

UNI/PdR xx:2019	Sistemi di difesa passiva a base di resina bicomponente (SDPR) – Linee guida per la progettazione, l'assemblaggio e l'installazione
Sommario	Il presente documento definisce le linee guida per la realizzazione di Sistemi a Difesa Passiva a base di Resina bicomponente a rapido indurimento (SDPR) per la protezione di valori a seguito di atti criminosi.
Data	2019-12-17

Avvertenza

Il presente documento è un progetto di Prassi di Riferimento (UNI/PdR) sottoposta alla fase di consultazione, da utilizzare solo ed esclusivamente per fini informativi e per la formulazione di commenti.

Il processo di elaborazione delle Prassi di Riferimento prevede che i progetti vengano sottoposti alla consultazione sul sito web UNI per raccogliere i commenti del mercato: la UNI/PdR definitiva potrebbe quindi presentare differenze rispetto al documento messo in consultazione.

Questo documento perde qualsiasi valore al termine della consultazione, cioè il: 31 gennaio 2020

UNI non è responsabile delle conseguenze che possono derivare dall'uso improprio del testo dei progetti di Prassi di Riferimento in consultazione.

PREMESSA

La presente prassi di riferimento UNI/PdR xx:2020 non è una norma nazionale, ma è un documento pubblicato da UNI, come previsto dal Regolamento UE n.1025/2012, che raccoglie prescrizioni relative a prassi condivise all'interno del seguente soggetto firmatario di un accordo di collaborazione con UNI:

XXXXXX

Via xxxx, X

xxxx XXXXXX

La presente prassi di riferimento è stata elaborata dal Tavolo "Competenze commissari gare gas" condotto da UNI, costituito dai seguenti esperti:

Nome Cognome 1 – Project Leader (organizzazione xyz)

Nome Cognome 2 (organizzazione yz)

Nome Cognome 3 (organizzazione xyz)

Nome Cognome 4 (organizzazione y)

Nome Cognome 5 (organizzazione xz)

Nome Cognome 6 (organizzazione z)

La presente prassi di riferimento è stata ratificata dal Presidente dell'UNI il xx xxxx 2020.

Le prassi di riferimento, adottate esclusivamente in ambito nazionale, rientrano fra i "prodotti della normazione europea", come previsti dal Regolamento UE n.1025/2012, e sono documenti che introducono prescrizioni tecniche, elaborati sulla base di un rapido processo ristretto ai soli autori, sotto la conduzione operativa di UNI.

Le prassi di riferimento sono disponibili per un periodo non superiore a 5 anni, tempo massimo dalla loro pubblicazione entro il quale possono essere trasformate in un documento normativo (UNI, UNI/TS, UNI/TR) oppure devono essere ritirate.

Chiunque ritenesse, a seguito dell'applicazione della presente prassi di riferimento, di poter fornire suggerimenti per un suo miglioramento è pregato di inviare i propri contributi all'UNI, Ente Nazionale Italiano di Unificazione, che li terrà in considerazione.

SOMMARIO

INTRODUZIONE	3
1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE	5
2 RIFERIMENTI NORMATIVI E LEGISLATIVI.....	5
3 TERMINI E DEFINIZIONI	5
4 PRINCIPIO	7
5 FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA SDPR.....	7
6 REQUISITI DEL SISTEMA SDPR	8
6.1 CARATTERISTICHE DELLA RESINA BICOMPONENTE	8
6.2 REQUISITI DI SICUREZZA DELLA RESINA BICOMPONENTE	9
6.3 TEMPISTICHE DI EROGAZIONE DELLA RESINA BICOMPONENTE	9
6.4 SMALTIMENTO DELLA RESINA BICOMPONENTE	9
7 MISURE DI MANUTENZIONE DEL SISTEMA SDPR.....	10
8 MISURE DI PROTEZIONE DELL'EQUIPAGGIO.....	10
BIBLIOGRAFIA.....	11

INTRODUZIONE

In virtù della quotidiana gestione di ingenti flussi di contante, gli operatori del trasporto valori rappresentano un bersaglio particolarmente esposto alle attenzioni di bande specializzate, dotate di capacità organizzative, tecniche non comuni e capaci di cimentarsi in imprese criminali che coniugano ad un altissimo rischio un'altrettanto elevata remunerazione. La pericolosità degli attacchi perpetrati da bande organizzate e dotate di vere e proprie capacità militari è testimoniata dal tipo di armi utilizzate: non solo pistole, fucili e armi da fuoco in genere, ma anche kalashnikov ed esplosivi.

Prendendo a riferimento, per una comparazione statistica, l'anno 2012 (annus horribilis per le rapine), sono stati segnalati complessivamente 47 attacchi ai danni delle aziende di trasporto valori, pari ad un incremento del 2,2%. I 32 colpi portati a termine hanno fruttato ai malviventi 24 milioni di euro, pari ad una media di 750 mila euro ad evento. Le modalità di attacco sono state diverse e possono essere raggruppate nelle seguenti tre casistiche:

- Assalti ai furgoni: Sono stati registrati 25 attacchi contro i furgoni blindati, in cui nei 17 casi riusciti i malviventi hanno sottratto complessivamente oltre 11,6 milioni di euro, pari ad una media di 685 mila euro.
- Rischio marciapiede: 20 attacchi si sono verificati, invece, nei momenti di carico/scarico del denaro dai furgoni portavalori, in quella fase che viene definita il "rischio marciapiede": in 14 casi i malviventi sono riusciti nel loro intento sottraendo complessivamente 1,5 milioni di euro, pari ad una media di oltre 105 mila euro.
- Attacchi a sale conta/caveau: Infine sono stati registrati due assalti alle sale conta aziendali e nell'unico episodio riuscito sono stati asportati ben 10,9 milioni di euro.

Il trend si è tenuto stabile nel 2013 e 2014, mentre tra il 2015 e il 2016 si è registrato un incremento delle rapine del 12%, nel 2017 abbiamo assistito ad una contenuta diminuzione.

Nel 2018 si è assistito ad un ulteriore calo delle rapine a livello nazionale, che ha raggiunto il -6.9% rispetto al 2017 per un totale di 28.441 rapine denunciate alle forze dell'ordine. Prevalgono nettamente le rapine in pubblica via (56.4%) seguite dalle rapine negli esercizi commerciali (14.8%) e dalle rapine in abitazione (7.4%). In generale, il decremento delle rapine più evidente ha caratterizzato le rapine in banca (-29.2%) e le rapine ai distributori di carburante (-17.9%).

L'attività di trasporto valori è disciplinata dal TULPS (R.D. 773/1931), dal successivo Regolamento di Esecuzione del 1940 n. 635 e dall'Allegato D del D.M. 269/2010, "Regolamento recante disciplina delle caratteristiche minime del progetto organizzativo e dei requisiti minimi di qualità degli istituti e dei servizi di cui agli articoli 256-bis e 257-bis del Regolamento di esecuzione del Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, nonché dei requisiti professionali e di capacità tecnica richiesti per la direzione dei medesimi istituti e per lo svolgimento di incarichi organizzativi nell'ambito degli stessi istituti".

Secondo la normativa attuale, il trasporto valori consiste nel trasferimento di somme di denaro o di altri beni e titoli di valore, da un luogo ad un altro, effettuato da guardie giurate su veicoli di proprietà di un Istituto, equipaggiati secondo quanto previsto dai decreti ministeriali e osservando le prescrizioni ivi imposte.

L'utilizzo di tali sistemi di difesa passiva che rendono inutilizzabile il bene o, nel caso del sistema qui in esame, ne impediscono il prelievo forzato, aumenta l'efficacia dell'azione difensiva, limitando i rischi per gli operatori e per i cittadini eventualmente coinvolti.

L'esperienza sul campo nei primi cinque anni di applicazione delle disposizioni ministeriali ha portato ad un progressivo miglioramento delle caratteristiche del sistema SDPR, da cui l'attivazione da remoto (Centrale Operativa, C.O.) e, da ultimo, sistemi di innesco automatico (SIA) quali sensori da sparo e linea bilanciata che riducono l'incidenza del fattore umano.

La possibilità che il SDPR si attivi in maniera automatica, tramite degli inneschi che non necessariamente dipendano dal personale dipendente ma unicamente da fattori estrinseci quali l'intervento violento di malintenzionati che tentino di aprire il vano porta valori, consente di ridurre fortemente i rischi legati al fattore umano e tendono a proteggere gli stessi dipendenti che non possono intervenire sul sistema.

BOZZA CONSULTAZIONE PUBBLICA

1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente prassi di riferimento fornisce le linee guida per la progettazione, l'assemblaggio e l'installazione di Sistemi a Difesa Passiva a base di Resina bicomponente a rapido indurimento (SDPR), con Sistema di Innesco Automatico (SIA), con lo scopo di impedire il prelievo forzato di valori a seguito di atti criminosi.

Il documento si applica ai veicoli utilizzati per il trasporto di valori di cui all'ex art. 134 TULPS e all'art. 2, comma 2, lettera a) del D.M. 269/2010, nonché a strutture attrezzate per la custodia di valori (per esempio le colonnine accettatrici di contante nelle pompe di benzina, nei bancomat o nelle casse di deposito 24/24h, o le casseforti) e, in generale, ad ogni situazione nella quale sono custoditi dei valori in ambiente chiuso e delimitato e/o protetto.

2 RIFERIMENTI NORMATIVI E LEGISLATIVI

La presente prassi di riferimento rimanda, mediante riferimenti datati e non, a disposizioni contenute in altre pubblicazioni. Tali riferimenti normativi e legislativi sono citati nei punti appropriati del testo e sono di seguito elencati. Per quanto riguarda i riferimenti datati, successive modifiche o revisioni apportate a dette pubblicazioni valgono unicamente se introdotte nel presente documento come aggiornamento o revisione. Per i riferimenti non datati vale l'ultima edizione della pubblicazione alla quale si fa riferimento.

ISO 10364:2007 Adesivi strutturali - Determinazione del tempo di vita in barattolo (pot-life, tempo di lavorabilità) di adesivi multicomponenti

DIN 4102-1:1998-05, Fire behaviour of building materials and building components - Part 1: Building materials; concepts, requirements and tests.

3 TERMINI E DEFINIZIONI

Ai fini del presente documento valgono i termini e le definizioni seguenti:

3.1 veicolo portavalori

mezzo destinato al trasporto di valori da un punto A ad un punto B utilizzato dalle agenzie di vigilanza.

NOTA Il mezzo può essere marciante su strada, via acqua etc.

3.2 vano abitacolo

zona del veicolo destinata all'equipaggio in cui è vietata la giacenza di valori se non piccole somme preparate per il punto di consegna successivo.

3.3 vano valori o caveau

zona del veicolo portavalori destinata alla giacenza dei valori durante il trasporto, dotata di pareti speciali e porte di accesso controllate dalle Guardie Particolari Giurate (dette anche Guardie Giurate o GPG).

3.4 parete ritarda-taglio

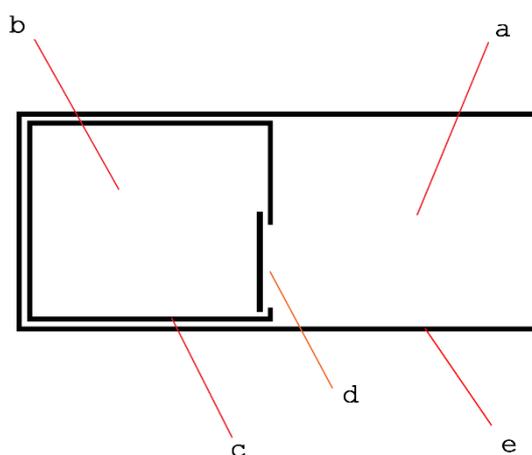
parete interna al veicolo portavalori di materiale o fattura speciale che rallenta un eventuale taglio da parte dei rapinatori.

3.5 porta accesso vano valori

soglia che mette in comunicazione il vano abitacolo col vano valori o il vano valori con l'esterno del veicolo.

3.6 parete esterna veicolo

parte del veicolo visibile dall'esterno, generalmente composta dalla carrozzeria del veicolo, che in alcuni casi può essere realizzata dall'allestitore del veicolo direttamente in materiale speciale e svolge già la funzione di ritarda-taglio.



Legenda

- a vano abitacolo
- b vano valori
- c parete ritarda-taglio
- d porta accesso vano valori
- e parete esterna veicolo

Figura 1 – Schema di un veicolo portavalori

3.7 Sistema Difesa Passiva a base di Resina, SDPR

Sistema ad attivazione automatica in grado di salvaguardare i valori trasportati mediante l'erogazione di resina bicomponente.

3.8 Centrale Operativa, CO

struttura tecnica di supporto, con linee appositamente dedicate, per la gestione degli interventi sugli allarmi del personale dipendente.

3.9 Strutture attrezzate per la custodia di valori

Locali, posti all'interno di edifici o di mezzi (per es. caveaux), e dispositivi (colonnine accettatrici, casseforti, bancomat) dedicati all'immagazzinamento e alla gestione di valori finalizzata alla custodia.

3.10 Sistemi di Innesco Automatico, SIA

sensori sparo installati sui vetri degli automezzi così come classificati dal DM 56/2015 e della linea bilanciata

4 PRINCIPIO

Per creare un reale deterrente al fenomeno delle rapine sui veicoli adibiti al trasporto valori, occorre dotare gli stessi di efficaci sistemi a difesa passiva, ossia di sistemi in grado di salvaguardare i valori trasportati in modo automatico e senza creare danni né ai valori né alle persone. I sistemi a resina bicomponente rispondono in modo completo a tale necessità.

La difesa del valore viene assicurata a due livelli:

- Durante la rapina: creando un blocco di resina dalla quale risulta estremamente difficile recuperare qualunque cosa
- Dopo la rapina: il valore può essere recuperato per intero senza riportare danni tali da renderlo inutilizzabile.

Anche la passività assume un doppio significato:

- Passività nelle modalità di attivazione: il sistema SDPR è dotato di appositi sensori (SIA) per poter intervenire automaticamente, senza l'azionamento diretto dell'equipaggio, prevenendo l'errore umano in situazioni critiche. In questo modo gli assalitori non potranno richiedere, e quindi minacciare l'equipaggio di intervenire, in quanto nessuno potrà by-passare il sistema per impedire che questo si attivi.
- Passività nella modalità di intervento: il sistema avvolge i valori di schiuma e rende la loro asportazione quanto più possibile difficile.

La sezione III dell'Allegato D del DM 269/2010 specifica che per il trasporto di valori (dai 100.000 € ai 1.500.000 €) effettuato con l'ausilio di sistemi tecnologicamente avanzati, tra i quali SDPR e SIA, si autorizza l'impiego di un minor numero di personale. Mentre, per trasporti eccedenti tale massimale, si rende obbligatorio l'uso di sistemi tecnologicamente avanzati, come per esempio il sistema SDPR.

5 FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA SDPR

Il sistema SDPR è costituito da un meccanismo di generazione di un composto schiumogeno a base poliuretanic, attivato da un serbatoio di azoto - tramite un riduttore di pressione e un'elettrovalvola - che innesta due liquidi contenuti in due serbatoi separati i quali, miscelandosi, si riversano sul pavimento creando il composto schiumogeno spandente.

La quantità di ciascun liquido va scelta in misura tale da generare un volume di composto schiumogeno in grado di invadere gran parte dello spazio interno dell'area da proteggere, conglobando i valori custoditi (vedere punto 6.1). Il composto schiumogeno si genera in poche decine

di secondi (vedere punto 6.4), assumendo una consistenza solida tale da non permettere la rapida rimozione dei valori conglobati, rendendo quindi vano il tentativo di furto.

Nel caso di installazione del sistema SDPR su veicoli trasporto valori, il sistema si attiva:

- a seguito di colpi d'arma da fuoco sui vetri e, in particolare, solo dopo il secondo colpo e distinguendo il falso, mediante l'attivazione di sensori sparo;
- a seguito di taglio sulle pareti del veicolo mediante l'attivazione di sensori posti nell'intercapedine della lamiera (per esempio, cavo elettrico con linea bilanciata);

Nel caso di installazione in strutture attrezzate per la custodia di valori, il sistema si attiva:

- a seguito di taglio sulle pareti della struttura mediante l'attivazione di sensori posti nell'intercapedine della lamiera (per esempio, mediante cavo elettrico con linea bilanciata);
- a seguito di tentativo di sradicamento della struttura dalla sua sede originaria (per esempio, mediante strappo di un cavo elettrico con linea bilanciata).

Oltre alla modalità di attivazione passiva/automatica suddetta, è prevista anche una seconda modalità di attivazione, complementare rispetto alla prima, denominata intenzionale/manuale: il sistema SDPR viene attivato sul veicolo trasporto valori da un apparato satellitare comandato da CO Tale modalità può essere considerata al pari di una manovra di emergenza che la CO può attivare al sopraggiungere di un pericolo non ancora rilevato dal sistema automatizzato.

Nel momento in cui il sistema SDPR entra in azione non può essere interrotto manualmente e prosegue fino alla completa fuoriuscita di tutto il materiale resinoso e, quindi, fino al termine dell'operazione di riempimento del vano valori.

Il sistema SDPR è interfacciato col sistema di apertura e chiusura della porta del vano di accesso valori: il sistema infatti si attiva solamente quando la porta si chiude in seguito al segnale di uno dei sensori di fine corsa. Anche nel caso di attivazione manuale del SDPR da parte dell'equipaggio con porta del vano di accesso valori ancora aperta, il sistema si attiva solo dopo la chiusura della porta.

6 REQUISITI DEL SISTEMA SDPR

6.1 CARATTERISTICHE DELLA RESINA BICOMPONENTE

Al fine di proteggere l'integrità della merce e l'incolumità dell'equipaggio, la resina bicomponente deve essere di grado B2 o migliore dal punto di vista dell'estinguenza in conformità alla DIN 4102-1:1998. La resina bicomponente deve essere atossica secondo la normativa di settore ATS 1000.001 - ABD 0031 - AITM 3.005 per il fattore di espansione del poliuretano.

La quantità della resina bicomponente deve essere dimensionata tenendo conto del volume dello spazio contenente i valori. Un sovradimensionamento, infatti, potrebbe portare alla compromissione della struttura interna di tale spazio. Un valore compreso tra il 30% ed il 60% del volume totale dello spazio è da considerare una buona percentuale di riempimento. Ad esempio, in un veicolo portavalori con un vano valori di dimensioni $1,2 \times 1,4 \times 1,6 \text{ m(h)} = 2,7 \text{ m}^3$ un valore accettabile di resina bicomponente è compreso tra $0,8 \text{ m}^3$ e $1,6 \text{ m}^3$.

6.2 REQUISITI DI SICUREZZA DELLA RESINA BICOMPONENTE

La resina bicomponente del sistema SDPR è composta da due liquidi che devono essere stoccati all'interno di serbatoi a tenuta omologati e ben serrati meccanicamente, con indicazione della data di riempimento e/o della data di tenuta di efficienza dei liquidi. Deve essere infatti scongiurato il contatto dei liquidi con le persone.

Occorre prevedere che, in caso di incendio, si possono verificare sovrappressioni tali da provocare lo scoppio dei serbatoi. Questi, infatti, devono essere dimensionati per una pressione di progetto pari a 45 bar e devono essere muniti di una valvola di sicurezza tarata a 7 bar.

In caso di installazione del sistema SDPR su veicoli portavalori, deve essere evitata l'esposizione dell'equipaggio ai vapori di miscelazione. La reazione chimica che avviene durante la miscelazione dei due liquidi sviluppa, infatti, calore e vapori nocivi, i quali possono infiltrarsi nelle fessure della porta di accesso al vano valori e raggiungere l'equipaggio. L'erogazione della resina bicomponente non può quindi avvenire nel vano abitacolo nel quale risiede l'equipaggio ma deve avvenire nel vano portavalori ad esso comunicante, chiuso da una porta che non permetta il diffondersi della resina nella zona dell'equipaggio. Un apposito sensore finecorsa deve quindi stabilire lo stato di apertura della porta e bloccare elettromeccanicamente l'erogazione della schiuma

Contemporaneamente all'elettrovalvola, si deve attivare anche un sottosistema costituito da elementi aspiratori, la cui funzione è quella di espellere il calore e i vapori generati durante la reazione chimica e di evitarne la propagazione verso il vano abitacolo. Gli aspiratori vengono direttamente alimentati dalla batteria del veicolo e si mantengono attivi ben oltre il termine della creazione del composto schiumogeno. Pertanto, il vano valori deve essere dotato, nella parte superiore, di una ventola con portata d'aria pari o superiore a 360 m³/h. La ventola può essere azionata anche manualmente dall'operatore mediante apposito interruttore nell'abitacolo e consente il ricambio d'aria del vano in circa 30 secondi.

Il sistema SDPR si attiva secondo una modalità passiva/automatica, tramite un Sistema di Innesco Automatico (SIA).

6.3 TEMPISTICHE DI EROGAZIONE DELLA RESINA BICOMPONENTE

La resina bicomponente deve essere erogata in un tempo molto ridotto, quantificabile in un massimo di 3 minuti, e deve essere a rapida espansione, ossia il tempo di espansione massimo dopo la miscelazione non deve essere maggiore di 30 secondi.

La resina deve essere a rapido indurimento secondo i requisiti della ISO 10364:2007, ossia deve avere un tempo di assenza di collosità della superficie inferiore ai 20 secondi.

6.4 SMALTIMENTO DELLA RESINA BICOMPONENTE

La resina bicomponente formata è inerte e va smaltita come rifiuto solido urbano in quanto rifiuto non pericoloso secondo il regolamento CE n. 1272/2008, il Regolamento Europeo n. 1357/2014, la decisione 955/2014 e l'art. 6, comma 9-ter L. 6 agosto 2015 n. 125. La resina bicomponente, inoltre, non è da considerarsi pericolosa ai sensi delle disposizioni vigenti in materia di trasporto di merci pericolose su strada (A.D.R.), su ferrovia (RID), via mare (IMDG Code) e via aerea (IATA).

7 MISURE DI MANUTENZIONE DEL SISTEMA SDPR

Al fine di garantire la corretta funzionalità, efficacia e sicurezza del SDPR occorre prevedere:

- il collaudo dell'impianto in fase di installazione;
- il collaudo dell'impianto successivamente al suo ripristino a seguito di manutenzione straordinaria;
- il collaudo del sistema successivamente al suo ripristino a seguito dell'erogazione;
- il ripristino della sigillatura;
- la verifica periodica dell'impianto (legato alla decadenza chimica dei liquidi reagenti);
- la sostituzione periodica dei componenti come previsto nei manuali d'uso, manutenzione e sicurezza;
- la presenza di modalità di registrazione e tenuta delle informazioni relative al funzionamento (cd. "scatola nera").

8 MISURE DI PROTEZIONE DELL'EQUIPAGGIO

A salvaguardia dei soggetti posti all'interno dei veicoli portavalori equipaggiati con sistema SDPR occorre che siano presenti i seguenti presidi/protocolli di sicurezza:

- micro interruttore su porta VV (per impedire l'erogazione della schiuma a porta VV aperta);
- pulsante di emergenza (per interrompere l'erogazione della schiuma in caso di presenza di personale a bordo);
- riferimento specifico per la parte di tutela dei lavoratori contenuto nel manuale d'uso;
- certificazione di non tossicità del polimero;
- documento di analisi dei rischi aggiornato almeno annualmente secondo il D. Lgs. 81/2008;
- documento che attesti l'aggiornamento e la formazione dell'equipaggio.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81 "Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro"
- [2] Direttiva 2014/68/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 maggio 2014 concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di attrezzature a pressione
- [3] Direttiva 2010/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 giugno 2010 in materia di attrezzature a pressione trasportabili e che abroga le direttive del Consiglio 76/767/CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE e 1999/36/CE
- [4] Regio Decreto 18 giugno 1931, n. 773 "Testo Unico delle Leggi di Pubblica Sicurezza (TULPS)"
- [5] Regio Decreto 6 maggio 1940, n. 635 "Regolamento di esecuzione al Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza" e s.m.i.
- [6] Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro dell'Interno 3 febbraio 1998, n. 332 "Regolamento recante norme inerenti le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli blindati" e s.m.i.
- [7] Decreto del Ministro dell'Interno del 1 dicembre 2010 n. 269, "Regolamento recante disciplina delle caratteristiche minime del progetto organizzativo e dei requisiti minimi di qualità degli istituti e dei servizi di cui agli articoli 256-bis e 257-bis del Regolamento di esecuzione del Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, nonché dei requisiti professionali e di capacità tecnica richiesti per la direzione dei medesimi istituti e per lo svolgimento di incarichi organizzativi nell'ambito degli stessi istituti"
- [8] Decreto del Ministro dell'Interno del 25 febbraio 2015 n. 56, "Regolamento recante modifiche al decreto del Ministro dell'interno 1 dicembre 2010 n. 269 Disciplina delle caratteristiche minime del progetto organizzativo e dei requisiti minimi di qualità degli istituti e dei servizi di cui agli articoli 256-bis e 257-bis del Regolamento di esecuzione del Testo unico delle leggi di pubblica sicurezza nonché dei requisiti professionali e di capacità tecnica richiesti per la direzione dei medesimi istituti e per lo svolgimento di incarichi organizzativi nell'ambito degli stessi istituti"