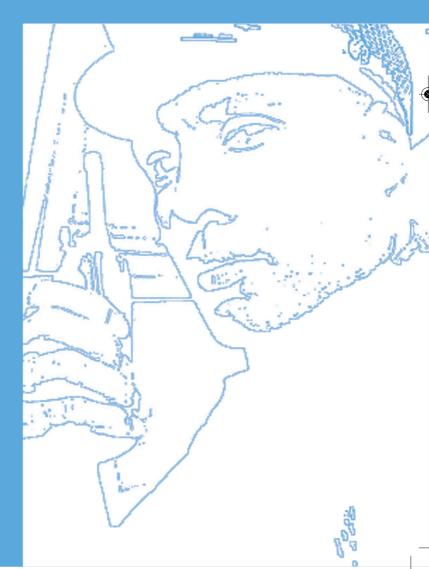


# QUADERNI DELLA VIGILANZA PRIVATA

IL DM 154 DEL 2009 SUI SERVIZI
DI SICUREZZA SUSSIDIARIA E IL DISCIPLINARE DEL CAPO DELLA
POLIZIA IN MATERIA DI FORMAZIONE DELLE GUARDIE GIURATE.
INTEGRAZIONE DEL VOLUME
"VADEMECUM DELLA GUARDIA PARTICOLARE GIURATA
INCARICATA DI PUBBLICO SERVIZIO"





#### **CREDITS**

Il Quaderno è stato realizzato a cura di:

Vincenzo ACUNZO – Sostituto Commissario della Polizia di Stato – Coordinatore dell'Unità organizzativa per la Vigilanza privata del Dipartimento della Pubblica Sicurezza.

Si ringrazia la dott.ssa Angela GABRIELE per la preziosa e qualificata collaborazione offerta anche nella redazione di questo Quaderno, in particolare per il lavoro di ricerca normativa e l'organizzazione del testo.

Alla Cabina di Regia che ha definito gli argomenti trattati e ne ha coordinato la redazione hanno partecipato:

Parmenio Stroppa Luigi Gabriele Vincenzo Dell'Orefice Michele Carpinetti Claudio Moro Daniele Conti

#### **PREFAZIONE**

Il contratto collettivo nazionale di lavoro è il cardine della disciplina dell'attività degli operatori di vigilanza privata, trasporto e scorta valori, attività particolarmente delicata e di profilo complesso.

Nel contesto contrattuale per decisione coesa delle parti stipulanti il CCNL stesso, ha preso nel tempo forma l'esigenza di individuare uno strumento paritetico che fosse utile a conseguire, con maggior capacità di aderenza alla realtà, risultati – pur se non specificatamente contrattuali – indispensabili ad un miglior funzionamento, nel complesso, delle relazioni tra le parti sociali.

Nasce così E.BI.N.VI.P., Ente Bilaterale Nazionale della Vigilanza Privata, costituito nel 2002 su iniziativa delle associazioni datoriali e delle organizzazioni sindacali dei lavoratori di categoria stipulanti il CCNL.

Molteplici e varie sono le funzioni dell'Ente, fra le quali, di particolare rilevanza, quelle tese al miglioramento delle condizioni di vita, lavoro e aggiornamento professionale degli operatori di comparto, per la completa individuazione delle quali di fa rinvio alla normativa contrattuale.

Nel recente periodo, in aggiunta a tali funzioni, ha assunto particolare rilevanza il rilascio della Certificazione liberatoria, strumento di attestazione di correttezza dello svolgimento dell'attività, recepito in specifica norma di legge dall'ordinamento vigente.

Requisito indispensabile per un corretto svolgimento dell'attività è senz'altro quello della adeguata informazione sulla natura della stessa e sulla particolare valenza ad essa riconducibile, che deve essere fornita all'operatore primario, la Guardia particolare giurata, che ha assunto la qualifica di incaricato di pubblico servizio.

Scopo di questo manuale è appunto quello di consentire a questa importante figura professionale, la Guardia particolare giurata, di conoscere, in maniera diretta e pratica, l'essenza della propria attività al servizio della collettività e, contemporaneamente, regole, potestà e limitazioni alla stessa riconducibili.

Infatti la conoscenza precisa e puntuale delle competenze e dei limiti relativi al ruolo di incaricato di pubblico servizio costituiscono gli elementi necessari per un corretto e puntuale svolgimento della funzione della G.P.G. e quindi per il miglior servizio finalizzato alla qualificazione delle prestazioni alla utenza ed alla più ampia sicurezza dei cittadini.

Il Vice Presidente *Avv. Luigi Gabriele* 

Il Presidente Parmenio Stroppa

#### **PRESENTAZIONE**

Continua il lavoro di divulgazione e aggiornamento che i Quaderni portano avanti da anni: questa volta, in particolare, si passa dal generale al particolare approfondendo le tematiche relative alla sicurezza sussidiaria, tema di grande interesse ed attualità che, dopo un'evoluzione di circa dieci anni, vede oggi la sua più concreta applicazione.

Dieci anni perché, in effetti, è dal 2005 che si è cominciata ad avvertire l'esigenza di una diretta partecipazione del privato nella gestione della sicurezza pubblica. In particolare, la lunga sequenza di attentati terroristici che interessò i Paesi mediorientali (Sharm el Sheik, 23 luglio 2005; Amman, 10 novembre 2005) ed europei (Madrid, 11 marzo 2004; Londra, 7 e 21 luglio 2005) indusse ad incrementare le misure di sicurezza, di vigilanza e di controllo sul territorio nazionale, anche attraverso iniziative finalizzate a rendere più ampia ed efficace l'azione di contrasto del terrorismo internazionale, mediante specifiche e mirate disposizioni volte a perfezionare norme ed istituti già in vigore, e a potenziare, in particolare, gli strumenti di indagine e di controllo.

A tale scopo, venne adottato il decreto legge 21 luglio 2005, n. 144, recante misure urgenti per il contrasto del terrorismo internazionale, convertito con modificazioni dalla legge 31 luglio 2005, n. 155, che conteneva (e contiene ancora, a parte qualche modifica), tra le altre, disposizioni relative a:

- a) cittadini stranieri sospettati di appartenere o favorire organizzazioni terroristiche;
- b) potenziamento dell'attività informativa ed investigativa, attraverso l'estensione ai servizi informativi e di sicurezza della facoltà di intercettazione preventiva, la costituzione di unità investigative interforze antiterrorismo e la conservazione e l'utilizzazione dei dati del traffico telefonico e telematico;
- c) importazione, commercializzazione, trasporto ed impiego di particolari tipologie di esplosivi ed all'esercizio del mestiere di fochino;
- d) identificazione personale attraverso il prelievo di elemento organici per la determinazione del DNA;
- e) di particolare rilievo ai fini della presente trattazione, recupero di risorse delle Forze di Polizia per meglio destinarle ai compiti istituzionali di prevenzione, investigazione e controllo del territorio, prevedendo, in particolare:

- l'affidamento a guardie giurate o ad istituti di vigilanza privata dei servizi di sicurezza per i quali non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego delle forze di polizia, nell'ambito dei porti, delle stazioni o altri luoghi interessati a pubblici trasporti, analogamente a quanto già previsto per gli aeroporti dall'articolo 5 del decreto legge n. 9 del 1992;
- l'attribuzione ai militari adibiti a compiti di vigilanza ad obiettivi fissi di funzioni di sicurezza.

#### **L'ORIGINE DEL D.M. 154/2009**

Con appositi decreti ministeriali si è provveduto, negli anni, a dare attuazione alle sopra indicate disposizioni e, in particolare, con il decreto ministeriale 15 settembre 2009, n.154, è stata data attuazione alle disposizioni dell'articolo 18, comma 2, del decreto legge n. 144 del 2005, relativamente all'affidamento a guardie giurate o ad istituti di vigilanza privata dei servizi di sicurezza per i quali non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego delle forze di polizia, nell'ambito dei porti, delle stazioni o altri luoghi interessati a pubblici trasporti, analogamente a quanto era già previsto per gli aeroporti dal decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione, di concerto con il Ministro dell'Interno, del 29 gennaio 1999, n. 85, adottato in attuazione dell'art. 5 del decreto legge 18 gennaio 1992, n. 9, convertito della legge 28 febbraio 1992, n. 217.

Con il D.M. 154/2009 sono stati determinati i requisiti dei soggetti concessionari, con particolare riferimento all'addestramento del personale impiegato, alla disponibilità di idonei mezzi di protezione individuale per il personale stesso, al documentato e puntuale rispetto di ogni disposizione di legge o regolamento in materia, incluse le caratteristiche funzionali delle attrezzature tecniche di rilevazione eventualmente adoperate, così da assicurare la contemporanea realizzazione delle esigenze di sicurezza e di quelle del rispetto della dignità della persona.

### **SOMMARIO**

CREDITS	Pag.	V
PREFAZIONE	Pag.	VI
PRESENTAZIONE	Pag.	IX
1. IL D.M. 15 SETTEMBRE 2009, N. 154	<b>»</b>	3
1.1 Il Decreto	<b>&gt;&gt;</b>	3
1.2 L'Articolato	<b>&gt;&gt;</b>	3
1.3 I requisiti per le guardie giurate addette ai servizi di		
sicurezza sussidiaria. L'addestramento	<b>&gt;&gt;</b>	7
1.4 Allegato A. Requisiti personali e professionali degli		
addetti ai controlli di sicurezza	<b>»</b>	8
2. IL CONCETTO DI SICUREZZA SUSSIDIARIA	<b>»</b>	11
3. LA DIRETTIVA APPLICATIVA DEL D.M. 154/2009	<b>»</b>	15
4. IL DISCIPLINARE PER LA FORMAZIONE DELLE GUARDIE GIURATE ADDETTE AI SERVIZI		
DI SICUREZZA SUSSIDIARIA	<b>&gt;&gt;</b>	17
4.1 Allegato Tecnico. I programmi per la formazione		
delle guardie giurate	<b>»</b>	20
5. I SERVIZI DI SICUREZZA SUSSIDIARIA IN FUNZIONE	E	
ANTIPIRATERIA	<b>»</b>	29
6. IL NUCLEO DI VIGILANZA E CONTROLLO	<b>»</b>	37
7. CONCLUSIONI	<b>»</b>	39

# 1. IL D.M. 15 SETTEMBRE 2009, N. 154, SUI SERVIZI DI SICUREZZA SUSSIDIARIA

#### 1.1 Il Decreto

Il Decreto del Ministero dell'Interno 15 settembre 2009, n. 154 (attuativo dell'art. 18 del decreto legge 27 luglio 2005, n. 144, recante misure urgenti per il contrasto del terrorismo internazionale, convertito con modificazioni nella legge 31 luglio 2005, n. 155), pubblicato in Gazzetta ufficiale del 5 novembre 2009, contiene le "disposizioni per l'affidamento dei servizi di sicurezza sussidiaria nell'ambito dei porti, delle stazioni ferroviarie e dei relativi mezzi di trasporto e depositi, delle stazioni delle ferrovie metropolitane e dei relativi mezzi di trasporto e depositi, nonché nell'ambito delle linee di trasporto urbano, per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà".

Come anticipato, il D.M. disciplina l'affidamento alle guardie giurate (sia dipendenti dai gestori dei servizi che da istituti di vigilanza privata) dei servizi di sicurezza sussidiaria nell'ambito dei porti, delle stazioni ferroviarie, delle stazioni delle ferrovie metropolitane nonché nell'ambito delle linee di trasporto urbano ed extraurbano, fissando altresì le condizioni, gli ambiti funzionali, le modalità per l'affidamento dei servizi, i requisiti dei soggetti affidatari e le caratteristiche funzionali delle attrezzature tecniche di rilevazione eventualmente adoperate.

#### 1.2 L'Articolato

Gli **articoli 1 e 2** e individuano l'ambito applicativo del regolamento e i servizi di sicurezza complementare. In sostanza, il regolamento disciplina i servizi di sicurezza sussidiaria che possono essere espletati, direttamente (ex art. 133 Tulps) o tramite istituti di vigilanza privata (con licenza ex art. 134), in ogni caso con l'impiego di guardie particolari giurate, dagli enti o società di gestione portuale, dalle società ferroviarie e dei servizi di trasporto in concessione, nell'ambito di:

**→** porti;

- >> stazioni ferroviarie;
- **→** terminal passeggeri;
- ➤ relativi mezzi di trasporto e depositi.

Chiaramente, sono esclusi i servizi di controllo per i quali è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego di Forze di Polizia.

Il decreto distingue i servizi di sicurezza sussidiaria in due gruppi:

- ➤ servizi di controllo, di scorta e di vigilanza a cose, già affidabili a privati alla luce della normativa di pubblica sicurezza;
- ➤ servizi più complessi o delicati (quali il controllo del bagaglio a mano, il controllo dei varchi, la vigilanza ai terminal passeggeri o simili), affidati alla sicurezza privata ad integrazione dei servizi esercitati dalla forza pubblica (come accade ad es. negli aeroporti).

L'impiego delle guardie giurate, nello specifico, è previsto per l'espletamento dei seguenti servizi:

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

trasporto in concessione, per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego operativo di appartenenti alle Forze di Polizia.

Inoltre, nell'ambito dei <u>piani di sicurezza delle stazioni ferroviarie e dei porti</u> approvati dai Prefetti, le <u>guardie giurate</u>, <u>sotto la vigilanza degli organi di Polizia competenti</u> (che intervengono nel caso in cui sia richiesto l'esercizio della pubblica potestà), possono essere impiegate anche per i seguenti <u>servizi</u>:

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

Infine, alle guardie giurate che prestano servizio <u>a bordo dei treni o delle</u> <u>navi</u> possono essere richiesi compiti di <u>collaborazione con il personale addetto</u> all'esercizio, alla custodia e alla manutenzione dei servizi di bordo (ad esclusione delle attività di polizia ferroviaria e della navigazione).

Il regolamento stabilisce poi che le guardie giurate che prestano servizio negli ambiti sopra indicati hanno il dovere di prestare la <u>massima attenzione</u> all'osservazione di tutto quanto possa avere rilievo per la sicurezza dei cittadini e, in particolare:

- → nell'attività di vigilanza o controllo: segnalare immediatamente al competente organo di Polizia le notizie di rilievo per l'ordine e la sicurezza pubblica e per la sicurezza dei cittadini;
- → nell'attività di video-sorveglianza e teleallarme: conservare e mettere immediatamente a disposizione dell'autorità di pubblica sicurezza e degli organi di polizia giudiziaria i supporti tecnici contenenti dati di interesse per la prevenzione e repressione dei reati.

A tal fine, gli istituti di vigilanza (o le altre strutture di sicurezza privata) sono tenuti a munire le proprie centrali operative di idonei collegamenti con quelle dei competenti organi di polizia, utilizzando sistemi di trasmissione idonei ad assicurare il rapido interscambio di dati e di notizie.

L'articolo 3 disciplina <u>le condizioni e le modalità di svolgimento dei servizi di sicurezza sussidiaria</u>, che, come anticipato, possono essere espletati, direttamente (ex art. 133 Tulps) o tramite istituti di vigilanza privata (con licenza ex art. 134), in ogni caso con l'impiego di guardie particolari giurate, dagli enti o società di gestione portuale, dalle società ferroviarie e dei servizi di trasporto in concessione,

Condizione per lo svolgimento dei servizi di sicurezza sussidiaria è l'<u>autorizzazione del Prefetto</u>, previo accertamento della sussistenza dei requisiti degli organismi affidatari e del personale, coerenti con i servizi da espletare, di cui al successivo **articolo 4**, in analogia con quanto previsto dall'allegato A del regolamento n. 85 del 1999. La norma individua altresì le modalità di accertamento dei predetti requisiti.

Spetta al <u>Questore approvare le modalità di espletamento dei servizi</u>, sulla base delle direttive tecnico-operative impartite dal Ministero dell'interno -Dipartimento della Pubblica Sicurezza.

L'articolo 5 stabilisce le <u>caratteristiche funzionali minime delle attrezzature tecniche</u>, il cui accertamento viene rimesso ad un'apposita commissione istituita presso il Dipartimento della Pubblica Sicurezza. Per le specifiche tecniche minime delle apparecchiature e per le procedure di test si applica l'allegato C del regolamento n. 85 del 1999. L'accertamento non è richiesto per le apparecchiature già verificate a norma dell'art. 6 di tale regolamento.

L'articolo 6 ha ad oggetto l'addestramento del personale addetto ai servizi di sicurezza sussidiaria, mediante specifici programmi definiti dal Ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza e differenziati a seconda della natura dei servizi e delle mansioni cui gli addetti alla sicurezza sono adibiti.

La norma prevede inoltre lo svolgimento di specifiche prove d'esame nonché l'istituzione di un'apposita commissione per l'accertamento dei requisiti addestrativi del personale (*v. paragrafo seguente*).

L'**articolo 7** attribuisce al Dipartimento della Pubblica Sicurezza, mediante un <u>Nucleo di ispettori esperti</u> (designati in base alle specifiche competenze

nei settori di Polizia di Frontiera, Amministrativa, Ferroviaria e Scientifica), l'esercizio delle <u>funzioni di vigilanza e di controllo</u> sui servizi, sugli addetti, sui macchinari e sulle misure adottate, con particolare riferimento alla funzionalità del servizio e al rispetto degli standard richiesti, prevedendo <u>sanzioni</u> in caso di inosservanza delle disposizioni del regolamento stesso.

Infine, l'**articolo 8** contiene le <u>disposizioni finali</u>, prevedendo che all'adempimento dei compiti attribuiti al Ministero dell'Interno si provvede nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali di cui all'articolo 18, comma 3-bis, del decreto n. 144 del 2005.

## 1.3 I requisiti per le guardie giurate addette ai servizi di sicurezza sussidiaria. L'addestramento

L'approvazione della nomina a guardia particolare giurata per l'esercizio delle attività di sicurezza sussidiaria previste dal D.M. 154/2009 è subordinata, oltre alla verifica della sussistenza dei "tradizionali" requisiti previsti dall'articolo 138 del Tulps (cittadinanza italiana o comunitaria, buona condotta, assenza di condanne per delitti, ecc.), anche ad una serie di altri requisiti personali, attitudinali e addestrativi previsti dall'allegato A del regolamento (che si riporta integralmente nel paragrafo seguente).

Inoltre, come anticipato, l'art. 6 del D.M. stabilisce che i soggetti autorizzati a svolgere i servizi di sicurezza sussidiaria in esso previsti devono provvedere all'addestramento del personale addetto ai controlli di sicurezza organizzando, anche tramite organizzazioni esterne, specifici corsi teorico-pratici. Il compito di definire i programmi di addestramento è attribuito al Ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza.

Tali programmi, differenziati a seconda delle mansioni alle quali il personale deve essere adibito, comprendono la normativa nazionale e internazionale in materia di sicurezza degli impianti e dei trasporti marittimi e ferroviari, nonché principi di legislazione di pubblica sicurezza, con particolare riferimento alla materia delle armi e degli esplosivi, alle funzioni di pubblica sicurezza, di polizia giudiziaria e di polizia di frontiera. I programmi sono rivolti al personale con mansioni di direttore tecnico, al personale addetto ai servizi di controllo e di sicurezza e al personale addetto a compiti esclusivamente tecnici.

L'accertamento dei requisiti addestrativi è effettuato da un'apposita commissione tecnica, nominata dal Prefetto, composta da esperti e presieduta da un funzionario di pubblica sicurezza designato dal Questore.

Le prove d'esame consistono in un colloquio sulle materie del programma e sulla conoscenza della lingua inglese (facoltativa) e in una prova pratica sull'impiego delle apparecchiature.

#### 1.4 Allegato A

#### Requisiti personali e professionali degli addetti ai controlli di sicurezza

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

#### 1.1. Requisiti personali

#### 1.1.1. Requisiti fisici:

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

#### 1.1.2. <u>Requisiti culturali</u>:

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

#### 1.1.3. Requisiti giuridici:

- a) qualifica di guardia particolare giurata ex articolo 133, primo comma, del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, posseduta sulla base dei requisiti di cui all'articolo 138 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza;
- b) curriculum vitae corredato di attestazione da parte dei precedenti datori di lavoro (opportunamente controllati).

#### 1.1.4. Requisiti psico-attitudinali:

- a) capacità di concentrazione, di autocontrollo e di contatto con il pubblico da accertarsi mediante test prima dell'assunzione;
- b) attitudine ad esercitare i compiti di sicurezza ed in particolare ad indi-

viduare possibili pericoli per la sicurezza anche nel comportamento delle persone presenti nell'area vigilata.

#### 1.2. Requisiti addestrativi

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

- a) assumere le responsabilità che sono loro affidate;
- b) conoscere le tecniche di lettura dei sistemi di controllo di sicurezza (metal detector, controlli radiogeni, sistemi di rilevatori particellari e rilevatori di vapori);
- c) conoscere le tecniche di posizionamento dei bagagli da sottoporre a controlli di sicurezza aperti mediante sistemi di apparecchiature di sicurezza;
- d) conoscere le tecniche di verifica manuale dei bagagli a mano, dei bagagli da stiva e delle apparecchiature elettriche, elettroniche e funzionanti a pile, delle stive e delle cabine degli aeromobili.

#### 1.3. Modalità di selezione

I candidati che rispondono ai requisiti di cui sopra dovranno essere sottoposti ad una prova preliminare e a test attitudinali ai fini dell'accertamento: del grado di conoscenza della lingua straniera;

- della capacità di concentrazione, di autocontrollo e di stabilire contatti con il pubblico;
- dell'attitudine ad esercitare le funzioni di sicurezza da svolgere.
- 1.4. Le imprese di sicurezza non devono adibire il proprio personale di sicurezza a compiti diversi da quelli inerenti alla qualità giuridica rivestita o per cui hanno ricevuto uno specifico addestramento documentato.

#### 2. IL CONCETTO DI SICUREZZA SUSSIDIARIA

La <u>sicurezza dei cittadini è un bene primario per ogni comunità civile</u>, alla cui salvaguardia concorrono, insieme all'impegno fondamentale delle autorità di pubblica sicurezza e delle forze dell'ordine, l'azione sinergica di istituzioni diverse, nell'ambito delle rispettive attribuzioni e competenze, ma anche la privata difesa, nei limiti ammessi dall'ordinamento.

Un incremento della sicurezza generale delle città e dei cittadini deve, quindi, puntare necessariamente sullo sviluppo di politiche integrate della prevenzione, nelle quali un ruolo di grande rilievo può essere assunto da una maggiore sinergia fra la "sicurezza primaria", propria degli organi specificamente preposti alla sicurezza pubblica, che vi provvedono esercitando le pubbliche potestà ad essi conferite dalla legge, e la "Sicurezza Sussidiaria", cui attendono, fra gli altri, gli Istituti di Vigilanza Privata, a mezzo delle Guardie Particolari Giurate.

Questi ultimi, in particolare, nell'esercizio dei compiti di vigilanza loro conferiti, sulla base delle normative vigenti e dei rapporti contrattuali con l'utenza, concorrono in modo particolarmente significativo all'attività di prevenzione dei reati, sia specifica che generale, ed assolvono a compiti di osservazione che pure possono concorrere in maniera importante all'individuazione di elementi informativi di rilievo per la prevenzione e repressione dei reati, senza peraltro che ne derivino costi o oneri aggiuntivi rispetto a quelli propri dei servizi espletati.

È interesse comune, allora, che tali potenzialità siano valorizzate al meglio, in un sistema coordinato ed efficace, coinvolgendo le risorse esterne e, particolarmente, la "sicurezza sussidiaria", nel raggiungimento di scopi coerenti con il pubblico interesse, facendo confluire presso i competenti organi di polizia non solo le segnalazioni di intervento e di pericolo in atto, ma anche ogni altra notizia e indicazione utile per la sicurezza pubblica e per la prevenzione e repressione dei reati.

Tornando al <u>D.M. 154/2009</u>, è importante rilevare come il Consiglio di Stato (con parere 4390/2008 del 4.2.2009) ne abbia sottolineato il <u>carattere innovativo</u> rispetto al precedente D.M. 85/1999 (sulla sicurezza aeroportuale): mentre quest'ultimo si riferisce all'ambito dei "servizi di controllo", il D.M.154/2009 attiene invece all'ambito dei "servizi di sicurezza sussidiaria", che "...costituisce un cerchio concentrico di competenze più ampio rispetto ai semplici servizi di controllo".



Per gentile concessione dell'Ufficio per gli Affari della Polizia Amministrativa e Sociale del Dipartimento della Pubblica Sicurezza

Come già anticipato, i servizi di sicurezza sussidiaria di cui al D.M. in commento possono essere espletati, direttamente o attraverso istituti di vigilanza privata, dagli enti o società di gestione portuale, dalle società ferroviarie e dei servizi di trasporto in concessione, nell'ambito dei porti, delle stazioni ferroviarie, dei terminal passeggeri e dei relativi mezzi di trasporto e depositi. Restano esclusi dall'applicazione del regolamento i servizi di controllo per il cui espletamento è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego di appartenenti alle Forze di Polizia. Per quanto riguarda il concreto espletamento delle attività, queste, previo accertamento da parte del Prefetto della sussistenza dei requisiti di cui all'art.4 del decreto, possono essere svolte direttamente dal soggetto interessato, ai sensi dell'art.133 del Tulps, ovvero affidate ad istituti di vigilanza in possesso della licenza di cui all'art.134 del Testo Unico.

Tutti i servizi di sicurezza sussidiaria individuati dal D.M. 154/2009 sono quindi svolti da guardie giurate. Ciò non significa disconoscere la funzione e la professionalità di chi all'interno della propria organizzazione già si occupa di security, ma riconoscere che la sussidiarietà della funzione, sottolineata dal Consiglio di Stato, impone il riscorso a figure di maggiore garanzia.

Proprio considerando la sussidiarietà della funzione svolta dalle guardie giurate negli ambiti individuati dal decreto, all'art.3, comma 4, è prevista una generale prescrizione di sicurezza, secondo la quale, laddove si verifichino situazioni particolari di crisi o di minaccia alla sicurezza dei trasporti, anche per effetto di contingenti emergenze internazionali, l'autorità di pubblica sicurezza può adottare (relativamente ai porti informato il Comandante del porto, ai sensi degli artt. 81 e 82 del Codice della navigazione) ogni ulteriore misura ritenuta necessaria, e richiedere ai soggetti affidatari dei servizi di controllo l'attuazione delle misure di sicurezza occorrenti, anche se non contemplate dal decreto stesso, purché non comportino l'esercizio di pubbliche funzioni.

#### 3. LA DIRETTIVA APPLICATIVA DEL D.M. 154/2009

Una volta emanato il D.M. 154/2009 il Ministero dell'Interno, per dare piena esecuzione alle prescrizioni in esso contenute, ha ritenuto opportuno attendere la piena operatività delle disposizioni del D.M. 1° dicembre 2010, n. 269, in materia di qualità degli istituti e dei servizi di vigilanza privata, attesi i riflessi che tale regolamento ha avuto sul servizio delle guardie particolari giurate e sull'attività di vigilanza in generale, contestualmente avviando e monitorando una diffusa sperimentazione sul territorio che ha permesso di evidenziare alcune problematiche applicative.

All'esito del monitoraggio, il <u>Dipartimento della Pubblica Sicurezza</u> ha diramato, il <u>26 febbraio 2015</u>, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, una <u>Circolare</u> con la quale sono stati forniti chiarimenti in ordine all'ambito di applicazione del decreto, alla formazione degli addetti ai servizi e all'attività del Nucleo di vigilanza e controllo.

Per quanto riguarda l'ambito di applicazione, la circolare stabilisce che i concessionari dei servizi, previo accertamento da parte del Prefetto della sussistenza dei requisiti di cui all'art. 4 del decreto, svolgono le attività di sicurezza indicate ai commi 1 e 2 dell'art. 2:

- → direttamente, anche a mezzo di propria articolazione organizzativa, ai sensi dell'art.133 del Tulps;
- → ovvero affidandole ad istituti di vigilanza in possesso della licenza di cui all'art.134 del Tulps.

In entrambi i casi, i servizi devono essere espletati da guardie giurate.

La circolare si occupa poi sulle <u>procedure</u>, stabilendo che i soggetti affidatari, nel caso di servizi svolti direttamente, presentano al Prefetto della provincia in cui è ubicato il porto, la stazione ferroviaria o la sede della società di servizi di trasporto in concessione, l'<u>istanza per l'affidamento dei servizi di sicurezza sussidiaria</u>. Gli istituti di vigilanza privata, invece, inoltrano al Prefetto che ha rilasciato la licenza apposita <u>comunicazione ai sensi dell'art.257-ter del Regolamento di esecuzione del Tulps</u>, fermo restando il rispetto dei requisiti previsti dal D.M. 269/2010.

All'istanza (o alla notifica di estensione in caso di istituti di vigilanza) è allegata, per la successiva approvazione da parte del Questore, la <u>bozza di regolamento di servizio</u> che reca le modalità di esecuzione delle attività di sicurezza nonché il numero degli addetti (stabilito in ragione dell'intensità di traffico prevedibile e/o riscontrabile e dell'articolazione dei piani di sicurezza). I servizi devono essere espletati, in relazione all'ambito di applicazione, nel rispetto delle prescrizioni di cui al Programma Nazionale di Sicurezza Marittima, degli altri riferimenti normativi di interesse (Regolamento (CE) 725/2005, ecc.), del D.M. 30 marzo 1920, del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753.

È evidente che la delicatezza dei compiti delle guardie giurate rende necessario un incisivo potere di indirizzo ed una costante vigilanza da parte delle autorità di pubblica sicurezza. Per questo motivo il Questore, in sede di approvazione del regolamento di servizio - sentiti il dirigente della Zona di Polizia di Frontiera ed il Capo del compartimento marittimo, nel caso dei servizi in ambito portuale, ovvero i dirigenti dei Compartimenti di Polizia Ferroviaria e/o di Polizia Stradale, per gli altri ambiti - verifica che i servizi siano coerenti con le esigenze di ordine e sicurezza pubblica ed integrativi di quelli di prevenzione e controllo assicurati dalle Forze di polizia.

# 4. IL DISCIPLINARE PER LA FORMAZIONE DELLE GUARDIE GIURATE ADDETTE AI SERVIZI DI SICUREZZA SUSSIDIARIA

In ordine alla formazione delle guardie giurate addette ai servizi di sicurezza sussidiaria, come previsto dall'art. 6 del D.M. 154/2009, con la circolare del 26 febbraio del 2015 è stato emanato il Disciplinare del Capo della Polizia - Direttore Generale della Pubblica Sicurezza, con il quale vengono definite:

- ➡ le modalità per l'accertamento dei requisiti professionali, la formazione, la certificazione e l'aggiornamento del personale addetto alle attività di sicurezza sussidiaria;
- → le specifiche <u>modalità di svolgimento delle prove per il conseguimento della certificazione</u>;
- → le regole dell'attività ispettiva del Nucleo di vigilanza e controllo di cui all'art. 7 del D.M..

Parte integrante del Disciplinare è l'"Allegato tecnico", che stabilisce i programmi di addestramento - opportunamente differenziati in ragione dell'impiego nella sicurezza portuale e marittima o nella sicurezza dei trasporti ferroviari e terrestri - rivolti al personale con mansioni di direttore tecnico e di addetto ai servizi di controllo e sicurezza.

Per quanto riguarda l'accertamento dei requisiti addestrativi degli <u>addetti ai controlli di sicurezza</u>, questo è effettuato da un'apposita <u>Commissione nominata dal Prefetto</u>, ai sensi dell'art. 6, comma 4, del D.M..

Una volta chiarito che per accedere all'esame di certificazione le guardie giurate devono (a) aver partecipato a corsi di formazione secondo i programmi e con le modalità di svolgimento previste dall'Allegato Tecnico e (b) aver superato le prove preliminari e i test attitudinali di cui al punto 1.3 dell'Allegato A del D.M. 154/2009, il Disciplinare si occupa di fissare le modalità di svolgimento degli esami davanti alla Commissione nominata dal Prefetto della provincia in cui ha sede l'istituto di vigilanza o in cui è ubicata la struttura presso la quale si svolgono i servizi.

Le <u>prove d'esame</u>, nello specifico, consistono in:

- a) un <u>colloquio</u> sulle materie del <u>programma di formazione</u> (per valutare il grado di apprendimento) e sulla conoscenza della <u>lingua straniera</u> (preferibilmente l'inglese, di livello tale da consentire una corretta conversazione);
- b) una <u>prova pratica</u> finalizzata all'accertamento del <u>corretto utilizzo delle apparecchiature e delle tecniche di sicurezza</u>, in relazione alle mansioni che ciascun dipendente è chiamato a svolgere (ciò significa che la prova pratica è obbligatoria solo per il personale che opera in ambiti in cui è previsto l'utilizzo delle apparecchiature).

Nello specifico, la prova pratica è così articolata:

- → metal detector: verifica di almeno 5 passaggi di diverse tipologie (persona priva di oggetti rilevabili; persona recante oggetti metallici; persona recante oggetti proibiti occultati in diverse posizioni);
- ⇒ apparecchiature radiogene e rilevatori di tracce di esplosivi, fissi e portatili: verifica, anche con ricerca manuale e rilevamento tracce di esplosivo, di 12 bagagli (di cui almeno 5 recanti: simulacri di esplosivi (IED), armi e/o oggetti pericolosi, posizionati in diverse parti del bagaglio sottofondi, maniglie, ecc.).

La percentuale di errore ammessa è del 20%. <u>In caso di mancato superamento di una delle prove</u>, il candidato potrà ripeterla presentando una nuova istanza, insieme all'attestazione dell'avvenuta <u>attività formativa integrativa</u>. <u>Se la prova non viene nuovamente superata</u>, per poterla sostenere sarà necessario <u>ripetere l'intero corso di formazione</u>.

Al personale che ha superato l'esame viene rilasciato il "<u>Certificato di addetto ai servizi di sicurezza sussidiaria</u>", che reca l'indicazione dello specifico ambito di attività (portuale e/o ferroviaria e/o trasporto pubblico) e attesta l'idoneità allo svolgimento delle mansioni a cui l'interessato dovrà essere adibito, nonché l'idoneità all'utilizzo delle apparecchiature per le quali è stato abilitato, ove prevista.

La certificazione è <u>permanente e valida su tutto il territorio nazionale</u>, a condizione che la guardia svolga con <u>frequenza biennale</u> un <u>corso di aggiornamento</u>.

Come tutte le autorizzazioni ,anche la certificazione può essere oggetto di provvedimenti di carattere sanzionatorio.

In particolare, la certificazione può essere sospesa:

- → a seguito di lievi irregolarità, verificate dal Nucleo di cui all'art. 7 del D.M. 154/2009 o accertate dalle competenti Autorità di pubblica sicurezza, che necessitano di supplementi formativi, per il tempo necessario all'adeguamento;
- ⇒ in caso di temporanea perdita da parte dei titolari dei requisiti fisici di cui all'Allegato A, punto 1.1.1, del D.M. 154/2009, ovvero della sospensione del decreto di nomina a guardia giurata.

In questi casi il certificato è <u>sospeso per un tempo non superiore a sei mesi</u> trascorsi i quali, qualora non venga prodotta la certificazione medica o prefettizia attestante il recupero dei prescritti requisiti, il certificato è revocato.

La certificazione, invece, è revocata nei seguenti casi:

- ⇒ per gravi negligenze e/o irregolarità nello svolgimento delle mansioni assegnate verificate dal Nucleo di cui all'art. 7 del D.M. 154/2009 o accertate dalle competenti Autorità di pubblica sicurezza;
- → in caso di perdita, con carattere permanente, dei requisiti prescritti per lo svolgimento delle mansioni.

Analoghe procedure di formazione e certificazione sono previste dal Disciplinare anche per il <u>direttore tecnico</u>, figura che il D.M. 154/2009 prevede come obbligatoria, anche se oggi figure analoghe (quello aeroportuale, ad esempio) stanno progressivamente venendo meno a favore del security manager dipendente dal soggetto concessionario dei servizi (porto, stazione, trasporto su gomma).

Di particolare rilievo è il fatto che sia le guardie giurate addette ai servizi di sicurezza sussidiaria sia i direttori tecnici devono sostenere, con <u>cadenza biennale</u>, <u>un corso di aggiornamento</u> secondo le modalità previste dall'Allegato Tecnico. <u>Ulteriori corsi</u> dovranno essere poi organizzati in caso di sostituzione delle apparecchiature utilizzate per i controlli di sicurezza, ovvero in presenza di modifiche normative di particolare rilievo che dovessero intervenire in materia di procedure di controllo.

In sostanza, l'estrema delicatezza dei servizi di sicurezza sussidiaria impone che gli operatori siano adeguatamente formati e costantemente aggiornati, in modo da poter fronteggiare nel modo migliore le possibili situazioni di attacco o comunque di crisi dell'incolumità dei trasporti.

Come spesso accade, però, la qualità della formazione dipende anche dalla qualità dei formatori. Per questo motivo il Disciplinare prevede che, fino a che non sarà emanato il provvedimento di cui al comma 2 dell'art. 138 del Tulps (il decreto sulla formazione professionale delle guardie giurate), le strutture formative per gli addetti ai servizi di sicurezza sussidiaria dovranno dimostrare di avvalersi di <u>formatori esperti</u>, in possesso dei seguenti requisiti:

- ⇒ per la formazione riguardante le apparecchiature tecniche, un'abilitazione all'utilizzo delle apparecchiature di cui all'Allegato C del D.M. 85/1999; una pregressa esperienza, di almeno 4 anni, in attività che prevedano l'utilizzo di tali apparecchiature; aver svolto attività di docenza, non inferiore a 200 ore, in materia di uso delle stesse apparecchiature;
- ⇒ per la formazione teorica in ambito portuale, il conseguimento della qualifica di istruttore certificato ai sensi del punto 5.1 della Scheda 6 del PNSM (Programma Nazionale di Sicurezza Marittima).

## 4.1 Allegato Tecnico I programmi per la formazione delle guardie giurate

Una volta stabiliti i requisiti che devono possedere i formatori, è evidente che l'altro elemento fondamentale per una formazione di qualità sono appunto i <u>programmi di formazione</u>.

Il Disciplinare, allo scopo di assicurare i più alti standard qualitativi della formazione, pur non stabilendo requisiti specifici per le scuole, prevede l'obbligo per le <u>strutture formative</u> per gli addetti ai servizi di sicurezza sussidiaria di <u>trasmettere la documentazione attestante i requisiti dei propri formatori</u>, nonché i <u>programmi</u> da questi utilizzati, ai Coordinatori nazionali individuati dal Disciplinare stesso. I programmi si intendono approvati decorsi 30 giorni dalla notifica, termine entro il quale il Dipartimento della Pubblica Sicurezza può formulare rilievi o richiedere chiarimenti o integrazioni.

Come anticipato, <u>i programmi di formazione sono contenuti nell'Allegato Tecnico al Disciplinare</u>.

Nel dettaglio i programmi, opportunamente differenziati in ragione dell'impiego nella sicurezza portuale e marittima o nella sicurezza dei trasporti ferroviari o terrestri, si rivolgono al personale con mansioni di direttore tecnico e al personale addetto ai servizi di controllo e di sicurezza e prevedono una parte generale, avente ad oggetto le "materie comuni", strutturata come segue.

#### **→** MATERIE COMUNI

- La polizia di prevenzione e la polizia giudiziaria.
- Ordinamento della sicurezza privata: Principi del Testo Unico delle leggi di pubblica sicurezza e del relativo Regolamento d'esecuzione: la disciplina degli istituti di vigilanza privata e le guardie giurate (con particolare riferimento al Titolo IV del R.D. 18.6.1931, n.773 e succ. modificazioni, R.D. 6.5.1940, n.635 e succ. modificazioni, D.M. 1.12.2010, n.269).
- Regolamento approvato con Decreto Ministeriale 29 settembre 2009, n. 154.
- Elementi di diritto e procedura penale:
  - A. responsabilità e tutele delle guardie particolari giurate addette ai controlli di sicurezza;
  - B. funzioni di pubblica sicurezza e di polizia giudiziaria.
  - C. perquisizione personale: differenze tecnico/giuridiche tra un controllo manuale (handsearch) effettuato sulla persona ed una perquisizione quale atto di polizia giudiziaria;
  - D. attribuzioni e responsabilità dell'incaricato di pubblico servizio.
- Cenni di legislazione sugli stranieri (non richiesto per gli addetti alla sola tutela dei beni ex comma 1 dell'art. 2 del D.M. 154/2009).
- Legislazione e disciplina delle armi e degli esplosivi (legge 18.4.1975, n.110, legge 23.12.1974, n.694 e legge 21.2.1990, n.36).
- Procedure per minaccia e allarme: gestione delle situazioni a rischio (non richiesto per gli addetti alla sola tutela dei beni ex comma 1 dell'art. 2 del D.M. 154/2009).
- Elementi di psicologia della folla, tecniche di osservazione e gestione dei conflitti (non richiesto per gli addetti certificati per le attività elencate al comma 1 dell'art. 2 del D.M. 154/2009).
- *Deontologia professionale*. Relativamente alla <u>sicurezza in ambito portuale</u>, i programmi prevedono:

#### **→ SICUREZZA PORTUALE**

Programma comune di formazione del direttore tecnico e degli addetti ai servizi di sicurezza sussidiaria in ambito portuale e marittima

- Cenni sulla normativa internazionale:
  - Codice Internazionale per la sicurezza delle navi e per gli impianti portuali (ISPS Code);

- Regolamento CE del Parlamento Europeo e del Consiglio 31 marzo 2004,
   n. 725 relativo al "miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali".
- Normativa nazionale:
  - Principi del Codice della Navigazione (R.D. 30 marzo 1942, n. 327) e del relativo Regolamento per l'esecuzione (D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328);
  - Programma nazionale di sicurezza marittima e dei porti (PNSM) ed altri riferimenti normativi in esso richiamati approvato con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 83/T del 20.6.2007;
  - Decreto Legislativo 6 novembre 2007 n. 203 recante "Attuazione della direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza nei porti";
  - Legge 28 gennaio 1994, n. 84 recante "Riordino della legislazione portuale".
- Cenni sulle Organizzazioni internazionali (non richiesto per gli addetti alla sola tutela dei beni ex comma 1 dell'art. 2 del D.M. 154/2009):
  - Organizzazione Internazionale Marittima (IMO);
  - Comitato della Commissione Europea Marsec (MARitimeSECurity).
- Ruolo e compiti degli organi nazionali in materia di sicurezza marittima e dei porti:
  - Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi e dei Porti (CISM);
  - Capitanerie di Porto Guardia Costiera;
  - Comitati di Sicurezza Portuale (CSP) previsti dal PNSM;
  - Polizia di Frontiera;
  - Conferenza di servizi per la sicurezza portuale, prevista dall'art. 5 del D.lgs. n. 203/2007.
- Obiettivi e organizzazione della sicurezza nazionale e dei porti e rapporti con le amministrazioni interessate.
- Diverse modalità di comportamento nei confronti delle varie tipologie di passeggeri sottoposti a controllo (non richiesto per gli addetti alla sola tutela dei beni ex comma 1 dell'art. 2 del D.M. 154/2009).
- Sistemi di accesso e circolazione nel sedime portuale.
- Sistemi di comunicazione.

#### Programma di formazione del Direttore Tecnico

La formazione del direttore tecnico, oltre alla conoscenza delle materie indicate nei programmi comuni, deve contemplare i seguenti argomenti:

- conoscenza approfondita delle schede del Programma Nazionale di Sicurezza marittima e dei porti;
- funzioni e competenze del Comandante del Porto;
- funzioni e competenze delle Autorità portuali;
- ruolo e compiti delle guardie particolari giurate e degli altri addetti alla sicurezza:
- normativa sul trasporto e sul porto delle armi a bordo delle navi;
- procedure di ispezione e vigilanza delle navi (trattasi di attività espletabile su richiesta);
- modalità di funzionamento delle diverse tipologie di apparecchiature impiegate nei controlli di sicurezza;
- gestione delle informazioni nei casi di allarme e di emergenza;
- casistica degli atti di criminalità marittima: pirateria, sabotaggi, attacchi ed ogni altro atto illecito contro il trasporto marittimo ed i porti;
- procedure portuali per la gestione dei casi di allarme di bomba a bordo di navi, nell'impianto portuale e nel sedime portuale, nonché ogni altra procedura e piani di emergenza;
- sorveglianza e tecniche di controllo delle navi e degli altri obiettivi sensibili;
- tecniche comportamentali nei confronti di passeggeri sottoposti a controlli di sicurezza;
- tecniche di controllo manuale dei bagagli a mano e da stiva, delle provviste di bordo, delle merci e della posta;
- tecniche di controllo delle apparecchiature elettriche, elettroniche e funzionanti a pile.

#### Programma di formazione degli addetti

La formazione di tale personale, oltre alla conoscenza delle materie indicate nei programmi comuni, deve contemplare i seguenti argomenti:

- conoscenza approfondita delle schede del Programma Nazionale di Sicurezza marittima e dei porti e delle procedure portuali;
- conoscenza teorica del funzionamento, nonché conoscenza pratica delle apparecchiature di controllo a cui sono adibiti: metal detector (ad arco e manuali), apparecchiature RX, EDS, PEDS e EDDS, rilevatori di tracce di esplosivi e camere di simulazione;
- conoscenza ed impiego dello strumento dei test standard per verificare il funzionamento delle apparecchiature di controllo;

- conoscenza delle tecniche di lettura dell'immagine sugli schermi, relative alle armi, agli esplosivi ed altri articoli pericolosi, in base alla forma, colore, posizione, ecc.;
- tecniche di individuazione di oggetti sospetti e di merci pericolose;
- tecniche di individuazione degli ordigni esplosivi e degli ordigni incendiari;
- tecniche ricorrenti di occultamento delle armi e dei congegni esplosivi all'interno dei bagagli e sulle persone e all'interno delle spedizioni postali, dei colli di provviste di bordo e delle spedizioni di merci;
- parametri decisionali, procedure operative e azioni da intraprendere in caso di sospetti di occultamento o di rilevazione di oggetti sospetti, proibiti o pericolosi addosso alle persone ovvero nei bagagli o all'interno delle spedizioni postali, dei colli di provviste di bordo e delle spedizioni di merci;
- compilazione dei rapporti in caso di rinvenimento di oggetti sospetti, proibiti o pericolosi;
- tecniche di controllo delle apparecchiature elettriche, elettroniche e funzionanti a pile;
- circostanze per le quali un bagaglio, un pacco merce o una confezione alimentare devono essere sottoposti a ispezione manuale;
- identificazione di segni rilevatori che un bagaglio o i colli o una spedizione o una confezione alimentare siano stati manipolati per l'occultamento di articoli pericolosi o proibiti;
- definizione di articolo proibito;
- identificazione dei vari tipi di armi da fuoco e delle sue componenti;
- identificazione di vari tipi di munizioni;
- identificazione delle caratteristiche dei vari tipi di esplosivi, di materiale incendiario e di detonatori;
- identificazione di vari tipi di merci pericolose e di quelle spedite in colli postali;
- tecniche per il controllo manuale dei bagagli;
- differenze tecnico/giuridiche tra controllo manuale (*handsearch*) effettuato sulla persona e perquisizione di polizia giudiziaria (non richiesto per gli addetti alla sola tutela dei beni ex comma 1 dell'art. 2 del D.M. 154/2009).

Per quanto riguarda, invece, i <u>servizi in ambito ferroviario e dei trasporti terrestri</u>, i programmi consistono in:

#### **→ SICUREZZA DEI TRASPORTI FERROVIARI E TERRESTRI**

#### Programma di formazione del direttore tecnico

La formazione di tale personale, oltre alla conoscenza delle materie indicate nei programmi comuni, deve contemplare i seguenti argomenti:

- la rete ferroviaria italiana e l'organizzazione delle imprese ferroviarie e delle società di gestione dell'infrastruttura ferroviaria;
- nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto (D.P.R. 753/80);
- ruolo, compiti e funzioni della Polizia Ferroviaria;
- il piano di sicurezza della stazione ferroviaria (in cui si opera);
- i controlli di sicurezza in ambito ferroviario (a terra e a bordo treno): organizzazione e gestione;
- tecniche e procedure operative;
- ruoli e compiti delle guardie particolari giurate e rapporti con il personale ferroviario deputato alla sicurezza;
- la comunicazione in ambito ferroviario: rapporti con l'autorità di polizia e con il personale ferroviario;
- gestione delle informazioni nei casi di allarme e di emergenza.

#### Programma di formazione degli addetti ai servizi in ambito ferroviario

- ruolo, compiti, attribuzioni e limiti dell'addetto ai servizi di controllo e di sicurezza:
- ruolo, compiti e funzioni della Polizia Ferroviaria;
- cenni sul D.M. 1920 con approfondimento delle modalità di espletamento dei servizi/controlli di sicurezza;
- D.P.R. 753/80 ed i relativi profili di sicurezza;
- la comunicazione in ambito ferroviario: rapporti con l'autorità di polizia e con il personale ferroviario;
- conoscenza dell'ambiente ferroviario ed individuazione delle possibili fonti di rischio per la sicurezza, con particolare riferimento a: utenza - infrastruttura - materiale rotabile:
- circolazione dei treni, composizione convogli e cenni sul ruolo dei vari attori presenti sullo scenario ferroviario;

- il piano di sicurezza della stazione ferroviaria (in cui si opera);
- procedure operative (a terra e a bordo treno) in caso di rilevazione di oggetti sospetti, proibiti o pericolosi: individuazione di oggetti sospetti e di merci pericolose e relativa identificazione. Individuazione degli ordigni esplosivi e degli ordigni incendiari e loro identificazione. Modalità di occultamento delle armi e dei congegni esplosivi all'interno dei bagagli e sulle persone. Il controllo dei bagagli, accettazione e custodia.
- i reati maggiormente diffusi in ambito ferroviario.

# Programma comune di formazione per i servizi nell'ambito dei trasporti terrestri in concessione

- cenni sulla disciplina amministrativa del trasporto collettivo di persone con autobus, in relazione all'ambito territoriale nel quale si sviluppa il servizio (nazionale, UE ed extra-UE) e alle tipologie di servizi per conto terzi (di linea e noleggio con conducente per l'ambito nazionale, regolari, regolari specializzati ed occasionali per l'ambito internazionale);
- tecniche di controllo di un veicolo, con particolare riferimento all'autobus e conoscenza approfondita dei suoi elementi identificativi (numero di telaio, targa) e dei documenti di circolazione ed immatricolazione dello stesso;
- requisiti e documenti per la guida di un veicolo, con particolare riferimento alla qualificazione professionale del conducente di autobus;
- conoscenza dei soggetti cui spetta l'espletamento dei servizi di polizia stradale e delle relative funzioni;
- cenni sui principali dispositivi di sicurezza degli autobus (cinture di sicurezza, sistemi di ritenuta per bambini, cassette di p.s., estintori, porte di sicurezza, ecc.);
- cenni sulle disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e sui relativi apparecchi di controllo (Reg. CEE n. 3821/85 e CE n. 561/2006) nonché sull'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (D.lgs. n. 234/2007);
- cenni sull'organizzazione della circolazione, della segnaletica stradale e sulla classificazione dei veicoli;
- cenni sulle principali norme di comportamento del C.d.S., con particolare riferimento alla guida di un autobus;
- cenni sul sistema viario nazionale, sui principali centri di coordinamento in materia di viabilità e delle relative funzioni.

## Programma di formazione del direttore tecnico dei servizi nell'ambito dei trasporti terrestri in concessione

La formazione del direttore tecnico, oltre alla conoscenza delle materie indicate nel programma comune e nel programma di formazione degli addetti ai servizi di sicurezza sussidiaria, deve contemplare i seguenti argomenti:

- conoscenza dell'organizzazione dei servizi pubblici di trasporto stradale di interesse nazionale e della ripartizione delle competenze tra Stato e Regioni;
- conoscenza delle sanzioni previste dalla disciplina generale sul trasporto di linea di persone;
- conoscenza delle finalità della Carta dei servizi pubblici del settore trasporti (c.d. Carta della mobilità DPCM 30.12.1998);
- limiti e procedure di ispezione di un veicolo;
- modalità di funzionamento delle diverse tipologie di apparecchiature impiegate nei controlli di sicurezza;
- gestione delle informazioni nei casi di allarme e di emergenza;
- casistica dei principali comportamenti che pongono a rischio la sicurezza dei trasporti terrestri;
- procedure per la gestione di casi di allarme bomba a bordo di autobus, nelle aree di transito e sosta dello stesso, nonché di ogni altra procedura e piani di emergenza;
- tecniche comportamentali nei confronti dei passeggeri sottoposti a controlli di sicurezza;
- tecniche di controllo manuale dei bagagli.

# Programma di formazione degli addetti ai servizi nell'ambito dei trasporti terrestri in concessione

La formazione di tale personale, oltre alla conoscenza nel dettaglio delle materie indicate nel programma comune, deve contemplare i seguenti argomenti:

- conoscenza teorica del funzionamento, nonché conoscenza pratica delle apparecchiature di controllo a cui sono adibiti: metal detector (ad arco e manuali), apparecchiature RX, EDS, PEDS, e EDDS, rilevatori di tracce di esplosivi e camere di simulazione;
- conoscenza ed impiego dello strumento dei test standard per verificare il funzionamento delle apparecchiature di controllo;

- conoscenza delle tecniche di lettura dell'immagine sugli schermi, relative alle armi, agli esplosivi ed altri articoli pericolosi, in base alla forma, colore, posizione, eccetera;
- tecniche di individuazione di oggetti sospetti e di merci pericolose;
- tecniche di individuazione degli ordigni esplosivi e degli ordigni incendiari;
- tecniche ricorrenti di occultamento delle armi e dei congegni esplosivi all'interno dei bagagli e sulle persone e all'interno dei veicoli;
- parametri decisionali, procedure operative e azioni da intraprendere in caso di sospetti di occultamento o di rilevazione di oggetti sospetti, proibiti o pericolosi addosso alle persone ovvero nei bagagli o all'interno dei veicoli;
- compilazione dei rapporti in caso di rinvenimento di oggetti sospetti, proibiti o pericolosi;
- circostanze per le quali un bagaglio, un pacco merce o una confezione alimentare devono essere sottoposti a ispezione manuale;
- identificazione di segni rilevatori che un bagaglio o i colli o una spedizione o una confezione alimentare siano stati manipolati per l'occultamento di articoli pericolosi o proibiti;
- definizione di articolo proibito;
- identificazione dei vari tipi di armi da fuoco, delle sue componenti e dei vari tipi di munizioni;
- identificazione delle caratteristiche dei vari tipi di esplosivi, di materiale incendiario e di detonatori;
- identificazione di vari tipi di merci pericolose;
- tecniche per il controllo manuale dei bagagli;
- differenze tecnico/giuridiche tra controllo manuale (*handsearch*) effettuato sulla persona e perquisizione di polizia giudiziaria.

# 5. I SERVIZI DI SICUREZZA SUSSIDIARIA IN FUNZIONE ANTIPIRATERIA

Il Disciplinare del Capo della Polizia si occupa anche della formazione specifica delle guardie giurate addette ai servizi antipirateria a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana. In proposito è opportuno ricordare che la questione della difesa dagli atti di pirateria è stata oggetto di attenzione da parte del Parlamento a partire dal 2009, quando venne presentato un primo emendamento in tema di contrasto alle attività di pirateria contro le navi italiane operanti nell'Oceano Indiano. Per offrire un quadro completo della situazione, va tuttavia rammentato che all'epoca la posizione del Ministero dell'Interno sulla questione era che la legislazione di pubblica sicurezza in materia di vigilanza privata consentiva ai privati (le guardie giurate) di espletare compiti di vigilanza soltanto sui beni mobili ed immobili ma non sull'incolumità delle persone fisiche o sul mantenimento dell'ordine pubblico e che, quindi, non dovevano essere presi in considerazione servizi di protezione delle persone.

Cionondimeno si cominciò ad ipotizzare un impiego delle guardie giurate limitatamente alla tutela del bene (la nave e le merci trasportate), fermo restando le cautele legate all'utilizzo delle armi che le guardie giurate portano per difesa personale e che quindi non avrebbero potuto essere utilizzate se non nelle circostanze tassativamente previste dalla legge (questo principio troverà poi risalto nel D.M. 266/2012, attuativo delle disposizioni di legge in materia, in cui si opera un esplicito richiamo all'art. 52 del codice penale).

Su questa base critica si sono inserite le disposizioni del <u>decreto legge</u> <u>107/2011</u>, convertito nella legge <u>130/2011</u>, che ha disciplinato la possibilità di impiego delle guardie giurate a bordo di navi mercantili battenti bandiera italiana che navigano in acque internazionali a rischio pirateria.

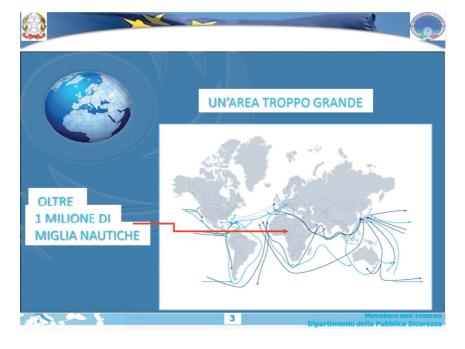
Il decreto legge costituisce, quindi, la risposta efficace ad un problema di estrema sensibilità per il Paese: si deve infatti considerare che su 900 navi circa di bandiera italiana che ogni anno attraversano il canale di Suez, nel 2011, ad esempio, sono stati registrati 439 attacchi di pirati nel mondo, con gravi danni per l'economia nazionale e, soprattutto, con gravissimi rischi per i nostri equipaggi (nel 2011 si è arrivati ad 802 marinai presi in ostaggio dai pirati somali).

Una risposta che, se da una parte deve essere inquadrata nel contesto dell'ordinamento vigente, dall'altra deve tenere conto anche della difficoltà di garantire adeguata protezione a tutte le navi interessate dalla problematica, in un ambito estremamente ampio (parliamo di oltre un milione di miglia nautiche).



- 900 NAVI DI BANDIERA ITALIANA OGNI ANNO ATTRAVERSANO IL CANALE DI SUEZ
- UNA VIA OBBLIGATA PERIL COMMERCIO INTERNAZIONALE

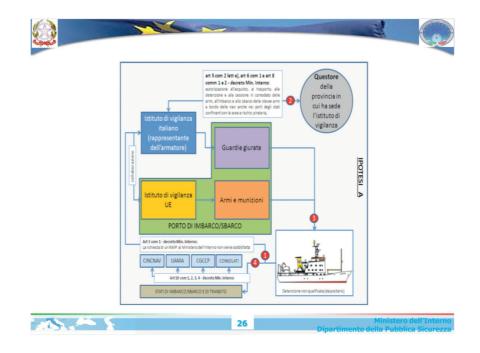




Per questo motivo il D.lgs. 107/2011 prevedeva la possibilità di impiegare guardie giurate che andavano a completare un sistema di difesa garantito, in primo luogo, dalla Marina Militare, offrendo la possibilità agli armatori di rivolgersi a imprese di sicurezza privata - laddove il Ministero della Difesa avesse reso noto all'armatore che non era previsto l'impiego dei Nuclei Militari di Protezione - in condizioni di equilibrio tra la protezione militare (sicuramente più efficace in termini di addestramento, armamento e regole d'ingaggio) e quella fornita dalle guardie giurate (che, in quanto tali, dispongono di più limitati poteri d'intervento).

In proposito, è importante osservare che il D.lgs. 107/2011 fissa in maniera rigida le condizioni alle quali può essere consentito l'impiego delle guardie giurate a bordo delle navi; di conseguenza <u>il decreto ministeriale attuativo</u>, <u>D.M. 28 dicembre 2012, n. 266</u>, pur tenendo evidentemente conto delle prescrizioni contenute nella norma principale, <u>regolamenta in maniera puntuale le modalità di attuazione della norma stessa</u>, in particolare per quel che concerne l'impiego delle armi, anche automatiche, disciplinando, tra l'altro, le modalità di imbarco e sbarco delle stesse nei porti degli Stati confinanti con le aree a rischio pirateria.

In tal modo si è, tra l'altro, assecondata l'esigenza, manifestata dagli stessi armatori, di poter <u>disporre delle armi a bordo delle navi solo per il tempo strettamente necessario ai servizi di protezione</u>, con la possibilità di imbarcare e sbarcare le armi stesse presso i territori degli Stati prossimi alle aree marittime a rischio pirateria, tenuto conto che, nella maggior parte dei casi, le rotte delle navi non sono programmate prima della partenza ma stabilite quando le imbarcazioni si trovano già in spazi marittimi esteri.



Si tratta, come è evidente, di compiti di particolare rilevanza, resi ancora più impegnativi a seguito delle modifiche introdotte all'art. 5, comma 4, del decreto legge n. 107 del 2011, dal decreto legge 18 febbraio 2015, n. 7 (convertito in legge 43/2015), che ha escluso la possibilità di imbarco dei Nuclei Militari di Protezione (NMP) a bordo delle citate navi.

Da ciò consegue che <u>sempre più impegnativi sono diventati i compiti attribuiti alla guardie giurate</u> e, quindi, <u>sempre più importante è la qualità della formazione</u> che tali operatori devono sostenere.

Va rilevato come la formazione sia stata sin da subito un tema importante sviluppato dal D.M. 266/2012, che muove dalla considerazione che già la legge 130/2011 fa riferimento ai corsi teorico pratici di cui all'art. 6 del D.M. 154/2009.

Secondo la norma, i corsi devono essere erogati da centri di formazione, anche privati, sulla base dei programmi predisposti dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza.

Questa <u>formazione</u>, che possiamo definire <u>basica</u>, deve essere <u>integrata con</u> <u>un addestramento mirato agli aspetti più propriamente operativi</u> (utilizzo delle armi a bordo delle navi, sicurezza in mare, ecc.), coordinato dal Ministero dell'Interno che si avvale della collaborazione dei Ministeri della Difesa e del-

le Infrastrutture e Trasporti; si tratta, quindi, di un sistema formativo piuttosto flessibile e veloce, che, tra l'altro, fa riferimento anche a soggetti privati che già si occupano di formazione nel settore della sicurezza privata.

Tale sistema formativo è compendiato nel Disciplinare del Capo della Polizia, che prevede quanto segue.

Programma di formazione degli addetti ai servizi antipirateria a bordo del naviglio mercantile battente bandiera italiana, previsto dall'articolo 3, comma 2, lett. c, del D.M. 28 dicembre 2012, n.266.

La formazione di tale personale, oltre alla conoscenza delle materie indicate nei programmi comuni, deve contemplare i seguenti argomenti:

# 1 Fase (curata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Comando Generale della Capitanerie di Porto Guardia Costiera)

### A) Aspetti generali/introduttivi

- Cenni al regime internazionale della navigazione, la nazionalità delle navi, i criteri di collegamento al potere esclusivo dello Stato di bandiera, il principio della legittima difesa in alto mare.
- Cenni al regime giuridico delle navi nazionali in alto mare, il Codice della Navigazione con specifici riferimenti ai rapporti di gerarchia a bordo ed alle disposizioni penali e disciplinari; definizione delle funzioni e delle responsabilità delle Guardie Giurate durante le operazioni di contrasto agli attacchi di pirateria. I poteri del comandante della nave.
- Analisi delle diverse tipologie di nave e definizione dell'indice di vulnerabilità. Terminologia tecnica. I carichi trasportati via mare quali condizioni di influenza delle azioni di difesa della nave. Le operazioni commerciali della nave.
- Le regole di Maritime Safety nazionali ed internazionali riferite alla nave: D.P.R. 435/1991, Convenzione Solas, Convenzione di Amburgo, Convenzione di Montego Bay, Convenzione sul Bordo Libero, Colreg, Port State Control con riferimento ai casi di fermo nave.
- Le regole di Maritime Security nazionali ed internazionali ed interazione tra Safety e Security.

- Cenni sulla disciplina internazionale dei trasferimenti di armi, sulla regolamentazione europea e dell'ordinamento italiano, Decreto Dirigenziale 349/2013.
- Circolari IMO/MSC riferite all'impiego delle Guardie Giurate a bordo delle navi mercantili, risoluzioni Marsec, ISO PAS 28007 analisi delle Best Management Practices (Circolare IMO 1339 rev. 1 BM4) riferite alle diverse caratteristiche tecniche e costruttive della nave.
- Requisiti e responsabilità degli istituti di vigilanza che forniscono i servizi di protezione a bordo delle navi.
- Normativa in materia di Spazi marittimi e atti illeciti: Convenzione UNCLOS
   Definizioni e determinazioni degli spazi marittimi, poteri degli Stati costieri, gli atti illeciti. Convenzione SUA e relativo protocollo in materia di soppressione atti illeciti.

### B) Conoscenza approfondita dell'ambiente nave e dell'organizzazione di bordo

- Analisi degli ambienti nave e cenni sulla compartimentazione, sulla stabilità, sulla costruzione, sulle protezioni antincendio attiva e passiva, sui mezzi di salvataggio, sul sistema di rapportazione navale, regole per l'ingresso negli spazi chiusi, radio comunicazione; analisi degli elementi costruttivi influenti nell'attuazione delle azioni di difesa attiva e passiva contro attacchi di pirateria.
- Organizzazione della Safety di bordo: Servizi di bordo. Ruolo di appello. Le emergenze a bordo. Segnali per l'emergenza. Allarmi dei principali sistemi ed impianti di sicurezza della nave (CO2 etc.), sistema manageriale di sicurezza (SMC).
- Organizzazione della Security di bordo: elaborazione e valutazione delle vulnerabilità del sistema nave, piano di security della nave. Ship Security Officer compiti e responsabilità. Company Security Officer compiti e responsabilità, Duly Authorized Officer, Monitoraggio e/o controllo delle aree. Interdizione e restrizione degli accessi, esercitazioni e addestramenti, pre arrival information di security, Declaration of Security, azioni di sicurezza nell'attraversamento dei canali o stretti.
- Sistemi di allarme della nave nei casi di attacco, procedure di attivazione, responsabilità.
- Controllo pratico degli ambienti nave mediate visite a bordo.

### 2 Fase (curata dal Ministero della Difesa - Marina Militare)

### A) Aspetti generali/introduttivi

Conferenza introduttiva sulla pirateria e tipologia della minaccia.

Descrizione delle operazioni militari per il contrasto alla pirateria (NATO, UE e della Coalizione Internazionale).

Richiamo sulle principali leggi istitutive ed illustrazione del Decreto della Difesa relativo alla definizione dell'Area a Rischio Pirateria (Decreto del Ministero della difesa 1° settembre 2011).

Cenni sulla organizzazione operativa della Difesa e, in particolare, della Marina Militare (M.M.), con riferimento alle attività di contrasto alla pirateria e con cenni sulle Unità Militari nazionali e straniere impiegate in tale attività.

# B) Procedure di sicurezza a bordo della nave mercantile in caso di attacchi di pirati

Richiamo ed approfondimenti sulle Best Management Practices utilizzate dai mercantili nazionali per il contrasto della pirateria.

Richiamo ed illustrazione delle Circolari del Ministero dell'interno per l'impiego delle Guardie Giurate nel Servizio di protezione del naviglio mercantile nazionale.

Nozioni relative alle attività tipiche dell'ambiente marittimo (cenni sui principi di sopravvivenza in mare; cenni su procedure di sicurezza antincendio, falla, fumi; informazioni pratiche sulle modalità di imbarco e sbarco da unità mercantile, impiego mezzi di bordo; predisposizioni di barriere e cenni sull'impiego di armi non letali con riferimento alle BMP in vigore) con attività pratica.

### C) Procedure di comunicazione e attività pratica

- Procedure di comunicazione internazionali (alfabetico fonetico e terminologia di base anche con cenni sulla terminologia militare).
- Richiamo sugli apparati e sistemi di comunicazione / allarmi presenti a bordo di navi mercantili; principi di usi ed elementi principali sulla risoluzione di elementari problemi tecnici.
- Cenni sulla sicurezza delle informazioni/intercettazioni, sistemi di autenticazione e semplici esempi di parole in codice.

- Addestramento pratico alle comunicazioni (via radio, via email, via chat, etc.).
- Specificità delle comunicazione nell'area di Operazione e Enti/Organizzazioni interessati (comprese le Unità militari, il Comando in Capo della Squadra Navale CINCNAV e la Centrale Operativa della M.M.; sistemi tipici dell'Area di Operazione quali il Sistema Mercury, la rete MSCHOA e Comandi Operativi internazionali quali EUNAVFOR ATALANTA etc.).

### D) Esperienze operative

- Cenni sulle principali tattiche e tecniche adottate dai "pirati".
- Cenni sulle esperienze tecnico operative dei Nuclei Militari di Protezione della M.M.

Il sistema formativo disegnato dal Disciplinare del Capo della Polizia, in attuazione delle disposizioni del D.M. 154/2009, anticipa, di fatto, quello che sarà il progetto di formazione professionale delle guardie giurate, di cui al decreto ministeriale previsto dall'art.138 del Tulps, al quale sta lavorando la "Commissione Consultiva Centrale per le attività di cui all'art.134 T.U.L.P.S." del Ministero dell'Interno: una formazione di base comune a tutte le guardie giurate, a cui fa seguito una formazione specialistica legata all'attività che in concreto la guardia giurata deve svolgere.

# 6. IL NUCLEO DI VIGILANZA E CONTROLLO

Le funzioni di vigilanza e di controllo sui servizi di sicurezza sussidiaria, sugli addetti, sui macchinari e sulle misure adottate, con particolare riferimento alla funzionalità del servizio e al rispetto degli standard richiesti, come previsto dall'art. 7 del D.M. 154/2009, sono svolte da un Nucleo formato da esperti nei settori di Polizia Amministrativa, di Frontiera, Ferroviaria, Stradale e Scientifica, nominato con decreto del Capo della Polizia.

Il Disciplinare regola le modalità di costituzione e l'attività ispettiva di tale Nucleo, prevedendo, tra l'altro, la figura dei <u>Coordinatori Nazionali</u> (i direttori dei Servizi Polizia delle Frontiere e Polizia Ferroviaria) per la pianificazione dell'attività ispettiva, il coordinamento delle attività di segreteria ed amministrative di gestione delle ispezioni.

Compito del Nucleo è di verificare in concreto lo svolgimento dei servizi da parte delle guardie giurate nei porti, nelle stazioni ferroviarie e sui treni, nell'ambito dei servizi di autotrasporto. Gli esiti dell'attività ispettiva vengono comunicati, a cura dei Coordinatori Nazionali, alle Prefetture e alle Questure competenti (oltre che alle Direzioni Centrali interessate), anche al fine dell'adozione degli opportuni provvedimenti amministrativi nei confronti degli istituti di vigilanza e/o delle guardie giurate.

In sostanza, il Nucleo di vigilanza e controllo svolge rispetto ai servizi di sicurezza sussidiaria le stesse funzioni che il Nucleo centrale ispettivo svolge per i servizi di sicurezza in ambito aeroportuale. E' evidente che proprio la complessità e la delicatezza delle funzioni svolte dalle guardie giurate in questi ambiti richiedono una forma di controllo aggiuntivo e specialistico rispetto a quello ordinariamente svolto dalle Questure. Una cautela ulteriore che, tuttavia, non va intesa come un sintomo di scarsa fiducia rispetto all'operato delle guardie giurate ma, al contrario, come risposta alla necessità di innalzare il livello e la qualità dei controlli, adeguandolo alla più elevata qualità e professionalità delle guardie giurate addette ai servizi di sicurezza sussidiaria.

### 7. CONCLUSIONI

Alla luce di quanto esposto, si evince che i servizi del D.M. 154/2009 (come del resto quelli del D.M. 85/1999 negli aeroporti) non ineriscono più solamente alla tutela dell'interesse del privato (singolo o ente che sia) ma, partendo dalla base comune della "custodia del bene" fissata dal Tulps, virano significativamente verso la tutela del "bene comune", dell'interesse pubblico, della collettività.

Non più quindi guardie "particolari" giurate - ad evidenziare il carattere privato, particolare appunto, della loro prestazione - ma operatori della sicurezza privata che agiscono in maniera complementare e sussidiaria rispetto agli operatori della sicurezza pubblica.

Questo cambio di prospettiva costituisce sicuramente una grande opportunità che, se adeguatamente sfruttata, permetterà di realizzare una sempre più completa sinergia pubblico/privato che non potrà che portare benefici ad entrambi.

#### Collana editoriale E.Bi.N.Vi.P.



 Quaderni della Vigilanza Privata - Il D.M. 154 del 2009 sui servizi di sicurezza sussidiaria e il disciplinare del Capo della Polizia in materia di formazione delle Guardie Giurate. Integrazione del volume "Vademecum della Guardia particolare giurata incaricata di pubblico servizio"



2. Quaderni della vigilanza privata. Il Decreto ministeriale in materia di capacità tecnica e qualità dei servizi degli Istituti di vigilanza privata. Aggiornato a maggio 2016



3. Manuale su salute e sicurezza per la guardia giurata. Aggiornato a maggio 2016



4. La privacy per gli operatori della vigilanza privata



5. Nozioni di base in materia di primo soccorso

### Collana editoriale E.Bi.N.Vi.P.



6. La formazione degli operatori della vigilanza privata



7. Obblighi generali per i datori di lavoro in materia di salute e sicurezza



8. Analisi della legislazione europea sulla vigilanza privata



9. Il vademecum della GPG incaricata di pubblico servizio



10. Analisi dei fabbisogni formativi e professionali del settore della vigilanza privata

### Collana editoriale E.Bi.N.Vi.P.



11. Analisi dei fabbisogni formativi



12. Analisi dei fabbisogni formativi del settore sicurezza



Associazione Italiana Vigilanza Via Sistina 23 00187 – Roma Tel. 06.42012400 - Fax 06.42012406 Mail info@assiv.it - http://www.assiv.it



Associazione Nazionale Istituti di Vigilanza Via Volta 3 c/o Studio Moro – 22100 Como Tel. 031,243489 - Fax 031,241661



Unione Nazionale Istituti di Vigilanza Via Lucania, 13 - 00187 Roma Tel. 06.4441152 - Fax 06.49388119 Mail info@univ.it - http://www.univigilanza.it/



Associazione Generale Cooperative Italiane – Servizi Via A. Bargoni, 78 – 00158 Roma Tel. 06.583271 - Fax 06.58327210 Mail: info@agci.it - http://www.agci.it



Via Guattani, 9 – 00161 Roma Tel. 06.84439300-01 - Fax 06.4403082 Mail segreteria@legacoopservizi.it - http://www.legacoopservizi.it



Federazione Nazionale delle Cooperative di Produzione e Lavoro, Artigiane e dei Servizi
Borgo Santo Spirito, 78 – 00193 Roma
Tel. 06.68000477 - Fax 06.68134057
Mail segreteria@confcooperative.it
http://www.federlavoro.confcooperative.it



Federazione Italiana Lavoratori del Commercio, Turismo, Servizi Via Leopoldo Serra, 31 – 00153 Roma Tel. 06.5885102 - Fax 065885323 Mail posta@filcams.cgil.it - http://www.filcams.cgil.it



Federazione Italiana Sindacati Addetti Servizi Commerciali Affini e del Turismo e Servizi Via dei Mille, 56 - 00185 Roma

Tel. 06.853597 - Fax 06.8558057 Mail fisascat@fisascat.it - http://www.fisascat.it



Unione Italiana dei Lavoratori Turismo Commercio e Servizi Via Nizza, 128 – 00198 Roma Tel. 06.84242276 -84 -05 -68 - Fax 06.84242292 Mail segreterianazionale@uiltucs.it - http://www.uiltucs.it