

# CAPITOLATO TECNICO

Sono oggetto del presente capitolato tecnico i seguenti servizi, svolti c/o l'aeroporto "G. Galilei" di Pisa:

- **SERVIZI GRUPPO "A":**
  - Supporto operativo alla Polizia di Frontiera Aerea nel presidio del "varco staff"
  - Supporto operativo alla Guardia di Finanza nel presidio del "varco carrabile"
  - Supporto operativo alla Guardia di Finanza nel presidio del "magazzino merci"
  - Controllo sicurezza di plichi di corrieri espresso effettuati in area in subconcessione
  - Scorta e custodia di armi/munizioni, in arrivo/partenza, al seguito di passeggeri che viaggiano su voli di aviazione commerciale e/o aviazione generale
  - Sorveglianza e pattugliamento delle aree sterili
  
- **SERVIZI GRUPPO "B":**
  - Servizi di sicurezza su passeggeri e bagagli in partenza con voli classificati come sensibili, a Livello 2 (Intermedio) o 3 (Alto)
    - ripetizione del controllo sicurezza su passeggeri e bagaglio a mano, effettuato prima dell'imbarco, con le modalità previste dalla normativa
    - sorveglianza e scorta dei bagagli da stiva dal momento del controllo fino all'imbarco sull'aeromobile
  - Ogni altro servizio/controllo di sicurezza richiesto dai vettori aerei o dal gestore e/o da altri operatori.

## Art. 1 SERVIZI GRUPPO "A"

### Art. 1.1 Supporto operativo alla Polizia di Frontiera Aerea per il presidio del "varco staff"

All'interno dell'aerostazione passeggeri dell'aeroporto di Pisa è presente un varco di sicurezza (nel proseguo denominato "varco staff"), gestito dalla Polizia di Frontiera Aerea sotto la propria responsabilità, utilizzato per accedere alle aree sterili da parte di:

- ✓ Personale aeroportuale, in possesso delle previste autorizzazioni
- ✓ Equipaggi di aviazione commerciale
- ✓ Passeggeri ed equipaggi di Aviazione Generale
- ✓ Altri soggetti, diversi dai passeggeri, in possesso delle previste autorizzazioni
- ✓ Forniture di aeroporto, provviste di bordo o altro materiale da introdurre in area sterile attraverso il varco staff

L'attività di cui al presente articolo si sostanzia nel supporto operativo fornito alla Polizia di Frontiera Aerea nel presidio del varco security sopra descritto, con le modalità seguenti.

- ✓ **Orario del servizio:** tutti i giorni, dalle ore 04.30 alle ore 23.00, nel modo seguente:
  - con un operatore dalle ore 04.30 alle ore 07.00 e dalle 20.00 alle 23.00
  - con due operatori dalle 07.00 alle 20.00

L'eventuale variazione degli orari del servizio sopra riportati, derivante dal mutare delle esigenze operative, sarà comunicata all'appaltatore dalla stazione appaltante.

Inoltre, SAT si riserva la facoltà di richiedere all'appaltatore l'erogazione del servizio anche al di fuori delle fasce orarie sopra indicate, e quest'ultimo si impegna ad erogarlo.

✓ **Specifiche tecniche del servizio:** l'attività dovrà essere operativamente garantita effettuando su tutti i soggetti e gli articoli al loro seguito che nelle fasce orarie indicate transitano dal "varco staff", i previsti controlli di sicurezza, tra cui di seguito citiamo i principali:

- Controllo della titolarità e della validità del PASS aeroportuale
- Controllo della presenza dei nominativi del "*crew in servizio*" nell'apposito elenco, per i vettori per i quali è previsto
- Controllo di sicurezza della persona
- Controllo di sicurezza degli eventuali bagagli/oggetti al suo seguito
- Controllo di sicurezza di eventuali forniture di aeroporto, provviste di bordo ed ogni altro oggetto/articolo al seguito

L'accesso alle aree sterili deve essere autorizzato esclusivamente a coloro che superano tutti i suddetti controlli di sicurezza.

Le attività di controllo di cui sopra dovranno essere svolte dall'appaltatore in collaborazione ed in sinergia con il personale della Polizia di Frontiera Aerea che ha la responsabilità diretta della gestione del "varco staff", nonché di assicurare tutti gli interventi che richiedono l'esercizio di pubbliche potestà.

Nell'erogazione del servizio l'appaltatore dovrà rispettare quanto previsto dalla normativa internazionale, nazionale e locale. A titolo di esempio non esaustivo citiamo i seguenti fondamentali documenti normativi:

- Reg. (CE) 300/2008 e successive modifiche e integrazioni
- Reg. (UE) 185/2010 e successive modifiche e integrazioni
- Decisione della Commissione Europea 774/2010 e successive modifiche e integrazioni
- Programma Nazionale di Sicurezza, Parte A e Parte B, Edizione 1 del 24/02/2012 e successive modifiche e integrazioni
- Ordinanze della Direzione Aeroportuale di Pisa
- Programma di Sicurezza Aeroportuale
- Circolari e direttive dell'ENAC
- Disposizioni del locale Comitato di Sicurezza Aeroportuale

Nelle fasce orarie in cui l'appaltatore impegna due risorse, queste dovranno essere di sesso opposto per garantire le necessarie ispezioni su tutti i soggetti che transitano dal varco, ed impiegate nel modo seguente:

- n° 1 risorsa addetta al controllo delle persone
- n° 1 risorsa addetta al controllo dei bagagli/ forniture di aeroporto/provviste di bordo/altri articoli al seguito delle persone

Nelle fasce orarie in cui, invece, l'appaltatore impiega una risorsa, questa dovrà coordinarsi con la Polizia di Frontiera Aerea al fine di garantire comunque il completo controllo delle persone e dei bagagli/oggetti al loro seguito come poco sopra descritto, dividendosi i compiti di controllo.

Quando previsto dalla normativa sopra citata nonché quando espressamente richiesto da SAT, l'appaltatore dovrà dare evidenza dei controlli di sicurezza svolti alla stazione appaltante.

✓ **Macchinari da utilizzare:**

- Macchina radiogena: RX convenzionale modello Gilardoni FEP ME 975 o altra macchina analoga
- WTMD (Walk-Trough Metal Detector): CEIA 02PN20
- HHMD (Hand-Held Metal Detector): CEIA PD 140
- ETD: Itemiser3 Morpho detection DX o altra macchina analoga

**Art. 1.2 Supporto operativo alla Guardia di Finanza per il presidio del “varco carrabile”**

Nell'aeroporto di Pisa è presente un “varco carrabile”, gestito dalla Guardia di Finanza sotto la propria responsabilità, utilizzato per l'accesso alle aree sterili da parte dei mezzi ed i relativi autisti, in possesso delle previste autorizzazioni.

L'attività di cui al presente articolo si sostanzia nel supporto operativo fornito alla Guardia di Finanza nel presidio del varco carrabile sopra descritto, con le modalità seguenti

✓ **Orario del servizio:**

- lunedì-venerdì: 07.00-21.30
- sabato: 07.00-13.00 e 15.30-16.30
- domenica: 15.30-16.30

L'eventuale variazione degli orari del servizio sopra riportati, derivante dal mutare delle esigenze operative, sarà comunicata all'appaltatore dalla stazione appaltante.

Inoltre, SAT si riserva la facoltà di richiedere all'appaltatore l'erogazione del servizio anche al di fuori delle fasce orarie sopra indicate, e quest'ultimo si impegna ad erogarlo.

✓ **Specifiche tecniche del servizio:** l'attività dovrà essere operativamente garantita effettuando, su tutti i mezzi, i soggetti e gli articoli al loro seguito che nelle fasce orarie indicate transitano dal “varco carrabile”, i previsti controlli di sicurezza, tra cui di seguito citiamo i principali:

- Controllo della titolarità e della validità dei PASS aeroportuali
- Controllo del possesso e della validità della patente ADC dell'autista
- Controllo di sicurezza degli occupanti il veicolo
- Controllo di sicurezza del contenuto del veicolo, comprese le forniture di aeroporto/provviste di bordo/altri oggetti presenti
- Controllo di sicurezza del mezzo

L'accesso alle aree sterili deve essere consentito esclusivamente a mezzi, persone ed oggetti che superano tutti i suddetti controlli di sicurezza.

Le attività di controllo di cui sopra dovranno essere svolte dall'appaltatore in collaborazione ed in sinergia con il personale della Guardia di Finanza che ha la responsabilità diretta della gestione del “varco carrabile”.

Nell'erogazione del servizio l'appaltatore dovrà rispettare quanto previsto dalla normativa internazionale, nazionale e locale in materia. A titolo di esempio non esaustivo citiamo i seguenti documenti normativi:

- Reg. (CE) 300/2008 e successive modifiche e integrazioni
- Reg. (UE) 185/2010 e successive modifiche e integrazioni
- Decisione della Commissione Europea 774/2010 e successive modifiche e integrazioni
- Programma Nazionale di Sicurezza, Parte A e Parte B, Edizione 1 del 24/02/2012 e successive modifiche e integrazioni
- Ordinanze della Direzione Aeroportuale di Pisa
- Programma di Sicurezza Aeroportuale
- Circolari e direttive dell'ENAC
- Disposizioni del locale Comitato di Sicurezza Aeroportuale

La risorsa impegnata dall'appaltatore dovrà coordinarsi con la Guardia di Finanza al fine di garantire il completo controllo dei mezzi, delle persone, delle forniture di aeroporto, delle provviste di bordo e di ogni altro oggetto/articolo e dei bagagli/oggetti al loro seguito come poco sopra descritto, dividendosi i compiti di controllo.

Quando previsto dalla normativa sopra citata nonché quando espressamente richiesto da SAT, l'appaltatore dovrà dare evidenza dei controlli di sicurezza svolti alla stazione appaltante.

✓ **Macchinari da utilizzare:**

- Macchina radiogena: RX convenzionale modello Gilardoni FEP ME 975 o altra macchina analoga
- WTMD (Walk-Trough Metal Detector): CEIA 02PN20 ELLIPTIC
- HHMD (Hand-Held Metal Detector): CEIA PD 140
- ETD: Itemiser3 Morpho detection DX o altra macchina analoga

**Art. 1.3 Supporto operativo alla Guardia di Finanza per il presidio del magazzino merci**

All'interno del magazzino merci di SAT, presso l'aeroporto di Pisa, è presente un "varco di servizio", gestito dalla Guardia di Finanza sotto la propria responsabilità, utilizzato per l'accesso alle aree sterili da parte del personale aeroportuale in servizio presso il magazzino, a piedi oppure con mezzi, in possesso delle previste autorizzazioni.

L'attività di cui al presente articolo si sostanzia nel presidio del varco di servizio sopra descritto, in affiancamento alla Guardia di Finanza, con le modalità seguenti.

✓ **Orario del servizio:**

- lunedì-giovedì: 6 ore, anche non consecutive, da erogare all'interno della fascia oraria 08.00-22.00
- venerdì: 4 ore, anche non consecutive, da erogare all'interno della fascia oraria 08.00-20.00
- sabato: 5 ore, anche non consecutive, da erogare all'interno della fascia oraria 08.00-20.00
- domenica: chiuso

L'eventuale variazione degli orari del servizio sopra riportati, derivante dal mutare delle esigenze operative, sarà comunicata all'appaltatore dalla stazione appaltante.

Inoltre, SAT si riserva la facoltà di richiedere all'appaltatore l'erogazione del servizio anche al di fuori delle fasce orarie sopra indicate, e quest'ultimo si impegna ad erogarlo.

In ogni caso, la stazione appaltante comunicherà periodicamente gli orari effettivi in cui effettuare l'attività.

✓ **Specifiche tecniche del servizio:** l'attività dovrà essere operativamente garantita con n° 1 operatore e si sostanzia nell'effettuazione dei previsti controlli di sicurezza, come di seguito specificato:

- controllo di sicurezza su tutti i soggetti e gli oggetti (es. forniture di aeroporto, provviste di bordo, materiale di altro tipo stoccato temporaneamente in magazzino, ecc), esclusa la merce e la posta identificata come tale e destinata a partire per via aerea, che nelle fasce orarie indicate entrano nelle aree sterili attraverso il magazzino. I controlli da svolgere possono essere così riassunti:
  - Controllo della titolarità e della validità del PASS aeroportuale delle persone
  - Controllo di sicurezza delle persone
  - Controllo di sicurezza degli oggetti che entrano in magazzino (es. forniture di aeroporto/provviste di bordo o materiali di altro tipo)

L'accesso alle aree sterili deve essere autorizzato esclusivamente a coloro che superano tutti i suddetti controlli di sicurezza.

Le attività di controllo di cui sopra dovranno essere svolte dall'appaltatore in collaborazione ed in sinergia con il personale della Guardia di Finanza che ha la responsabilità diretta della gestione del varco.

Nell'erogazione del servizio l'appaltatore dovrà rispettare quanto previsto dalla normativa internazionale, nazionale e locale in materia. A titolo di esempio non esaustivo citiamo i seguenti documenti normativi:

- Reg. (CE) 300/2008 e successive modifiche e integrazioni
- Reg. (UE) 185/2010 e successive modifiche e integrazioni
- Decisione della Commissione Europea 774/2010 e successive modifiche e integrazioni
- Programma Nazionale di Sicurezza, Parte A e Parte B, Edizione 1 del 24/02/2012 e successive modifiche e integrazioni
- Ordinanze della Direzione Aeroportuale di Pisa
- Programma di Sicurezza Aeroportuale
- Circolari e direttive dell'ENAC
- Disposizioni del locale Comitato di Sicurezza Aeroportuale

La risorsa impegnata dall'appaltatore dovrà coordinarsi con la Guardia di Finanza al fine di garantire l'espletamento delle attività sopra descritte, dividendosi i compiti di controllo.

Quando previsto dalla normativa sopra citata nonché quando espressamente richiesto da SAT, l'appaltatore dovrà dare evidenza dei controlli di sicurezza svolti alla stazione appaltante.

✓ **Macchinari da utilizzare:**

- Macchina radiogena: RX convenzionale Dual View modello Smiths Detection HS 145180 2-IS o altra macchina analoga
- WTMD (Walk-Trough Metal Detector): CEIA 02PN20 ELLIPTIC
- HHMD (Hand-Held Metal Detector): CEIA PD 140
- ETD: Itemiser3 Morpho detection DX o altra macchina analoga

**Art. 1.4 Controllo sicurezza dei plichi del corriere espresso “FEDEX” effettuati in area in subconcessione**

Il presente servizio si sostanzia nel controllo di sicurezza dei plichi in partenza dall’aeroporto di Pisa con il corriere espresso “FEDEX”, che opera in aree in subconcessione. Di seguito descriviamo le modalità operative da seguire per l’espletamento dell’attività.

- ✓ Frequenza: lunedì-giovedì, dalle 18.30 alle 20.30
- ✓ Luogo di erogazione del servizio: all’interno del magazzino FEDEX c/o l’aeroporto di Pisa
- ✓ Macchinario radiogeno da utilizzare: RX convenzionale Dual View Smith Detection, di proprietà di FEDEX, o altra macchina analoga
- ✓ ETD: Smiths Detection o altra macchina analoga
- ✓ Modalità di controllo: il controllo sarà effettuato tramite le attrezzature di proprietà del corriere. Prima dell’inizio del servizio, è compito dell’appaltatore verificare comunque la buona funzionalità della macchina radiogena ed il rispetto dei requisiti minimi di funzionalità stabiliti dalla normativa.

La responsabilità dell’individuazione dei colli da sottoporre a controllo e della loro marcatura, a seguito del controllo stesso, è di competenza esclusiva del corriere.

L’appaltatore dovrà, quindi, effettuare il controllo soltanto sui plichi indicati dal corriere stesso.

L’appaltatore registrerà singolarmente ciascun servizio reso, secondo le proprie procedure, evidenziando però per ciascuno di essi almeno le seguenti informazioni:

- Data
- Nome corriere
- Ora inizio controllo
- Ora fine controllo
- N° colli radiogenati
- N° AWB
- Firma del corriere per accettazione

Con cadenza mensile, l’appaltatore fornirà a SAT un report di dettaglio dove evidenzierà i singoli servizi resi nel mese precedente.

SAT si riserva la facoltà di richiedere all’appaltatore l’erogazione del servizio anche al di fuori delle fasce orarie sopra indicate, e quest’ultimo si impegna ad erogarlo.

Eventuali procedure speciali di controllo saranno comunicate dell’appaltatore.

### **Art. 1.5 Controllo sicurezza dei plichi del corriere espresso “DHL” effettuati in area in subconcessione**

Il presente servizio si sostanzia nel controllo di sicurezza dei plichi in partenza dall'aeroporto di Pisa con il corriere espresso “DHL”, che opera in aree in subconcessione. Di seguito descriviamo le modalità operative da seguire per l'espletamento dell'attività.

- ✓ Frequenza: lunedì-venerdì, dalle 19.00 alle 22.00
- ✓ Luogo di erogazione del servizio: all'interno del magazzino DHL c/o l'aeroporto di Pisa
- ✓ Macchinario radiogeno da utilizzare: RX convenzionale Dual View Rapiscan 627 XR e Rapiscan 632, di proprietà di DHL, o altra macchina analoga
- ✓ ETD: Itemiser Morpho Detection o altra macchina analoga
- ✓ Modalità di controllo: il controllo sarà effettuato tramite l'utilizzo delle attrezzature di proprietà del corriere. Prima dell'inizio del servizio, è compito dell'appaltatore verificare comunque la buona funzionalità della macchina radiogena ed il rispetto dei requisiti minimi di funzionalità stabiliti dalla normativa.

La responsabilità dell'individuazione dei colli da sottoporre a controllo e della loro marcatura, a seguito del controllo stesso, è di competenza esclusiva del corriere.

L'appaltatore dovrà, quindi, effettuare il controllo soltanto sui plichi indicati dal corriere stesso.

L'appaltatore registrerà singolarmente ciascun servizio reso, secondo le proprie procedure, evidenziando però per ciascuno di essi almeno le seguenti informazioni:

- Data
- Nome corriere
- Ora inizio controllo
- Ora fine controllo
- N° colli radiogenati
- N° AWB
- Firma del corriere per accettazione

Con cadenza mensile, l'appaltatore fornirà a SAT un report di dettaglio dove evidenzierà i singoli servizi resi nel mese precedente.

SAT si riserva la facoltà di richiedere all'appaltatore l'erogazione del servizio anche al di fuori delle fasce orarie sopra indicate, e quest'ultimo si impegna ad erogarlo.

Eventuali procedure speciali di controllo saranno comunicate dell'appaltatore.

### **Art. 1.6 Scorta e custodia di armi/munizioni, in arrivo/partenza, al seguito di passeggeri che viaggiano su voli di aviazione commerciale e/o aviazione generale**

La finalità del servizio in oggetto è quella di assicurare che le armi/munizioni siano protette da eventuali manomissioni/alterazioni, dal momento dell'accettazione fino alla chiusura delle stive dell'A/M (per la partenza) oppure, viceversa, dal momento del prelievo delle stesse dalle stive dell'A/M fino alla loro consegna al passeggero proprietario, che deve avvenire all'interno degli uffici di Polaria (per l'arrivo).

L'appaltatore registrerà singolarmente ciascun servizio reso, secondo le proprie procedure, evidenziando però per ciascuno di essi almeno le seguenti informazioni:

- Data
- N° del volo interessato
- Vettore interessato
- Nome del passeggero proprietario delle armi/munizioni scortate
- N° e tipologia delle armi/munizioni scortate

Con cadenza mensile, l'appaltatore fornirà a SAT un report di sintesi suddiviso per vettore dove evidenzierà i singoli servizi resi nel mese precedente.

Per l'attività di scorta e custodia, potranno essere utilizzati i carrelli chiusi e trainabili manualmente messi a disposizione da SAT, concessi in comodato gratuito, oppure altri mezzi idonei di proprietà dell'appaltatore.

#### ***Art. 1.6.1 Scorta e custodia in partenza***

L'attività ha inizio al momento in cui il passeggero con al seguito armi/munizioni ha espletato le attività di check-in.

In questo momento, l'appaltatore prende in carico le armi/munizioni, riposte in idonei contenitori, e ne garantisce:

- ✓ il controllo di sicurezza, presso il "varco staff" posizionato nel termina passeggeri, espletato secondo le modalità stabilite nella normativa nazionale ed internazionale in materia, per accertare che all'interno dei contenitori non siano occultati articoli diversi dalle armi/munizioni e/o il cui trasporto a bordo dell'A/M sia comunque considerato proibito
- ✓ idonea scorta e custodia, dal momento dell'accettazione fino al loro caricamento nelle stive dell'A/M e fino a quando queste ultime non sono state chiuse

#### ***Art. 1.6.2 Scorta e custodia in arrivo***

L'attività ha inizio al momento in cui le armi/munizioni vengono scaricate dalle stive dell'A/M e si conclude al momento della loro riconsegna al passeggero proprietario; consegna che deve avvenire all'interno degli uffici di Polaria.

In questo lasso di tempo, l'appaltatore garantisce idonea scorta e custodia delle armi/munizioni.

#### ***Art. 1.6.3 Frequenza***

Il servizio di scorta, come detto in premessa, deve essere garantito su tutti i voli di aviazione commerciale e aviazione generale che trasportano armi/munizioni, sia in arrivo che in partenza.

Vista la tipologia e la natura del servizio, non è possibile definire con congruo anticipo e con precisione le tempistiche entro le quali far pervenire all'appaltatore la richiesta di erogazione dello stesso.

Ciò premesso, l'appaltatore si impegna comunque ad erogare il servizio indipendentemente dal preavviso fornito.



## Art. 1.7 Vigilanza e Pattugliamento delle aree sterili/critiche

- **Obiettivo:** La finalità dell'attività di sorveglianza e pattugliamento, come previsto al punto 1.5 del PNS Parte A, è quella di monitorare che:
  - le persone non autorizzate e non sottoposte ai previsti controlli di sicurezza possano aver avuto accesso alle aree lato volo;
  - le persone non autorizzate abbiano accesso a bagagli da stiva già sottoposti a controllo e ad aeromobili;
  - le persone non autorizzate abbiano accesso ad aree non di propria competenza;
  - i veicoli non autorizzati e non sottoposti ai previsti controlli di sicurezza possano aver avuto accesso alle aree lato volo;
  - i veicoli non autorizzati abbiano accesso ad aree non di propria pertinenza.
  
- **Dove erogare il servizio:** all'interno delle aree critiche/sterili, e più precisamente:
  - Piazzale A/M
  - Smistamento Bagagli
  - Magazzino merci SAT
  - Officina meccanica
  
- **Frequenza:** n° 1 ronda giornaliera, della durata di circa due ore da espletare indicativamente all'interno della fascia oraria 05.00-24.00. La ronda sarà pianificata e comunicata all'Impresa su base settimanale.
  
- **Personale impiegato:** il servizio sarà erogato da n° 1 GPG non armata.  
Il personale impiegato dall'Impresa di sicurezza dovrà essere in possesso della qualifica di Guardia Particolare Giurata e della certificazione di Addetto alla Security Aeroportuale, entrambi in corso di validità. Dovrà inoltre essere in possesso della formazione, iniziale e ricorrente, prevista dalla normativa di settore. Durante l'espletamento del servizio, il personale dovrà essere dotato di un apparecchio telefonico e/o radio che gli permetta di comunicare tempestivamente con Polaria.
  
- **Modalità operative:** per ciascuna ronda dovranno essere effettuati almeno i controlli seguenti:
  - controllare se i confini tra le aree sterili e gli altri settori sono adeguatamente protetti (es. presenza e stato manutentivo della recinzione perimetrale, modalità di protezione e modalità di chiusura, quando non operativi, dei varchi di accesso alle aree sterili, ecc);
  - controllare, a campione e su base casuale, l'esposizione e la validità dei tesserini di ingresso in aeroporto da parte dei soggetti presenti nelle aree critiche/sterili. Tale controllo deve essere effettuato ponendo particolare attenzione all'area smistamento bagagli;
  - controllare, a campione e su base casuale, l'esposizione e la validità dei tesserini di ingresso in aeroporto per i mezzi presenti nelle aree critiche/sterili;

- controllare che i bagagli da stiva, la merce, la posta ed il materiale, già sottoposto a controllo di sicurezza ed in attesa di essere caricato a bordo degli A/M sia adeguatamente protetto da interferenze illecite;
  - controllare, a campione e su base casuale, che gli A/M che si trovano in parte critica siano protetti conformemente a quanto disposto dalla normativa di riferimento;
  - in presenza di cantieri e/o lavorazioni in area sterile, che prevedano l'utilizzo di attrezzi da lavoro, nonché all'interno dell'officina meccanica, controllare che tali articoli siano sempre sotto la supervisione del personale preposto, che quest'ultimo sia autorizzato a introdurli in area sterile e quindi detenerveli, nonché che siano sempre custoditi in sicurezza in assenza di una supervisione e/o vigilanza continua.
- **Registrazione del servizio:** I controlli sopra citati dovranno essere effettuati e registrati utilizzando apposita check-list, realizzata a cura dell'Impresa ma contenente almeno le informazioni di cui al fac-simile riportato come Allegato 1. Per ciascun item verificato, dovranno essere riportate almeno le informazioni seguenti:
- *Annotazioni:* indicare il maggior numero di dettagli possibili circa i controlli effettuati
  - *Esito:* riportare, per ciascun Item, l'esito del controllo e precisamente:
    - Full Compliant (FC): pienamente conforme al dettato normativo ed alle procedure di servizio
    - Not Compliant, with Minor Deficiencies (MD): non conforme con carenze minori
    - Not Compliant, with Serious Deficiencies (SD): non conforme con gravi carenze
    - Not Applicable (SD): non applicabile
- **Gestione Non Conformità (NC):** nel caso in cui la GPG impegnata nel servizio rilevi una situazione di Non Conformità/violazione rispetto alle disposizioni normative dovrà:
- contestarla verbalmente al trasgressore, se le circostanze lo permettono, invitandolo a sanare immediatamente la situazione (es. invitandolo ad esporre in modo ben visibile il Tesserino di ingresso in aeroporto, oppure a lasciare immediatamente l'area se sprovvisto di un Tesserino che lo autorizza a permanervi)
  - registrarla sulla check-list di controllo
  - inviare a fine turno una relazione alla Direzione Aeroportuale, Polaria, Guardia di Finanza e SAT, fornendo tutti i dettagli necessari affinché gli Enti preposti possano porre in essere le azioni di competenza

In presenza di una non conformità e/o violazione grave (*SD: Serious Deficiencies*), tale da compromettere la sicurezza delle operazioni, l'operatore dovrà contattare immediatamente e senza indugio la Polaria per gli interventi di competenza.

Nel caso in cui, per qualsiasi motivo, non fosse possibile contattare Polaria o quest'ultima non fosse rapidamente reperibile, dovrà essere contattata la Guardia di Finanza.

## **Art. 2 SERVIZI GRUPPO “B”**

### **Art.2.1 Servizi di sicurezza su passeggeri e bagagli in partenza con voli classificati come sensibili, a Livello 2 (Intermedio) o 3 (Alto)**

Il Programma Nazionale di Sicurezza stabilisce, in capo ai Vettori che operano voli classificati “sensibili”<sup>1</sup> in partenza dal territorio nazionale, l’obbligo di assicurare alcuni servizi di security supplementari.

Il presente articolo disciplina l’espletamento, presso l’Aeroporto G. Galilei di Pisa, dei servizi supplementari di security previsti al momento dall’Allegato n. 1 alla Parte B del PNS, Ed. 1 del 24 febbraio 2012, e precisamente:

- ✓ ripetizione del controllo sicurezza su passeggeri e bagaglio a mano, effettuato prima dell’imbarco. Tale controllo, effettuato su base continua e casuale, non dovrà essere inferiore al 10% per i voli classificati sensibili a Livello 2 ed al 20% per i voli classificati sensibili a Livello 3
- ✓ sorveglianza e scorta dei bagagli da stiva dal momento del controllo fino all’imbarco sull’aeromobile

Per ciascuno dei servizi descritti nel presente articolo l’appaltatore dovrà fornire a SAT, con cadenza mensile, l’opportuna e dettagliata documentazione attestante l’erogazione dei servizi resi nel mese precedente.

#### **Art. 2.1.1 Ripetizione del controllo sicurezza su passeggeri e bagaglio a mano, effettuato prima dell’imbarco**

Il servizio dovrà essere reso in conformità a quanto stabilito dal Programma Nazionale di Sicurezza, nonché alle disposizioni impartite in sede locale dal Comitato di Sicurezza Aeroportuale.

In presenza di più voli sensibili in partenza per destinazioni *extra-schengen*, considerata la conformazione delle sale partenze dedicate all’imbarco di tali voli, il servizio potrà essere reso posizionando la/e Guardia Particolare Giurata (GPG) immediatamente alle spalle della/e postazione/i di controllo passaporti operativa/e (che possono variare da un minimo di uno ad un massimo di due blocchi, in funzione della schedulazione dei voli), nelle fasce orarie in cui è previsto l’imbarco dei voli sensibili.

Allorquando sia adottabile questa configurazione operativa, il servizio:

- ✓ avrà inizio al momento dell’apertura della/e postazione/i controllo passaporti
- ✓ avrà fine al momento in cui l’ultimo passeggero dell’ultimo volo sensibile è stato imbarcato sull’A/M

Ai sensi di quanto stabilito dal Programma Nazionale di Sicurezza, il controllo dovrà essere effettuato con il criterio del “continuous search” e dovrà essere effettuato su una percentuale di passeggeri e bagagli a mano non inferiore al 10% per i voli classificati sensibili a Livello 2 ed al 20% per i voli classificati sensibili a Livello 3.

---

<sup>1</sup> Volo sensibile: I voli possono essere classificati come sensibili, dal Ministero dell’Interno, in relazione ad una minaccia permanente o congiunturale che richiede un aumentato livello di attenzione

In tale configurazione, l'appaltatore dovrà impiegare un numero di Guardie Particolari Giurate sufficiente a garantire l'espletamento del servizio con le modalità previste dalla normativa sopra citata.

In presenza, invece, di voli sensibili con destinazioni differenti o comunque in ogni altra situazione in cui non sia possibile/opportuno utilizzare la configurazione operativa sopra menzionata, l'appaltatore dovrà posizionare le Guardie Giurate, in numero sufficiente a garantire l'espletamento del servizio con le modalità previste dalla normativa sopra citata, in un punto da concordare con la stazione appaltante in prossimità (prima o dopo) dei cancelli d'imbarco dei voli sensibili interessati.

## **Art. 2.1.2 Sorveglianza e scorta dei bagagli da stiva**

### ***2.1.2.1 Sorveglianza bagagli da stiva***

Il servizio dovrà essere reso in conformità a quanto stabilito Programma Nazionale di Sicurezza, nonché alle disposizioni impartite in sede locale dal Comitato di Sicurezza Aeroportuale.

Il servizio di sorveglianza dei bagagli è finalizzato ad evitare la manomissione/alterazione dei bagagli da stiva che hanno superato il previsto controllo di sicurezza, fino al loro caricamento nelle stive dell'aeromobile.

Il servizio:

- ✓ avrà inizio al momento dell'accettazione del primo bagaglio del volo interessato
- ✓ avrà fine al momento in cui l'ultimo bagaglio del volo interessato lascia lo smistamento bagagli per essere scortato sotto bordo all'aeromobile e caricato in stiva

I bagagli dei voli sensibili saranno raccolti sulle circoline presenti nel sistema di smistamento bagagli dell'aeroporto di Pisa da parte del personale incaricato.

L'appaltatore dovrà posizionarsi in prossimità delle circoline e controllare l'attività di caricamento dei bagagli sui carrelli da parte del personale addetto, sorvegliare l'area in modo da evitare l'avvicinamento ai bagagli di persone non autorizzate e la loro manomissione o indebita manipolazione.

### ***2.1.2.2 Scorta bagagli da stiva***

Il servizio di scorta bagagli è finalizzato ad evitare la manomissione/alterazione dei bagagli da stiva non containerizzati che hanno superato il previsto controllo di sicurezza, durante il tragitto dallo smistamento bagagli all'aeromobile ed in fase di caricamento.

Il servizio:

- ✓ ha inizio al momento in cui il primo bagaglio del volo interessato lascia lo smistamento bagagli per essere scortato sotto bordo all'aeromobile e caricato in stiva
- ✓ ha fine al momento della chiusura delle stive dell'aeromobile, e comprende anche:
  - il controllo delle stive dell'A/M prima dell'inizio del carico, finalizzato a rilevare l'eventuale presenza di articoli proibiti all'interno delle stesse

- la supervisione dell'attività di carico, con il fine di preservare, anche in questo caso, la sicurezza dei bagagli, da espletare fino al momento della chiusura delle stive (conclusione del servizio)

Durante l'attività di scorta deve essere garantito lo stato di sicurezza dei bagagli trasportati.

### **Art. 2.2 Ogni altro servizio/controllo di sicurezza richiesti dai vettori aerei o dal gestore e/o da altri operatori.**

I servizi/controlli oggetto del presente articolo, diversi da quelli descritti agli articoli precedenti, possono essere richiesti dalla stazione appaltante per proprie esigenze operative oppure a fronte di accordi con i vettori aerei o altri operatori aeroportuali.

A titolo di esempio non esaustivo di questa tipologia di servizi/controlli di sicurezza citiamo i seguenti:

- scorta di persone sprovviste di pass aeroportuale;
- scorta di opere d'arte, da/per l'aeromobile;
- ispezione degli aeromobili;
- attività di sorveglianza non armata durante gli interventi tecnici (es. manutenzione) che interessano il confine tra area sterile ed area non sterile.

L'appaltatore si impegna ad eseguire il servizio come espressamente richiesto dalla stazione appaltante, in base alle esigenze operative, tutti i giorni dell'anno (festività comprese), entro 2 (due) ore dalla chiamata in orario diurno (07.00-22.00) ed entro 3 (tre) ore dalla chiamata in orario notturno (22.00-07.00).

Con cadenza mensile, l'appaltatore fornirà a SAT un report di sintesi suddiviso per vettore dove evidenzierà i singoli servizi resi nel mese precedente.

### **Art. 3 Requisiti della “impresa di sicurezza” appaltatrice e del personale impiegato**

#### **Art. 3.1 Licenze richieste**

Licenza/autorizzazione ex art. 134 del T.U.L.P.S. n. 773 del 18/06/1931

#### **Art. 3.2 Requisiti soggettivi per lo svolgimento dell'attività**

Sarà richiesto di attestare e fornire evidenza alla Stazione Appaltante, al massimo entro 46 giorni estendibili a 91 giorni - nel caso in cui si rendessero necessari specifici accertamenti d'ufficio da parte degli Enti Competenti al rilascio delle autorizzazioni, (vedi anche quanto previsto dal D.M. 23 febbraio 2000) - dalla comunicazione dell'aggiudicazione definitiva e comunque prima dell'inizio dell'attività, sotto pena di decadenza dall'assegnazione del servizio e previo incameramento della cauzione prestata:

- a) il possesso della licenza/autorizzazione ex art. 134 del T.U.L.P.S. n. 773 del 18/06/1931, rilasciata dalla competente Prefettura e abilitante l'esercizio dell'attività anche nell'ambito della Provincia di Pisa, per lo svolgimento dei servizi di sicurezza in ambito aeroportuale oggetto del presente capitolato tecnico
- b) il possesso dell'autorizzazione ENAC allo svolgimento delle attività di sicurezza aeroportuale rilasciata dalla Direzione Aeroportuale di Pisa, ai sensi del D.M. 29 gennaio

1999, n. 85 in base ai requisiti dell'Allegato A del medesimo decreto e la rispondenza agli adempimenti di cui all'art. 2 c. 2 del D.M. 23 febbraio 2000 n. 12-T

- c) il possesso delle necessarie certificazioni ed autorizzazioni, previste dal D.M. 29 gennaio 1999, n. 85 per tutto il personale impiegato nei servizi oggetto dell'appalto, comprese le certificazioni per l'utilizzo delle macchine radiogene specificatamente citate agli art. 1.1, 1.2, 1.3 e 1.4
- d) l'affidamento della responsabilità dei controlli di sicurezza in ambito aeroportuale oggetto dell'appalto ad un Direttore Tecnico, in possesso della idonea formazione attestata da Istruttore Certificato ENAC e della relativa certificazione rilasciata dalla locale Direzione Aeroportuale. Il Direttore Tecnico rappresenta il riferimento in loco dell'appaltatore nei confronti del Security Manager della stazione appaltante e dell'ENAC per tutti gli aspetti di carattere operativo e gestionale.

Si richiede inoltre la disponibilità di personale, in quantità congrue, sia di sesso maschile che di sesso femminile, al fine di poter garantire l'attività di ispezione manuale dei passeggeri/operatori aeroportuali, di sesso maschile e femminile, durante l'erogazione di tutti i servizi oggetto del presente capitolato tecnico, con particolare riferimento agli artt. 1.1, 1.2, 1.3 e 2.1.1

A titolo non esaustivo, citiamo di seguito per pronta consultazione i principali documenti normativi di riferimento in materia:

- Reg. (CE) 300/2008 e successive modifiche e integrazioni
- Reg. (UE) 185/2010 e successive modifiche e integrazioni
- Decisione della Commissione Europea 774/2010 e successive modifiche e integrazioni
- Programma Nazionale di Sicurezza, Parte A e Parte B, Edizione 1 del 24/02/2012 e successive modifiche e integrazioni
- Ordinanze della Direzione Aeroportuale di Pisa
- Programma di Sicurezza Aeroportuale
- Circolari e direttive dell'ENAC
- Decreto Ministeriale n. 85 del 29 gennaio 1999 e successive modifiche e integrazioni
- Decreto Ministeriale n.12-T del 23/02/2000 e successive modifiche e integrazioni
- Disposizioni del locale Comitato di Sicurezza Aeroportuale