, deve essere in possesso, oltre che dei requisiti personali e professionali di cui al comma 2, anche della nomina a guardia particolare giurata ai sensi dell'articolo 138 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773. A richiesta del vettore o del comandante dell'aeromobile, l'ispezione preventiva nella cabina puo' essere svolta dal personale di bordo o dal personale dipendente dal vettore, anche se privo della predetta qualita'.

4. La qualita' di guardia particolare giurata di cui al comma 3 e' richiesta sia per il personale dipendente dalla societa' di gestione

aeroportuale, sia per quello dipendente dalle imprese di sicurezza munite della licenza di cui all'articolo 134 dello stesso testo unico, ovvero di quello dipendente dal vettore.

5. L'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.) e il Ministero dell'interno, Dipartimento di pubblica sicurezza accertano

i requisiti tecnicoprofessionali delle imprese di sicurezza e i requisiti professionali degli addetti alla sicurezza, la cui preparazione deve comunque risultare dalla partecipazione a corsi professionali specifici per il settore della sicurezza e delle apparecchiature adibite ai controlli, secondo le modalita' fissate con apposito decreto del Ministro dei trasporti e navigazione

adottato di concerto con il Ministro dell'interno. Per le imprese tenute a munirsi delle autorizzazioni di cui agli articoli 133 e 134 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza e per il personale tenuto all'approvazione della nomina a guardia particolare giurata, si osservano le disposizioni di legge o di regolamento che disciplinano la materia.

Note all'art. 5:

- Il testo degli articoli 13 e 14 del D.Lgs. 24 luglio 1992, n. 358, recante: "Testo unico delle disposizioni in materia di appalti pubblici di forniture in attuazione delle direttive 72/62/CEE, 80/767/CEE e 88/295/CEE", pubblicato sul supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 188 dell'11 agosto 1992, e' il seguente:

"Art. 13 (Capacita' finanziaria ed economica dei concorrenti). 1. La dimostrazione della capacita' finanziaria ed economica delle imprese concorrenti puo' essere fornita mediante uno o piu' dei seguenti documenti:

a) idonee dichiarazioni bancarie;
b) bilanci o estratti dei bilanci dell'impresa;
c) dichiarazione concernente l'importo globale delle forniture e l'importo relativo alle forniture identiche a quella oggetto della gara, realizzate negli ultimi tre esercizi.

2. Le amministrazioni precisano nel bando di gara quali dei documenti indicati al comma 1 devono essere presentati, nonche' gli altri eventuali che ritengono di richiedere.

3. Qualora, per una ragione giustificata, l'impresa concorrente non sia in grado di presentare i documenti richiesti, essa e' ammessa a provare la propria capacita' finanziaria ed economica mediante qualsiasi altro documento considerato idoneo dall'amministrazione".

"Art. 14 (Capacita' tecniche dei concorrenti).

- 1. La dimostrazione delle capacita' tecniche delle imprese concorrenti puo' essere fornita mediante:
a) l'elenco delle principali forniture effettuate durante gli ultimi tre anni, con il rispettivo importo, data e destinatario. Se trattasi di forniture effettuate ad amministrazioni od enti pubblici, esse sono provate da certificati rilasciati o vistati dalle amministrazioni o dagli enti medesimi; se trattasi di forniture a privati, i certificati sono rilasciati dall'acquirente; quando cio' non sia possibile, e'

sufficiente una semplice dichiarazione del concorrente;
b) la descrizione dell'attrezzatura tecnica, delle misure adottate per garantire la qualita', nonche' degli strumenti di studio e di ricerca dell'impresa;
c) l'indicazione dei tecnici e degli organi tecnici che facciano o meno parte integrante dell'impresa ed in particolare di quelli incaricati dei controlli di qualita';
d) campioni, descrizioni o fotografie dei beni da fornire, la cui autenticita' sia certificabile a richiesta dell'amministrazione;
e) certificati stabiliti dagli istituti o servizi ufficiali incaricati del controllo di qualita', riconosciuti competenti, i quali attestino la conformita' dei beni con riferimento a determinati requisiti o norme;
f) controllo effettuato dall'amministrazione o, per suo incarico, da un organismo ufficiale competente del Paese di residenza del concorrente, quando i prodotti da fornire sono complessi o, in via eccezionale, devono rispondere ad uno scopo determinato. Tale controllo verte sulla capacita' di produzione e, se necessario, di studio e di ricerca dell'impresa concorrente e sulle misure usate da quest'ultima per controllare la qualita'.

2. Nei bandi di gara le amministrazioni devono precisare quali dei suindicati documenti e requisiti devono essere presentati o dimostrati.

3. Le informazioni di cui al comma 1 non possono andare oltre l'oggetto della fornitura e l'amministrazione deve tener conto dei legittimi interessi dell'impresa concorrente relativi alla protezione dei segreti tecnici".

- Il testo dell'art. 22 del citato D.Lgs. n. 158/1995 e' il seguente:

"Art. 22 (Capacita' di concorrere alle gare). - 1. Fatto salvo quanto previsto all'art. 15, i soggetti aggiudicatori di cui all'art. 2, comma 1, lettera a), applicano:

a) per gli appalti di lavori, le disposizioni di cui agli articoli da 18 a 21 del decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406;

b) per gli appalti di forniture o di servizi, le disposizioni di cui agli articoli da 11 a 15 del decreto legislativo 24 luglio 1992, n. 358.

2. I soggetti aggiudicatori di cui all'art. 2, comma 1, lettere b) e c), nel definire criteri e norme obiettivi ai fini della partecipazione ad una procedura di appalto ristretta o negoziata possono tener conto di criteri e principi desumibili dalle disposizioni di cui al comma 1, ed in particolare, dei motivi di esclusione dalle gare di cui alle lettere da a) a g) dell'art. 18, comma 1, del decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406, per gli

appalti di lavori ed alle lettere da a) ad f)
dell'art. 11 del decreto legislativo 24 luglio 1992,
n. 358, per gli appalti di forniture o servizi.

3. I criteri selettivi, che devono essere messi preventivamente a disposizione di imprenditori, fornitori o prestatori di servizi possono essere basati sulla necessita' oggettiva, per il soggetto aggiudicatore, di ridurre, in sede di prequalificazione nelle procedure ristrette o negoziate, il numero dei candidati ad un livello giustificato dalla necessita' di equilibrio tra le caratteristiche specifiche della procedura d'appalto e i mezzi richiesti dalla sua realizzazione; il numero dei candidati prescelti deve tener conto, tuttavia, dell'esigenza di garantire una concorrenza sufficiente.

4. Qualora richiedano la presentazione di certificati rilasciati da organismi indipendenti per accertare la rispondenza del prestatore di servizi a determinate norme in materia di garanzia della qualita', i soggetti aggiudicatori fanno riferimento ai sistemi di garanzia della qualita' basati sulla pertinente serie di norme europee EN 29000, certificati da organismi conformi alla serie di norme europee EN 45000.

5. I soggetti aggiudicatori riconoscono i certificati equivalenti rilasciati da organismi stabiliti in altri Stati membri; essi ammettono, parimenti, altre prove relative all'impiego di misure equivalenti di garanzia della qualita', se presentate da prestatori di servizi che non abbiano accesso a tali certificati o non abbiano la possibilita' di ottenerli entro i termini richiesti.

6. I concorrenti che, in base alla normativa degli altri Stati membri in cui sono stabiliti, sono ammessi a prestare il servizio da appaltare, non possono essere esclusi per il fatto che, a norma delle disposizioni vigenti, e' all'uopo richiesta la qualita' di persona fisica o di persona giuridica; tuttavia, alle persone giuridiche puo' essere richiesto di indicare, nella domanda di partecipazione o nell'offerta, il nome e le qualificazioni professionali appropriate delle persone che eseguono il servizio stesso".

- Il testo dell'art. 138 del citato R.D. n. 773/1931 e' il seguente:

"Art. 138 (Art. 139 T.U. 1926). - Le guardie particolari devono possedere i requisiti seguenti:

- 1) essere cittadino italiano;
- 2) avere raggiunto la maggiore eta' ed avere adempiuto agli obblighi di leva;
- 3) sapere leggere e scrivere;
- 4) non avere riportato condanna per delitto;
- 5) essere persona di ottima condotta politica e morale;
- 6) essere munito della carta di identita';

7) essere iscritto alla cassa nazionale delle assicurazioni sociali e a quella degli infortuni sul lavoro.

La nomina delle guardie particolari deve essere approvata dal prefetto".

- Il testo dell'art. 133 del citato R.D. n. 773/1931 e' il seguente:

"Art. 133 (Art. 134 T.U. 1926). - Gli enti pubblici, gli altri enti collettivi e i privati possono destinare guardie particolari alla vigilanza o custodia delle loro proprieta' mobiliari od immobiliari.

Possono anche, con l'autorizzazione del prefetto, associarsi per la nomina di tali guardie da destinare alla vigilanza o custodia in comune delle proprieta' stesse".

- Per il testo dell'art. 134 del citato R.D. n. 773/1931 si veda nelle note all'art. 4.

Art. 6.

Caratteristiche funzionali minime delle attrezzature tecniche

1. La funzionalita' delle apparecchiature di rilevazione e di controllo e la loro rispondenza ai requisiti minimi funzionali e' accertata, sulla base delle specifiche tecniche di cui all'allegato C

al presente regolamento, da un comitato di esperti composto di sette

membri, di cui tre designati dal Ministero dei trasporti e della navigazione, tre designati dal Ministero dell'interno e presieduto dal dirigente della competente unita' di gestione del Dipartimento dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e della navigazione.

Art. 7.

Vigilanza, ispezione e controlli

1. Per quanto di rispettiva competenza il Ministero dei trasporti e

della navigazione e l'Amministrazione della pubblica sicurezza esercitano il potere di vigilanza e di controllo sui servizi previsti

dal presente regolamento, sugli addetti, sui macchinari e sulle misure adottate, con particolare riferimento alla funzionalita' del

servizio ed al rispetto degli standard richiesti a livello internazionale.

2. L'attivita' di ispezione e' svolta periodicamente o per particolari esigenze da un nucleo di sei ispettori esperti, di cui tre designati dal Ministero dell'interno, Dipartimento di pubblica sicurezza, appositamente costituito dall'E.N.A.C. e puo' essere svolta, in caso di urgenza, anche autonomamente dall'E.N.A.C. e dall'Amministrazione della pubblica sicurezza.

Art. 8.

Costi e recupero a carico dell'utenza

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione determina con apposito decreto gli importi dovuti all'erario dal concessionario e quelli posti a carico dell'utenza che effettivamente ne usufruisce a copertura dei costi e quale corrispettivo del servizio reso, di cui all'articolo 2, comma 1, del presente regolamento.

Art. 9.

Entrata in vigore

1. Il presente regolamento entra in vigore il centovesimo giorno a decorrere dalla data di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale. Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Roma, 29 gennaio 1999

Il Ministro dei trasporti
e della navigazione

Treu

Il Ministro dell'interno

Russo Jervolino

Visto, il Guardasigilli: Diliberto

Registrato alla Corte dei conti il 23 marzo 1999

Registro n. 1 Trasporti e navigazione, foglio n. 160

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

similare 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 qualita';
g) possesso dell'autorizzazione ex art. 133 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, in caso di servizi direttamente gestiti da societa' 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 attivita' 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 continuita' 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 proprieta' 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 e' 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'attivita' svolta, in materia di responsabilita'

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.

Allegato B

(Art. 5, comma 2)

REQUISITI PERSONALI E PROFESSIONALI DEGLI ADDETTI AI CONTROLLI DI SICUREZZA

1. Il personale addetto ad attivita' di sicurezza deve essere in possesso dei requisiti contenuti nel presente allegato.

1.1. Requisiti personali.

1.1.1. Requisiti fisici.

I requisiti fisici devono essere attestati da certificato medico delle autorità sanitarie.

Requisiti fisici richiesti:

- a) buona salute fisica e mentale;
- b) assenza di daltonismo;
- c) assenza di uso di droga e di alcool;
- d) capacita' di espressione visiva, di udito e di olfatto.

1.1.2. Requisiti culturali:

- a) diploma media superiore a seconda delle mansioni;
- b) conoscenza di almeno una lingua straniera (scritta e parlata)

di preferenza l'inglese. La conoscenza di un'altra lingua e' considerata

titolo preferenziale.

1.1.3. Requisiti giuridici:

- a) curriculum vitae corredati di attestazione da parte dei precedenti datori di lavoro (opportunosamente controllati);
- b) qualifica di guardia particolare giurata ex art. 134, primo comma, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, posseduta

sulla base dei requisiti di cui all'art. 138 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza.

1.1.4. Requisiti psicoattitudinali:

- a) capacita' di concentrazione, di autocontrollo e di contratto 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 aeroportuale.

1.2. Requisiti professionali.

I requisiti devono essere attestati dalla frequenza dei corsi professionali di cui all'art. 5, comma 4, del presente regolamento che diano una approfondita formazione agli addetti alla sicurezza a

seconda delle mansioni a cui sono chiamati.

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

a) assumere le responsabilita' che sono loro affidate;
b) conoscere le tecniche per scoprire le persone sospette dall'atteggiamento e dai modi di comportamento all'accettazione e ai

controlli di sicurezza;

c) 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;

f) conoscere le tecniche di intervista ai passeggeri e tecniche di lettura degli atteggiamenti dei passeggeri sottoposti all'intervista.

1.3. Modalita' 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:

bullet livello di conoscenza generale;

bullet capacita' di espressione verbale;

bullet grado di conoscenza della lingua inglese;

bullet capacita' di concentrazione, di autocontrollo e di stabilire

contatti con il pubblico;

bullet 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 qualita' giuridica rivestita o per cui hanno ricevuto una specifica

formazione professionale documentata.

Allegato C

(Art. 6)

SPECIFICHE TECNICHE MINIME

PER APPARATI RADIOGENI E PROCEDURE DI TEST

Il controllo del 100% dei bagagli da stiva sara' effettuato secondo

le direttive che saranno impartite dal Ministro dei trasporti e

della navigazione con sistemi di controllo di sicurezza che risultino piu' idonei all'entita' di traffico dei singoli aeroporti.

1. Campo di applicazione.

Apparati.

Le specifiche tecniche e le procedure di test devono essere applicate a qualsiasi apparato di controllo di sicurezza in ambito aeroportuale basato su raggix che forniscano una immagine interpretabile dall'operatore. Quanto sopra si riferisce a apparati

convenzionali ed EDS/EDDS quando usati in modalita' "indicativa".

2. Specifiche tecniche.

La qualita' dell'immagine deve essere alla base delle specifiche tecniche e deve rispondere ai seguenti criteri:

2.1. Risoluzione del singolo filo metallico (Single wire resolution-SWR).

Definisce la capacita' dell'apparato a visualizzare un filo di diametro ridotto.

TEST-1: l'operatore deve poter distinguere un filo di rame stagnato

non isolato di 30 AWG (0,2540 mm) montato su plexiglas.

2.2. Penetrazione utile (Useful penetration-UP).

Definisce il livello di dettaglio che deve essere visualizzato sotto un determinato spessore di materiale noto.

TEST-2: l'operatore deve poter vedere un filo di rame stagnato non isolato di 24 AWG (0,5105 mm) dietro 5/16 di pollice (0,78725 cm) di

alluminio.

2.3. Risoluzione spaziale (Spatial resolution-SR).

Definisce la capacita' dell'apparato di discriminare e visualizzare

oggetti molto ravvicinati.

TEST-3: l'operatore deve poter vedere delle griglie in fogli di rame dello spessore di 2,0 mm.

2.4. Penetrazione semplice (Simple penetration-SP).

Definisce sia lo spessore del metallo che l'apparato e' in grado di

penetrare sia la capacita' di visualizzare fogli metallici molto sottili.

TEST-4a (immagine SP fogli metallici molto sottili): l'operatore deve poter vedere un oggetto di acciaio di spessore 0,10 mm.

TEST-4b (differenziazione SP di metalli spessi): l'operatore deve poter vedere una lastra di piombo dietro 14 mm di acciaio.

2.5. Discriminazione dei materiali (M.D.).

Definisce la capacita' di discriminare tra materiali con differente

numero atomico medio, consentendo in particolare di distinguere tra

materiale organico ed inorganico.

TEST-5 M.D.: i codici colori del sale e dello zucchero devono essere visualizzati con colori differenti.

Le specifiche tecniche di cui sopra sono da considerarsi specifiche

minime di base a cui devono rispondere le prestazioni delle apparecchiature. Sarebbe opportuno che le apparecchiature da impiegare per il futuro sugli aeroporti devono rendere visualizzabile

un filo di rame stagnato non isolato di 32 AWG dietro 3/16 di pollice

(0,46875 cm) di alluminio (TEST-2), mostrare l'immagine di griglie distanziate di mm (TEST-3), rilevare delle lastre di acciaio di 0,05

mm (TEST-4a) e attraversare 24 mm di acciaio (TEST-4b).

3. Definizione delle procedure di test.

Le prestazioni corrispondenti ai criteri enumerati al punto 2 devono essere valutate con l'aiuto di uno strumento di test standard.

3.1. Caratteristiche dello strumento di test standard.

3.1.2. Risoluzione "singolo filo metallico" (SWR) TEST-1.

Oltre al filo di rame di 30 AWG lo strumento di test standard deve avere dei fili le cui dimensioni siano comprese fra 24 AWG (0,5105 mm) e 36 AWG (0,1270 mm): 24, 30, 32 e 36 AWG.

I fili devono essere disposti in forma sinusoidale.

3.1.2. Penetrazione utile (UP) Test-2.

Lo strumento di test standard deve avere una lastra di alluminio di

spessore variabile (5/16, 7/16 e 9/16 di pollice ossia 0,78125 cm, 1,09375 cm e 1,40625 cm) dietro la quale saranno posti fili di rame

stagnato non isolati di forma sinusoidale di differente diametro come

stabilito nel punto 3.1.1.

3.1.3. Risoluzione spaziale (SR) TEST-3.

Lo strumento di test standard deve avere, oltre le griglie di 2 mm,

una serie di griglie di 1,0 mm e 1,5 mm. Le griglie di rame devono essere utilizzate perpendicolari le une in rapporto alle altre (per

poter verificare la risoluzione orizzontale e verticale).

3.1.4. Penetrazione semplice (SP) TEST-4a e 4b.

Per rilevare le immagini di materiali sottili lo strumento del test

deve avere, oltre alla lastra di acciaio di 0,10 mm, 2 lastre di 0,05

mm e di 0,15 mm di spessore.

Per la differenziazione dei metalli spessi utilizzare un calibro in

acciaio con una serie di gradini di 2 mm i cui spessori devono essere

compresi fra 14 e 30 mm.

3.1.5. Discriminazione dei materiali (M.D.) TEST-5.

Lo strumento del test deve contenere delle capsule di sale e di zucchero.

4. Procedure operative.

4.5. Tipo di test.

Lo strumento di test standard puo' servire a tre tipi di test differenti:

4.1.1. Test iniziale.

Questo test ha per oggetto:

- bullet di focalizzare gli sforzi di ricerca durante la fase di messa a punto delle macchine;
- bullet di permettere di valutare comparativamente le macchine per gli acquisti;
- bullet di paragonare le prestazioni contenute nei capitolati di oneri durante il collaudo.

4.1.2. Test di avvio.

Questo test ha per oggetto di verificare rapidamente e semplicemente il buon funzionamento dell'apparecchiatura.

4.1.3. Test di controllo delle prestazioni.

Questo test ha per oggetto di misurare le eventuali variazioni di prestazione sulla durata della vita dell'apparecchiatura.

4.2. Periodicita' e responsabilita' dei test.

4.2.1. Test di avvio.

a) si raccomanda di utilizzare lo strumento di test standard per un

test sistematico rapido fatto da un operatore tutti i giorni all'avvio dell'apparecchiatura al fine di verificare che l'immagine

ottenuta sia soddisfacente e che l'apparecchiatura funzioni bene;

b) la conferma che il test e' stato effettuato deve essere trascritta in apposito registro autenticato;

c) non risulta necessario registrare osservazioni dettagliate concernenti lo strumento di test standard.

4.2.2. Test di controllo delle prestazioni.

4.2.2.1. Periodicita':

a) i risultati dettagliati ottenuti sullo strumento di test standard deve essere registrato periodicamente su base mensile;

b) i risultati devono essere riportati nel registro tipo le cui specifiche figurano nell'Allegato I;

c) i registri devono essere conservati per tutta la durata della vita dell'apparecchiatura.

4.2.2.1. Responsabilita':

b) i test di controllo delle prestazioni devono essere eseguiti da persone che abbiano ricevuto una formazione professionale specifica.

L'argomento delle prestazioni radioscopiche devono far regolarmente

parte sia della formazione iniziale sia dei corsi di aggiornamento seguiti dai supervisori e/o dagli operatori della sicurezza;

c) i cambiamenti di prestazioni o delle osservazioni concernenti la

qualita' dell'immagine devono essere segnalati.

4.3. Procedure per il test di esame delle prestazioni.

4.3.1. Nota preliminare.

Una variabilita' dei risultati del test e' possibile a causa di:

bullet diversita' di prestazioni fra campioni differenti di un modello particolare di macchinario radiogeno;
bullet la natura dei requisiti della qualita' dell'immagine (dipendente dalla capacita' di un operatore di vedere un filo, ecc.);
e la difficolta' nel riprodurre le condizioni del test (posizione del pezzo da testare sul nastro, ecc.);
bullet in breve, i risultati per campioni diversi dello stesso modello possono variare. Inoltre, siccome i test sono sensibili sia all'operatore che alle condizioni del test, i risultati per una macchina singola possono anche variare.

4.3.2. Condizioni del test:

- a) l'oggetto da sottoporre al test puo' essere messo dovunque sul nastro per ottenere l'immagine ottimale, e la sua posizione deve essere registrata nel registro tipo (Logsheet - SL). Ciascuna prova di routine dovrebbe essere eseguita in questa posizione;
- b) l'oggetto di sottoporre al test dovrebbe essere eseguito con la sua dimensione piu' lunga parallela alla direzione del nastro trasportatore;
- c) l'oggetto da sottoporre al test puo' essere eseguito interamente tante volte quanto l'operatore lo ritenga necessario affinche' sia ottenuta l'immagine ottimale;
- d) tutte le caratteristiche possono essere utilizzate (colore, ingrandimento, ampliamento dei margini, ecc.).

5. Linee guida operative.

5.1. Progettazione del sistema.

5.1.1. Tutte le parti dell'apparecchiatura radiogena devono essere conformi alle disposizioni vigenti in materia di sanita' e di sicurezza.

5.1.2. L'attrezzatura radiogena non deve danneggiare il materiale fotografico, le registrazioni magnetiche e le apparecchiature semiconduttori di memoria.

5.1.3. L'attrezzatura radiogena dovrebbe visualizzare un'immagine completa di ciascun oggetto rilevato nel tunnel. Non ci dovrebbe essere alcun angolo tagliato.

5.1.4. La distorsione delle immagini dell'oggetto visualizzato deve essere ridotta al minimo.

5.1.5. Contrasto: l'attrezzatura radiogena dovrebbe visualizzare almeno 256 livelli di grigio.

5.1.6. Il nastro o la macchina deve essere contrassegnato al punto dove vanno posti i bagagli allo scopo di ottenere immagini ottimali.

5.1.7. Miglioramento del contrasto: l'attrezzatura radiogena dovrebbe avere la capacita' di visualizzare gruppi di sfumatura di grigi (scandire una gamma piu' piccola).

5.1.8. L'immagine di qualsiasi parte dell'oggetto esaminato dovrebbe essere visualizzata sullo schermo per al meno 5 secondi.

Inoltre l'operatore dovrebbe avere la possibilita' di arrestare il nastro e, se necessario, invertire il senso di marcia quando e' necessario un esame piu' approfondito.

5.1.9. Tempo di avvio: il sistema dovrebbe essere pienamente funzionale entro 2 minuti.

5.1.10. Al riavviarsi del nastro dopo una sosta, l'attrezzatura a raggi X dovrebbe fornire un'immagine completa dell'oggetto che era esaminato.

5.1.11. Qualunque sia l'opzione selezionata, dovrebbe attivarsi entro 1/2 secondo.

5.1.12. Misura dello schermo: lo schermo del monitor dovrebbe essere della misura sufficiente per la comodita' dell'operatore (14

pollici o superiore).

5.1.13. Caratteristiche dello schermo: lo schermo dovrebbe essere senza tremolii e con almeno 800 linee (di norma 1024 ùx 1024 pixels,

ad esempio monitors ad alta risoluzione).

5.1.14. Dove sono utilizzati duplici monitor, uno soltanto dovrebbe

essere monocromatico.

5.1.15. L'apparecchiatura radiogena dovrebbe essere di concezione modulare per facilitare eventuali miglioramenti.

5.1.16. Le componenti vitali dell'apparecchiatura non dovrebbero essere danneggiate dal riversamento di liquidi sul nastro.

5.1.17. L'apparecchiatura dovrebbe effettuare un'autodiagnosi all'accensione.

5.1.18. L'apparecchiatura dovrebbe essere progettate per permettere

il movimento libero attraverso la macchina di bagagli con cinghie da

traino.

5.1.19. L'apparecchiatura dovrebbe avere capacita' del trasferimento dei dati sia in locale che in rete al fine di, per esempio, poter servire a:

formazione su computer;

registrazione di dati dell'immagine;

registrazione di identita' dell'utilizzatore, data, ora, ecc.

5.1.20. L'interfaccia dovrebbe essere semplice ed intuitiva

5.1.21. La versione dei software dovrebbe essere visualizzata all'avvio.

5.1.22. Come regola generale, la qualita' dell'immagine si puo' deteriorare se la velocita' del nastro e la misura dell'apertura del

tunnel aumenta. La dimensione del tunnel dovrebbe essere della misura

minima affinche' sia adatto alle operazioni a cui e' destinato.

5.2. Manutenzione.

5.2.1. Gestione della configurazione: nessun cambiamento non autorizzato, inclusa manutenzione o riparazione, deve essere fatto.

Non dovrebbe essere effettuata nessuna modifica all'hardware o al

software della macchina senza verificare che cio' non incide sulla visualizzazione dell'immagine.

5.2.2. La composizione del materiale del nastro trasportatore non deve essere modificata senza verificare che questo non produca alcuna

alterazione della visualizzazione dell'immagine.

5.2.3. Se e' disponibile l'accesso via modem per la manutenzione o l'estensione, l'accesso stesso dovrebbe essere limitato e controllato.

5.3. Mansioni dell'operatore.

Le seguenti funzioni dovrebbero essere considerate come il minimo disponibile per un operatore:

5.3.1 L'apparecchiatura radiogena dovrebbe essere capace di ingrandire almeno per 2 ogni parte dell'immagine.

5.3.2. L'apparecchiatura dovrebbe avere inversione del video.

5.3.3. L'apparecchiatura dovrebbe avere la caratteristica di intensificare i contorni.

5.3.4. L'apparecchiatura dovrebbe indicare visualmente i materiali che non puo' penetrare.

5.3.5. L'apparecchiatura dovrebbe permettere l'eliminazione dei materiali organici ed inorganici.

5.3.6. L'apparecchiatura dovrebbe avere la capacita' di essere commutata per visualizzare il colore principale e il campionario di

colore in uso.

5.3.7. Ogni funzione selezionata dovrebbe ripristinarsi automaticamente quando il successivo oggetto viene esaminato.

5.4. Necessita' dei specialisti futuri.

5.4.1. I sistemi dovrebbero essere capaci di recuperare l'immagine di almeno l'ultimo articolo esaminato.

5.4.2. E' auspicabile che i sistemi provvedono al riconoscimento automatico del pericolo per facilitare la ricerca all'operatore.

5.4.3. I sistemi dovrebbero essere capaci di trasferire immagini su

schermi secondari con tutte le funzioni.

5.4.4. Le immagini trasferite dovrebbero essere capaci di avere evidenziato il pericolo per facilitare l'ispezione del bagaglio.

5.4.5. E' auspicabile che i sistemi possano visualizzare l'immagine

ottimale con la prima immagine o tramite una singola opzione.

Specifiche tecniche

dei sistemi di rilevamento esplosivi (E.D.S.)

e dei sistemi di rilevamento di ordigni esplosivi (E.D.D.S.)

1. Principi generali.

Principi generali E.D.S.

1.1. Un E.D.S. e' un sistema o una combinazione di apparecchiature che ha la capacita' di rilevare mediante un sistema di allarme la presenza di materiale esplosivo contenuto in un bagaglio, indipendentemente dal materiale con cui esso e' stato fabbricato.

1.2. Il rilevamento deve essere indipendente dalla forma, la posizione o l'orientamento del materiale esplosivo.

Principi generali E.D.D.S.

1.3. Un E.D.D.S. e' un sistema o una combinazione di apparecchiature che ha la capacita' di rilevare mediante un sistema di allarme la presenza di un ordigno esplosivo, rilevando uno o piu' elementi di questo ordigno contenuto in un bagaglio, indipendentemente dal materiale con cui il bagaglio e' stato fabbricato.

1.4. Il rilevamento deve essere indipendente dalla forma, la posizione o l'orientamento di ciascun elemento dell'ordigno esplosivo o della sua configurazione.

Principi generali comuni.

1.5. L'E.D.S. o E.D.D.S. deve essere conforme alle disposizioni sanitarie del settore vigenti in Italia in materia di radiazioni nucleari e ionizzanti.

1.6. L'E.D.S. o E.D.D.S. non deve danneggiare o modificare in maniera permanente i bagagli o il loro contenuto.

1.7. L'E.D.S. o E.D.D.S. deve incidere il minimo possibile sulla operativita' aeroportuale e non deve penalizzare la capacita' sia corrente che programmata dell'aeroporto.

2. Specifiche tecniche per la qualita' dell'immagine.

2.3. La qualita' dell'immagine deve corrispondere alle specifiche tecniche stabilite nel paragrafo 2 delle specifiche tecniche minime e

procedure per test per gli apparati radiogeni.

3. Prestazioni.

3.4. Gli apparati devono essere in grado di rilevare, indipendentemente dalla tipologia del bagaglio e dall'occultamento dell'esplosivo e dalla sua forma, posizione ed orientamento, almeno

le seguenti categorie di esplosivi: plastici, compatti, polverulenti, in fogli, da soli ed in miscela.

3.5. L'efficienza strumentale degli apparati deve essere in linea con i criteri di sicurezza richiesti in ambito CEAC. Le specifiche tecniche/operative delle apparecchiature per determinarne "l'efficienza strumentale" devono essere espresse in P.O.D.

(Probability of detection = probabilita' di rivelazione, espressa percentualmente) e P.F.A. (Probability of false alarm = probabilita'

di falsi allarmi, espressa percentualmente). Tali parametri devono essere indicati in relazione ad ogni singola categoria e tipologia di

esplosivo e alla loro quantita' e spessore (quest'ultima per gli esplosivi in fogli).

3.6. I dati di cui al paragrafo 3.2. dovranno essere comprovati, pena la ricusazione degli stessi, tramite l'attestazione di avvenute

sperimentazioni presso altri Stati ed organizzazioni internazionali,

con relativa data della sperimentazione e con l'indicazione degli

aeroporti su cui tali apparati sono attualmente utilizzati.

3.7. L'amministrazione contraente si riserva, comunque, di verificare insindacabilmente, presso le sedi o presso organismi qualificati, di accertare la veridicità dei dati trasmessi.

3.8. In relazione alla necessità di una gestione corretta ed ottimale di queste apparecchiature gli elementi fondamentali che la

ditta deve garantire sono:

a) la preparazione professionale del personale addetto all'uso di queste macchine;

b) una corretta e tempestiva manutenzione delle stesse nei tempi minimi compatibili con ritmi aeroportuali.

4. Linee guida operative.

I sistemi del controllo del bagaglio che si servono di E.D.S. o E.D.D.S. possono essere in posizione sia libera (probabilmente localizzati in o prossimi all'accettazione) sia integrati nel sistema

della manipolazione del nastro del bagaglio (probabilmente localizzati nella zona di smistamento del bagaglio).

5. Linee guida operative - Sistema autonomo.

Orientazione di bagaglio:

ritto o giacente piatto sul nastro trasportatore.

Caratteristiche del bagaglio:

determinate dalla capienza del sistema di manipolazione del bagaglio;

lunghezza massima (lungo il nastro) 0,9 m;

altezza massima 0,75 m;

larghezza massima 0,3 m;

peso massimo 60 kg.

Apertura della macchina:

sufficientemente grande da garantire la visualizzazione dell'immagine completa di un bagaglio della dimensione massima; orizzontale 1 m; verticale almeno 0,45 m, invertite se l'orientamento del raggio è orizzontale (per tenere conto di sagome

di bagagli nonstandard);

Velocità del nastro trasportatore:

caricamento fatto manualmente;

fino a 0,3 m/sec soddisfacente.

Larghezza del nastro trasportatore:

determinata dalla dimensione massima del bagaglio.

Altezza del nastro trasportatore:

dipende dalla ubicazione;

può essere dipendente dalle disposizioni in materia di salute e di

sicurezza sul sollevamento degli oggetti pesanti.

Massimo peso accettabile del sistema:

determinato dalla struttura del terminal.

Conformità con le disposizioni sulla salute e sulla sicurezza: secondo le leggi vigenti in materia.

Prestazione:

300 bagagli/ora minimo.

6. Linee guida operative - Sistema integrato.

Orientazione del bagaglio:

giacente piatto su nastro trasportatore.

Caratteristiche del bagaglio:

determinate dalla capienza del sistema di gestione del bagaglio;

lunghezza massima (lungo nastro trasportatore) 0,9 m;

altezza massima (trasversalmente il nastro trasportatore) 0,75 m;

larghezza massima (dimensione verticale nel caso che il bagaglio giace piatto) 0,3 m;

peso massimo 60 kg.

Apertura della macchina:

sufficientemente da garantire la visualizzazione dell'immagine completa di un bagaglio della dimensione massima:

orizzontale 1 m;

verticale almeno 0,45 m (per permettere sagome del bagaglio nonstandard).

Velocita' del nastro trasportatore:

dipende dalla ubicazione, dal numero di bagagli nell'ora di picco e

dallo spazio tra i bagagli;

necessita di essere almeno a 0,5 m/sec per flussi fino a 20

bagagli/min o 1.200 bagagli/ora, velocita' piu' alte in rapporto al

flusso, (per esigenze future 1,5 m/sec).

Larghezza del nastro trasportatore:

determinato dalla misura massima del bagaglio;

1 m (ma piu' grande per bagagli fuorimisura).

Altezza del nastro trasportatore:

adattabile ai trasportatori esistenti, tipicamente tra 0,5 m a 0,55

m.

Spaziatura sul nastro trasportatore:

0,5 m fino a 1,2 m dipendente dalla velocita' del nastro;

probabilmente e' necessario uno spazio costante tra bagagli (spaziatura del testata) di 1,2 m minimo;

necessita' di controllare bagagli che sono: troppo lunghi, accostati o troppo alti.

Centraggio del bagaglio:

non e' desiderabile dover centrare il bagaglio per effettuare il controllo.

7. Linee guida operative - Per operatori.

Sistema di gestione dei bagagli per il controllo del sistema di sicurezza:

interfaccia tra i due sistemi.

Messa in fila d'attesa del bagaglio:

per trattare il picco dei flussi del bagaglio;

minimo quattro nastri di convogliamento di attesa per nastri

trasportatori con velocita' di 0,5 m/sec; tale parametro dipende dalla velocita' del nastro.

"Dieback":

metodo per trattare il sovraccarico sostenuto dal sistema.

Orientamento del bagaglio:

metodo per assicurare che i bagagli presentati diritti all'accettazione siano disposti piatti quando raggiungono la macchina.

Punto della decisione:

posizione di punto di decisione;

distanza dalla macchina legata al tempo richiesto per prendere una decisione e dalla velocità del nastro trasportatore.

Massimo peso accettabile del sistema:

determinato dalla struttura del terminale.

Conformità con le disposizioni sulla salute e sulla sicurezza:

secondo le leggi vigenti in materia.

8. Linee guida operative - Affidabilità'.

Metodi di manutenzione:

MTBF/MTTR (tempi medi relativi ai guasti/tempi medi relativi alle riparazioni);

requisiti elettrici, inclusa la messa a terra;

requisiti di condizionamento della macchina (per proteggere i componenti elettronici);

sistema di protezione dai guasti del sistema:

monitoraggio del guasto;

indicazione chiara dei difetti.