

**SO.GE.A.AL S.p.A.
AEROPORTO DI ALGHERO****APPALTO DEL SERVIZIO CONTROLLI DI SICUREZZA
NELL'AEROPORTO DI ALGHERO****PROCEDURA APERTA
Codice Identificativo Gara (CIG) 7019152378****CAPITOLATO SPECIALE DESCRITTIVO E PRESTAZIONALE****Art. 1 – Definizioni**

Nel testo del presente Capitolato Speciale il termine “**Appaltante**” designa la SO.GE.A.AL S.p.A., Società di gestione dell’Aeroporto di Alghero; il termine “**Appaltatore**” designa la ditta aggiudicataria dell’appalto ed il termine “**servizio**” designa il servizio oggetto dell’appalto.

Art. 2 – Oggetto dell’appalto

L’appalto ha per oggetto i seguenti servizi di controllo di sicurezza nell’ambito dell’Aeroporto di Alghero:

- controllo dei passeggeri in partenza ed in transito;
- controllo del bagaglio a mano e degli oggetti al seguito dei passeggeri;
- controllo dei bagagli da stiva, della merce, della posta e dei plichi dei corrieri espresso;
- controllo delle forniture di bordo e delle forniture per l’aeroporto;
- controllo delle persone diverse dai passeggeri, compresi gli oggetti da esse trasportati e le previste autorizzazioni;
- controllo dei veicoli che transitano in aree del sedime aeroportuale sottoposte a specifica autorizzazione;
- controllo del sistema di telecamere a circuito chiuso TVCC, di rilevazione e allarme incendio (Videosorveglianza/sala di controllo);
- sorveglianza, pattugliamento ed altri controlli fisici;
- controllo dei passeggeri, bagagli a mano e bagagli da stiva dei voli in arrivo da destinazioni dichiarate sensibili dalle Autorità preposte;

ove richiesti, inoltre:

- controllo del materiale catering e delle provviste di bordo nelle aree di produzione e/o allestimento;
- vigilanza e riconoscimento sottobordo di bagagli da parte del passeggero in partenza;
- procedure di intervista e controllo documentale al passeggero prima del check-in;
- riscontro di identità del passeggero e dei documenti d’imbarco prima dei controlli di sicurezza e alle porte di imbarco;
- gestione e coordinamento delle file passeggeri prima dei controlli di sicurezza;
- controllo del passeggero e limitazione bagaglio a mano alle porte d’imbarco;
- vigilanza dell’aeromobile in sosta e controllo degli accessi a bordo;

- scorta passeggeri, bagagli, merce, posta, catering e provviste di bordo da o per l'aeromobile;
- scorta da o per l'aeromobile delle armi a seguito dei passeggeri;
- vigilanza e custodia di bagagli, merci e posta;
- ispezione preventiva della cabina dell'aeromobile;
- interventi ausiliari dell'attività di polizia, connessi a procedure di emergenza o di sicurezza;
- vigilanza delle aree e dei siti aeroportuali;
- vigilanza di eventuali impianti "sensibili";
- controllo degli articoli e provviste destinate alle attività commerciali;
- ogni altro controllo o attività disposti, previa diretta intesa con l'Appaltante, dalle autorità aeroportuali per il cui espletamento non è richiesto l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego operativo di appartenenti alle Forze di Polizia;
- altri servizi previsti dal Programma Nazionale di Sicurezza o richiesti espressamente dai vettori e da altri operatori aeroportuali;
- altri servizi ausiliari connessi alla sorveglianza e custodia di aree e beni aeroportuali.

I servizi dovranno essere svolti secondo le modalità, termini e condizioni tutte previste nel presente Capitolato Speciale e nel rispetto delle prescrizioni di cui al D.M. 29/01/1999 n° 85 e sue eventuali future modifiche od implementazioni, nonché di tutte le altre norme di legge vigenti in materia.

I suddetti servizi sono svolti sotto la supervisione dell'Ufficio Polizia di Frontiera presente presso l'aeroporto, il quale assicura gli interventi che richiedono l'esercizio di pubbliche potestà, fermo restando l'ENAC - Direzione Aeroportuale - quale Autorità ai fini della Security Aeroportuale.

Nell'appalto è inoltre compresa:

- a) la fornitura, cablaggio e posa in opera degli apparati tecnologici necessari per la realizzazione della Control Room dedicata all'esecuzione del servizio di sorveglianza aeroportuale così come descritti nel punto 3 della Relazione Tecnica – Realizzazione Control Room videosorveglianza, nonché la manutenzione ordinaria e straordinaria dei suddetti apparati per tutta la durata dell'appalto.
- b) l'attività manutentiva ed assistenza tecnica delle apparecchiature ed attrezzature di controllo in uso per l'espletamento dei servizi di cui al successivo Art. 9.
- c) l'attività di sorveglianza, pattugliamento ed altri controlli fisici, da svolgersi anche mediante fornitura da parte dell'appaltatore, di autovettura dotata delle necessarie autorizzazioni per l'ingresso alle aree sterili aeroportuali.

Art. 3 – Modalità di svolgimento del servizio

I servizi di cui all'Art. 2 verranno effettuati principalmente nelle seguenti aree e, a titolo puramente indicativo, con le seguenti attrezzature:

- a) Il controllo dei passeggeri in partenza ed in transito, del personale autorizzato, il controllo del bagaglio e degli oggetti al loro seguito, verrà effettuato nelle aree ubicate all'ingresso delle c.d. zone sterili, destinate ai passeggeri in partenza o in transito, nonché al personale autorizzato, presso l'aeroporto di Alghero, dotate delle seguenti attrezzature:

- n° 4 portali metal detector (WTMD) per l'individuazione di oggetti metallici sulle persone presso l'aerostazione principale;
 - n° 4 apparecchiature radiogene convenzionali (X-ray) di cui n° 1 LEDS abilitata al controllo dei LAGS (liquidi, aerosol e gel), per l'ispezione radioscopica del bagaglio a mano e degli oggetti presso l'aerostazione principale;
 - n° 5 metal detector manuali (HHMD) per l'individuazione di oggetti metallici sulle persone e nei bagagli a mano;
 - n° 2 strumenti ETD per l'individuazione di sostanze esplosive indosso alle persone ed all'interno dei bagagli a mano;
- b) Il controllo radioscopico del bagaglio da stiva verrà effettuato nelle aree di smistamento bagagli dell'aerostazione principale, dotate delle seguenti attrezzature:
- n° 2 apparecchiature automatiche EDS per l'ispezione radioscopica del bagaglio da stiva;
 - n° 1 apparecchiatura radiogena convenzionale (X-ray) di back-up, per l'ispezione radioscopica del bagaglio da stiva;
 - n° 1 strumento ETD per l'individuazione di sostanze esplosive all'interno del bagaglio da stiva;
 - n° 1 carrello antideflagrante (in comodato d'uso alla Polizia di Stato).
- Il servizio include anche il controllo dei bagagli disguidati (Rush) nelle modalità previste dalla normativa in vigore.
- c) Il controllo radioscopico delle merci, dei plichi dei corrieri espresso, del materiale catering e delle provviste di bordo e dell'aeroporto verrà effettuato nel magazzino merci dell'aeroporto, dotato delle seguenti attrezzature:
- n° 1 apparecchiatura radiogena convenzionale (X-ray) per l'ispezione radioscopica delle merci.
- d) Il controllo dei mezzi e delle persone autorizzate all'ingresso dell'area air side dell'aeroporto ed il controllo radioscopico degli effetti personali al loro seguito, verrà effettuato presso il varco carraio/doganale dell'aeroporto, dotato delle seguenti attrezzature:
- n° 1 portale metal detector (WTMD) per l'individuazione di metalli sulle persone;
 - n° 1 strumento ETD per l'individuazione di sostanze esplosive indosso alle persone ed all'interno dei bagagli a mano;
 - n° 1 metal detector manuale (HHMD) per l'individuazione di oggetti metallici indosso alle persone e nei bagagli a mano.
- e) Il controllo dei passeggeri in arrivo, compreso il bagaglio a mano e quello da stiva, da destinazioni dichiarate sensibili dalle Autorità preposte, verrà effettuato presso l'area arrivi manualmente (hand search), con l'utilizzo del rilevatore di tracce di esplosivi.

- f) Il servizio di videosorveglianza verrà svolto in Control Room “dedicata” in cui saranno installate, a cura dell’Appaltatore, conformemente con quanto prescritto nella “Relazione Tecnica – Realizzazione Control Room videosorveglianza”, tutte le necessarie attrezzature in grado di acquisire e gestire le immagini delle telecamere presenti nell’aerostazione passeggeri e nelle aree limitrofe del sedime aeroportuale, nonché, la prima corsia (regolamentazione dell’accesso), il sistema di allarme accessi, allarme porte d’ingresso aerostazione, di rilevazione e allarme incendio (già presenti e funzionanti).
- g) Tutte le altre attività ispettive, di sorveglianza e/o custodia, verranno svolte nelle aree del sedime aeroportuale.

In generale, prima dell’inizio del turno, le attrezzature di cui sopra - ove previsto - dovranno essere testate anche tramite apposito “test” specifico per ogni singolo apparato. I risultati dei test dovranno essere annotati giornalmente su appositi registri e tenuti sotto la responsabilità dell’Appaltatore.

Le attrezzature di cui sopra, di proprietà dell’Appaltante, dovranno essere utilizzate con diligenza da parte del personale dell’Appaltatore per l’espletamento dei servizi. Il suddetto personale dovrà essere debitamente istruito a totali cure e spese dell’Appaltatore sul corretto utilizzo delle stesse. Pertanto, sarà obbligo dell’Appaltatore fornire agli addetti tutte le dotazioni ad uso personale previste dai manuali d’utilizzo delle attrezzature (quali ad esempio guanti, bacchette di rilevamento per rilevatori di tracce di esplosivi ETD, ecc), assumendosi altresì la responsabilità degli eventuali danni causati alle attrezzature utilizzate dal proprio personale e derivanti da un loro errato o negligente impiego. E’ assolutamente vietato al personale dell’Appaltatore compiere di propria iniziativa operazioni e manovre che possano compromettere la protezione e la sicurezza del personale stesso e/o di terzi. Sarà cura dell’Appaltatore mantenere sempre in perfetta efficienza, per tutta la durata del contratto, i macchinari e le attrezzature di cui trattasi, così come aver massima cura e attenzione all’uso delle stesse, pena il risarcimento del danno eventualmente arrecato.

Il personale dell’Appaltatore dovrà segnalare tempestivamente al responsabile dell’Appaltante qualsiasi rottura e/o errato funzionamento delle apparecchiature e/o attrezzature utilizzate e dovrà farsi carico dei materiali di consumo necessari per il funzionamento di tali strumenti.

Inoltre, in aggiunta a quanto sopra richiesto, lo stesso personale dovrà informare immediatamente l’Appaltante qualora i malfunzionamenti delle apparecchiature possano causare un abbassamento del livello di controllo.

La specifica abilitazione all’uso delle apparecchiature/attrezzature di controllo (RX e EDS), dovrà essere riportata sul Certificato ENAC di ciascun singolo operatore addetto alla sicurezza.

Il personale dell’Appaltatore, ove non espressamente richiesto dall’Appaltante per alcune tipologie di servizi e senza costi aggiuntivi, dovrà espletare il servizio privo di armi.

Per l’espletamento del servizio di controllo passeggeri e loro bagagli a mano in partenza, il personale dell’Appaltatore dovrà attenersi alle seguenti indicazioni minime:

- sorveglianza costante del funzionamento della postazione di controllo (ivi compresa la funzionalità degli apparati in uso);
- sorveglianza costante del portale per l'individuazione degli oggetti metallici ed eventuale ulteriore controllo del passeggero e/o della persona autorizzata all'ingresso;
- sorveglianza costante del monitor dell'apparecchiatura radioscopica.

Le operazioni di controllo dovranno essere svolte in modo da garantire che i tempi di attesa ai filtri di sicurezza, da parte dei passeggeri, siano ridotti al minimo e che comunque non siano motivo di ritardo rispetto ai tempi stimati di partenza degli aeromobili.

Per tutte le operazioni di controllo che richiedano l'esercizio di pubbliche potestà o l'impiego operativo di appartenenti alle forze di Polizia, l'Appaltatore dovrà chiedere l'intervento della Polizia di Stato presente presso lo scalo aereo.

L'Appaltatore è tenuto a mantenere i necessari continui contatti con i responsabili dell'Appaltante (Servizio Controllo) per ogni problema inerente il servizio in parola.

Il servizio dovrà, comunque, essere svolto nel rispetto degli standard richiesti a livello internazionale e sulla base di un programma per la sicurezza dell'aeroporto (PSA) che verrà predisposto dall'Appaltatore stesso e che dovrà essere approvato dalla società Appaltante e dall'Autorità aeroportuale, sentito l'ufficio di Polizia di Frontiera presso lo scalo aereo.

L'Appaltatore, nel corso dello svolgimento del servizio, si obbliga a sottostare alla disciplina aeroportuale e ad ottemperare a tutte le disposizioni che la Società Appaltante, la Direzione Aeroportuale competente per giurisdizione, il Ministero dei Trasporti, il Ministero dell'Interno, l'Amministrazione di Pubblica Sicurezza emaneranno circa lo svolgimento del servizio.

In particolare dovrà attenersi, per quanto concerne gli accessi alle aree sterili, alle vigenti Ordinanze Aeroportuali ENAC e risponderà di eventuali sanzioni qualora tali Ordinanze non siano, anche in parte, rispettate.

L'Appaltatore si obbliga, inoltre, a rispettare la normativa prevista dalla legge 12.06.1990, n° 146 e dalle delibere emesse dalla Commissione di Garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali e secondo le modalità previste nel settore del trasporto aereo.

Art. 4 – Condizioni generali del servizio

Fatti salvi i requisiti tecnico-professionali dell'impresa e quelli personali-professionali degli addetti, richiesti negli allegati A e B del D.M. 85/99, il servizio potrà essere svolto, a puro titolo indicativo, come di seguito riportato e comunque, tenendo presente la contemporaneità dei voli ed il numero dei passeggeri prenotati:

- 1 postazione per 1 volo (4 addetti);
- 1,5 postazioni (configurazione mista con 7 addetti e l'impiego di 2 impianti RX ed 1 portale metal detector) per 2 voli;
- 2 postazioni per 3 voli (8 addetti);

- 2,5 postazioni (configurazione mista con 11 addetti e l'impiego di 3 impianti RX e 2 portali metal detector) per 4 voli;
- 3 postazioni per 5 voli (12 addetti);
- 3,5 postazioni (configurazione mista con 15 addetti e l'impiego di 4 impianti RX e 3 portali metal detector) per 6 voli;
- 4 postazioni per più di 6 voli (16 addetti);

Mesi di Gennaio, Febbraio, Marzo, Novembre e Dicembre

- n° 4 addetti per ognuna delle 2 postazione di controllo passeggeri presso aerostazione principale, indicativamente dalle ore 05:00 alle ore 19:30;
 - n° 1 addetto per ognuna delle n° 2 postazione di controllo bagagli da stiva presso area smistamento bagagli, indicativamente dalle ore 05:00 alle ore 19:30;
 - n° 1 addetto per n° 1 postazione di controllo varco carraio/doganale dalle ore 04.00 circa sino alle ore 24.00 circa. Mezz'ora dopo l'arrivo/partenza dell'ultimo volo serale (mezzanotte circa) sino alle ore 04.00 circa del giorno dopo, il varco verrà chiuso e gestito attraverso chiamata a mezzo sistema citofonico dall'addetto che si sposterà all'interno dell'aerostazione provvedendo a regolamentarne l'accesso notturno per il personale autorizzato, indicativamente 24 ore su 24 (h24).
 - n° 1 addetto per sorveglianza e pattugliamento sedime aeroportuale, orari e frequenze da definirsi;
 - n° 1 addetto alla "control room" per la video-sorveglianza e custodia delle aree del sedime aeroportuale, indicativamente 24 ore su 24 (h 24);
- n° 2 addetti per n° 1 postazione di controllo varco di servizio operatori aeroportuali ed equipaggi/staff presso aerostazione principale, indicativamente dalle ore 05.00 alle ore 20.00; n° 1 addetto dalle ore 20.00 alle ore 05.00;

Mesi di Aprile, Maggio, Giugno, Luglio, Ottobre

- n° 4 addetti per ognuna delle n° 2/2,5 postazione di controllo passeggeri presso aerostazione principale, indicativamente dalle ore 05:00 alle ore 21:00;
- n° 1 addetto per ognuna delle n° 2 postazione di controllo bagagli da stiva presso area smistamento bagagli, indicativamente dalle ore 05:00 alle ore 21:00;
- n° 1 addetto per n° 1 postazione di controllo varco carraio/doganale dalle ore 04.00 circa sino alle ore 24.00 circa. Mezz'ora dopo l'arrivo/partenza dell'ultimo volo serale (mezzanotte circa) sino alle ore 04.00 circa del giorno dopo, il varco verrà chiuso e

gestito attraverso chiamata a mezzo sistema citofonico dall'addetto che si sposterà all'interno dell'aerostazione provvedendo a regolamentarne l'accesso notturno per il personale autorizzato, indicativamente 24 ore su 24.

- n° 1 addetto per sorveglianza e pattugliamento sedime aeroportuale, orari e frequenze da definirsi;
- n° 1 addetto alla “control room” per la video-sorveglianza e custodia delle aree del sedime aeroportuale, indicativamente 24 ore su 24 (h 24);
- n° 2 addetti per n° 1 postazione di controllo varco di servizio operatori aeroportuali ed equipaggi/staff presso aerostazione principale, dalle ore 05.00 alle ore 22.30; n° 1 addetto dalle ore 22.30 alle ore 05.00;

Mesi di Agosto e Settembre

- n° 4 addetti per ognuna delle n° 3/4 postazione di controllo passeggeri presso aerostazione principale, indicativamente dalle ore 05:00 alle ore 22:00;
- n° 1 addetto per ognuna delle n° 2 postazione di controllo bagagli da stiva presso area smistamento bagagli, indicativamente dalle ore 05:00 alle ore 22:00;
- n° 1 addetto per n° 1 postazione di controllo varco carraio/doganale dalle ore 04.00 circa sino alle ore 24.00 circa. Mezz'ora dopo l'arrivo/partenza dell'ultimo volo serale (mezzanotte circa) sino alle ore 04.00 circa del giorno dopo, il varco verrà chiuso e gestito attraverso chiamata a mezzo sistema citofonico dall'addetto che si sposterà all'interno dell'aerostazione provvedendo a regolamentarne l'accesso notturno per il personale autorizzato, indicativamente 24 ore su 24.
- n° 1 addetto per sorveglianza e pattugliamento sedime aeroportuale, orari e frequenze da definirsi;
- n° 1 addetto alla “control room” per la video-sorveglianza e custodia delle aree del sedime aeroportuale, indicativamente 24 ore su 24 (h 24);
- n° 2 addetti per n° 1 postazione di controllo varco di servizio operatori aeroportuali ed equipaggi/staff presso aerostazione principale, indicativamente h24 dalle ore 05.00 alle ore 22.30; n° 1 addetto dalle ore 22.30 alle ore 05.00;

Il monte ore annuo presunto, calcolato sulla base dello schema sopraindicato a puro titolo indicativo, è di circa 110.000 ore.

Il servizio verrà organizzato in funzione delle effettive necessità e sulla base di quanto previsto dalla normativa di riferimento in vigore; il monte ore annuo finale sarà quindi determinato dalle ore di servizio effettivamente svolte, così come risultanti dai rapporti mensili e potrà quindi essere inferiore o superiore al monte ore annuo presunto suindicato.

Nei turni dove è prevista la presenza di più postazioni di controllo (Check-Point Pax), queste dovranno essere controllate/sorvegliate da personale preposto (Supervisor) e tra loro dovrà sempre esserci un coordinatore/capovero di riferimento del turno a cui è affidata la responsabilità dei controlli di sicurezza durante l'espletamento del servizio, nonché il regolare svolgimento dello stesso.

Il servizio dovrà essere sempre garantito in tutti i giorni dell'anno, 7 giorni su 7, comprese le festività, salvo diverse disposizioni dell'Appaltante.

L'Appaltatore si obbliga a garantire lo svolgimento del servizio, dalle due (2) ore precedenti l'orario di partenza e fino all'avvenuto decollo di ciascun volo in partenza e/o in transito, risultante dal programma voli settimanale.

L'Appaltante si riserva di apportare modifiche agli orari di cui sopra, in conseguenza di proprie mutate esigenze operative. Tali modifiche saranno trasmesse all'Appaltatore attraverso apposita comunicazione scritta e diverranno operative a far data dal termine indicato, che non potrà comunque essere inferiore a 24 ore. L'Appaltatore dichiara sin d'ora di accettare le eventuali modifiche degli orari e di accettare che le suddette modifiche saranno remunerate senza costi aggiuntivi, oltre quelli stabiliti. In caso di variazioni dell'operativo dei voli o di altre necessità richieste dal servizio, ricoprenti carattere di urgenza, l'Appaltatore sarà tenuto ad attivare unità lavorative aggiuntive rispetto a quelle programmate, anche in questo caso senza costi aggiuntivi oltre quelli stabiliti.

In questo caso, la richiesta da parte dell'Appaltante verrà comunicata all'Appaltatore, anche telefonicamente, con un preavviso minimo di 6 ore.

In tutti quei casi non programmabili in anticipo quali, ad esempio, ritardo dei voli, dirottamenti, nebbia, ecc., l'attivazione del servizio avverrà a seguito di chiamata telefonica da parte dell'Appaltante (Servizio Operativo) e l'Appaltatore è obbligato ad attivare il servizio entro 1 (una) ora dalla chiamata e garantire il medesimo fino all'avvenuto imbarco del volo/i, senza costi aggiuntivi oltre quelli stabiliti.

A tale fine l'Appaltatore è obbligato a comunicare all'Appaltante uno o più numeri di telefono a cui inoltrare le chiamate per le richieste di attivazione immediata del servizio.

Art. 5 – Responsabile Tecnico del servizio e responsabile in turno

L'Appaltatore dovrà affidare la responsabilità dei controlli di sicurezza ad un Responsabile Tecnico presente in loco, che abbia una idonea formazione professionale riconosciuta da ENAC (Categoria A12 o A12bis) e giuridica documentata per poter operare il coordinamento nonché l'organizzazione dei servizi di sicurezza e dovrà comunicarlo per iscritto all'Appaltante.

Il Responsabile Tecnico del servizio farà riferimento all'incaricato designato dall'Appaltante e rappresenterà l'Appaltatore nei confronti dell'Appaltante stessa per tutti gli aspetti ed i problemi di carattere gestionale.

Il Responsabile Tecnico sarà in particolare responsabile:

- della qualità del servizio reso, anche mediante controlli interni;

- della programmazione, gestione e formazione di security delle risorse destinate al servizio;
- dell'adozione di tutte le misure necessarie all'esecuzione a perfetta regola d'arte del servizio e, in primis, dell'osservanza degli standard qualitativi prescritti, con particolare riferimento al rispetto delle prescrizioni del Programma Nazionale di Sicurezza;
- della supervisione del servizio attraverso la presenza in loco e/o garantendo la reperibilità ad ogni evenienza;
- del corretto invio della reportistica.

E' comunque richiesta la presenza di un responsabile del turno di riferimento, tra i supervisori/capovarco presenti ed operanti in turno.

Art. 6 – Requisiti del personale

L'Appaltatore impiegherà, per lo svolgimento del servizio, personale dipendente ad ogni effetto direttamente dall'Appaltatore stesso.

Detto personale dovrà avere la qualifica di Guardia Particolare Giurata ai sensi dell'art. 138 del Testo Unico delle Leggi di Pubblica Sicurezza approvato con R.D. 18.06.1931 n. 773, dovrà essere in grado di eseguire il servizio a perfetta regola d'arte e dovrà avere i requisiti personali, professionali e d'età previsti dall'allegato B al D.M. 29.01.1999 n. 85 e dalle altre vigenti norme di legge in relazione alla specifica attività svolta. Dovrà altresì essere in possesso del Certificato di Addetto alla Sicurezza ai sensi della Circolare ENAC serie security – SEC 03 del 07/10/2004 e successive.

L'appaltatore dovrà fornire all'appaltante, i rinnovi relativi ai Decreti di G.P.G. del personale impiegato, le ri-certificazioni triennali o quinquennali emesse da ENAC, nonché le attestazioni di aggiornamento annuale e periodico/semestrale previste ai sensi del Manuale della Formazione per la Security– Ediz 2, del Regolamento UE 1998/2015 e del Programma Nazionale di Sicurezza Ediz. 2 Emend. 1 – Capitolo 11, a seconda della categoria di appartenenza.

Con riferimento al personale attualmente occupato presso SO.GE.A.AL. svolgente il servizio di sicurezza dell'aeroporto di Alghero, al fine di garantire i livelli occupazionali esistenti, si applicano le disposizioni previste dalla contrattazione collettiva in materia di riassorbimento del personale.

Tutto il personale dipendente dell'Appaltatore, impiegato presso l'aeroporto di Alghero, dovrà essere munito di apposito tesserino di ingresso (T.I.A.) rilasciato dall'Ufficio Tesseramento della società Appaltante.

Nei confronti del proprio personale l'Appaltatore dovrà osservare tutte le leggi, i regolamenti, gli accordi, i contratti collettivi nazionali di lavoro ed eventuali integrativi provinciali e/o regionali riguardanti il trattamento economico e normativo, le assicurazioni, la tutela, anche quella infortunistica e l'assistenza del personale medesimo, restando pertanto a suo carico tutti i relativi oneri e le sanzioni civili e penali previste dalle legge e dai regolamenti vigenti in materia. Tali contratti, se ed in quanto applicabili, dovranno fare riferimento a quanto previsto dall'art. 13, comma 1, del D.Lgs. 13.01.1999 n. 18 (attuazione alla Direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato di servizi di assistenza a terra

negli Aeroporti della Comunità) e, comunque, previa verifica in tal senso da parte dell'ENAC.

L'Appaltatore dovrà dimostrare in ogni momento, ed a semplice richiesta dell'Appaltante, di essere in regola con quanto indicato nei commi precedenti, consentendo le verifiche e gli accertamenti che lo stesso appaltante riterrà all'uopo opportuni.

L'Appaltatore dovrà dotare tutto il personale addetto al servizio di idonea divisa, da concordare preventivamente con la Società Appaltante e, comunque, approvata dalla Prefettura di Sassari; dovrà curare che sia sempre in condizioni di perfetta decorosità, pulizia e ordine e che sia ben riconoscibile nei confronti dell'utenza.

Il personale dell'Appaltatore dovrà assumere un atteggiamento di estrema correttezza e professionalità nei confronti dei passeggeri, dovrà essere gentile ed educato e non assumere comportamenti e/o atteggiamenti che possano danneggiare l'immagine dell'aeroporto.

L'Appaltante potrà richiedere l'allontanamento di quelle persone che, a suo insindacabile giudizio, non siano ritenute idonee per scarse qualità personali, professionali, tecniche, morali e disciplinari, senza che l'Appaltatore possa opporre eccezioni e/o pretendere alcunché nei confronti di SO.GE.A.AL., neanche a titolo risarcitorio o di indennizzo.

L'Appaltatore dovrà consegnare al rappresentante dell'Appaltante qualsiasi oggetto, comprese somme di denaro, che dovesse essere rinvenuto durante l'esecuzione dei servizi.

L'appaltatore non potrà coinvolgere in alcun modo o momento, nei rapporti con il proprio personale, il nome e/o la responsabilità di SO.GE.A.AL., e terrà comunque indenne l'Appaltante da qualsivoglia responsabilità, richiesta o addebito relativamente a detto personale.

L'appaltatore dovrà dimensionare il proprio organico tenendo conto delle esigenze delle coperture operative oggetto della gara, nonché dell'eventualità dell'impiego di risorse di carattere straordinario. Resta inteso che l'Appaltatore dovrà avere una quantità numericamente congrua di personale certificato per far fronte alle sopracitate esigenze.

Il personale addetto sarà altresì, tenuto a mantenere pulita ed in ordine la propria postazione di lavoro.

Il personale adibito ai servizi di sicurezza dovrà avere una buona conoscenza della lingua inglese.

La mancata disponibilità di personale qualificato e certificato non potrà costituire giustificazione per il mancato o incompleto svolgimento dei servizi, sia con riferimento alla copertura operativa ordinaria, che con riferimento alle attività straordinarie. A tal fine l'Appaltatore dovrà pianificare opportunamente le attività di formazione e la certificazione o ricertificazione del personale, richiedendo con congruo anticipo la convocazione della Commissione d'esame alla D.A. ENAC.

L'Appaltatore dovrà mettere a disposizione del proprio personale un mezzo (auto) adibito alle aree aeroportuali per poter effettuare i vari servizi, qualora necessario (es. scorta armi, pattugliamento, ecc.) e dovrà garantire la presenza di almeno un addetto per turno con abilitazione patente ADP per la circolazione in aree interne. Il mezzo dovrà avere tutti gli equipaggiamenti, le autorizzazioni, le coperture assicurative e quant'altro stabilito dal Regolamento di Scalo, dal Manuale di Aeroporto e/o dalle norme emesse da ENAC.

Art. 7 – Controlli di qualità

In ossequio alle prescrizioni ENAC, SO.GE.A.AL. effettua controlli di qualità dei servizi svolti dall'Appaltatore di cui tiene evidenza scritta.

Nel caso in cui i controlli effettuati dall'Appaltante evidenziassero criticità nella qualità di tali servizi, SO.GE.A.AL. stessa si riserva la facoltà - oltre che di applicare all'Appaltatore le penali - di indicare all'Appaltatore i correttivi che dovessero essere necessari all'esito di tali controlli.

Ulteriori controlli di qualità vengono altresì effettuati per mezzo di ispezioni periodiche a livello nazionale da parte del Nucleo Centrale Ispettivo e a livello Europeo da parte di Ispettori della Commissione Europea, così come previsto dalle normative di riferimento Reg. 1998/2015 e Art.7 del D.M. 85/99. In caso di esito negativo di una o più delle ispezioni periodiche di cui sopra, nell'arco di un anno, l'Appaltante si riserva la facoltà di risolvere il contratto ai sensi dell'art. 1456 Codice Civile mediante lettera raccomandata A/R, fatto salvo il risarcimento del maggior danno.

Art. 8 – Sicurezza e prevenzione infortuni in ambiente di lavoro

L'Appaltatore sarà tenuto all'integrale rispetto degli obblighi previsti dal D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. ed, in particolare, alla predisposizione di tutte le misure di sicurezza atte a prevenire sia i rischi da interferenza evidenziati dal DUVRI, che i rischi specifici propri dell'attività svolta, per la quale è tenuto altresì ad elaborare il proprio documento di valutazione dei rischi, tenendo in considerazione quanto regolamentato dal D.Lgs. 230/95 in materia di protezione da radiazioni ionizzanti.

E' fatto obbligo all'Appaltatore mettere a disposizione solamente personale che sia stato debitamente formato ed istruito sull'uso dei macchinari e delle attrezzature da utilizzare ed avvertito sulle operazioni da condurre.

Viene, pertanto, fatto obbligo all'Appaltatore di non introdurre in attività di lavoro persone che non risultino avere i requisiti sopradetti.

Art. 9 – Attività manutentiva ed assistenza tecnica

L'Appaltatore dovrà garantire il servizio di manutenzione di tutte le apparecchiature ed attrezzature in uso per l'espletamento del servizio di controllo di sicurezza di cui all'Art. 3 del presente Capitolato.

Il servizio comprende la manutenzione ordinaria programmata di tutte le apparecchiature, nonché le verifiche di radioprotezione, da eseguirsi con la periodicità prevista dalle specifiche tecniche della casa costruttrice e dalla normativa di riferimento.

Durante le visite di manutenzione ordinaria l'Appaltatore dovrà verificare le impostazioni e le prestazioni standard delle suddette apparecchiature, atte a:

- mantenere l'integrità del bene;
- mantenere o ripristinare l'efficienza dei beni;
- contenere il normale degrado d'uso;
- garantire la vita utile del bene;
- far fronte ad eventi accidentali.

L'Appaltatore potrà inoltre richiedere l'intervento di manutenzione a seguito di:

- rilevazione di guasti o avarie (manutenzione a guasto o correttiva);
- attuazione della manutenzione preventiva ciclica, predittiva, secondo condizione;
- esigenza di ottimizzare la disponibilità del bene e migliorarne l'efficienza (interventi di miglioramento o di piccola modifica che non comportano incremento del valore patrimoniale del bene).

I suddetti interventi non modificano le caratteristiche originarie (dati di targa, dimensionamento, valori costruttivi, etc.) del bene stesso e non ne modificano la struttura essenziale e la loro destinazione d'uso.

L'Appaltatore dovrà garantire, mediante le suddette operazioni di manutenzione, l'efficienza globale delle apparecchiature oggetto dell'appalto, adottando tutti i provvedimenti ritenuti più idonei per assicurare il funzionamento delle singole componenti in relazione alle finalità operative a cui sono destinate.

L'Appaltatore ha il compito di assicurare che le apparecchiature siano costantemente in grado di soddisfare l'esigenza operativa e che le singole componenti forniscano con continuità le prestazioni previste dalle relative specifiche tecniche prevenendone il degrado e conservandone quindi l'integrità e disponibilità operativa.

Ciò sarà ottenuto mediante controlli, verifiche, misure, regolazioni e lavori eseguiti con cadenze fisse e programmate, generalmente secondo le indicazioni dei manuali di uso e manutenzione in dotazione alle apparecchiature o indicate dalle case costruttrici.

Nell'ambito del servizio di manutenzione ordinaria correttiva (detta anche "a guasto" o "a rottura"), l'Appaltatore dovrà fornire la manodopera e i materiali necessari a ripristinare l'efficienza di quelle unità che per guasti o malfunzionamenti, dovuti a cause accidentali o ad usura, non sono più idonee ad assicurare il richiesto funzionamento. I predetti interventi correttivi dovranno inoltre essere eseguiti, quando siano riscontrabili i segni premonitori e qualora lo consentano le caratteristiche del singolo componente o apparato, prima che si manifestino le relative avarie o guasti.

L'attività di manutenzione richiesta è di tipo "full risk", comprensiva cioè di intervento su luogo, riparazione, fornitura di pezzi di ricambio e prestazione di mano d'opera qualificata. Si intendono pertanto compresi tutti i ricambi e gli aggiornamenti software necessari per tenere gli apparecchi in perfetto stato e perfettamente funzionanti. In caso di riparazione del sistema per guasto o fermo impianto, il tempo di ripristino del sistema (sia sostituzione di componenti hardware che software) dovrà avvenire nel più breve tempo possibile, e comunque non oltre le 24 (ventiquattro) ore dal momento della segnalazione/chiamata. Durante i periodi di fermo impianto/ apparecchio, l'Appaltatore dovrà garantire tramite procedure operative di contingency e/o apparecchiature aggiuntive di back-up, l'operatività del servizio in appalto.

Per quanto riguarda gli apparati EDS per il controllo dei bagagli da stiva, poiché tali apparecchiature risultano collegate ad un sistema BHS (Baggage Handling System) di pertinenza della Appaltante, le anomalie sugli apparati EDS si ripercuotono sull'operatività dell'intero sistema BHS. Quindi l'Appaltatore avrà l'obbligo di informare tempestivamente il servizio tecnico della Appaltante ogniqualvolta si presentino situazioni di guasto e/o fermo macchina. Durante le operazioni di ripristino degli impianti, il servizio tecnico della Appaltante, avrà il compito della supervisione ed il coordinamento.

Le attività sopra descritte dovranno essere eseguite da personale specializzato e/o qualificato.

Al termine di ogni intervento, per ogni apparecchiatura sottoposta a manutenzione ordinaria programmata, dovrà essere rilasciata apposita documentazione (Report Service) comprovante l'effettuazione di tutte le prestazioni previste per ciascuna di esse e quelle eventualmente eseguire per la risoluzione del guasto e rimessa in completa efficienza dell'impianto.

La stessa documentazione dovrà essere inoltrata all'Appaltante.

Resta inteso che tutte le attività manutentive e di assistenza tecnica prescritte nel presente Capitolato, nonché i materiali di consumo impiegati, dovranno intendersi a totale carico dell'Appaltatore e le stesse dovranno essere eseguite in modo tale da non comportare nessun onere aggiuntivo per la Appaltante.

Art. 10 – Locali a disposizione per l'espletamento del servizio

L'Appaltante mette a disposizione dell'Appaltatore un locale/spazio ad uso ufficio, funzionale all'espletamento del servizio. L'Appaltatore è responsabile della buona conservazione e manutenzione dello stesso. L'Appaltante sarà sollevato da qualsiasi responsabilità circa la custodia di quanto contenuto nel locale messo a disposizione.

All'atto della eventuale consegna del locale e/o degli spazi, verrà redatto un verbale in contraddittorio tra le parti.

Alla scadenza o risoluzione del contratto l'Appaltatore sarà tenuto a riconsegnare i locali e/o spazi eventualmente assegnati nella condizione di presa in consegna.

Art. 11 – Riferimenti normativi

A titolo puramente indicativo, si elencano di seguito i principali riferimenti normativi che regolano la materia.

- Decreto Ministero dei Trasporti e della Navigazione n° 85 del 29/01/1999;
- Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 13/09/2002 n° 263 *“Regolamento recante norme di attuazione dell'articolo 5 del decreto legge 18 gennaio 1992, n° 9, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1992, n° 217, in materia di affidamento in concessione dei servizi di sicurezza”*;
- Decreto Ministero dei Trasporti e della Navigazione 23/02/2000 *“Modalità di accertamento dei requisiti tecnico-professionali delle imprese di sicurezza e degli addetti”*;
- T.U.L.P.S. – Testo Unico delle Leggi di Pubblica Sicurezza - Regio Decreto del 18 giugno 1931, n.773;
- T.U.L.P.S. – Testo Unico delle Leggi di Pubblica Sicurezza – Regolamento per l'esecuzione del 26 giugno 1940, n.635;
- Legge 18 Aprile 1974 n°110:
“Norme integrative della disciplina vigente per il controllo delle armi, delle munizioni e degli esplosivi”;
- Legge 23 dicembre 1974, n°694:
“Disciplina del porto delle armi a bordo degli aeromobili”;
- Programma Nazionale di Sicurezza Ediz.2 – Emendamento 1 del 01/02/2016;

- Circolare Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – Serie Security del 07/10/2004 n° SEC-02 “*Affidamento dei servizi di controllo di sicurezza esistenti nell’ambito aeroportuale. Procedure operative per le Direzioni di Circoscrizione Aeroportuale*;
- Circolare Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – Serie Security del 07/10/2004 n° SEC-03 “*Modalità per l'accertamento dei requisiti tecnico-professionali delle imprese di sicurezza e dei requisiti professionali degli addetti alla sicurezza. Programma di formazione professionale per gli addetti ai controlli di sicurezza. Certificato di addetto alla sicurezza*”;
- Circolare Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – Serie Security del 23/01/2013 n° SEC-04 “*Programmi per la sicurezza dell'aeroporto, del vettore aereo e degli altri soggetti*”;
- Circolare Ente Nazionale per l'Aviazione Civile – Serie Security del 20/12/2012 n° SEC-05A “*Contenuti e procedure di formazione per la Security*” – Allegato “*Manuale per la Formazione della Security – Ediz. 2*”;
- Regolamento (CE) n.300/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2008:
“*Che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile ed abroga il regolamento n.2320/2002*”;
- Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione 5 novembre 2015:
“*Che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea*”;