

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

Commento				Commento	Modifica proposta del testo	Posizione ENAC inerente il commento (*)	Motivazioni ENAC (**)
N°	Nome dell'organizzazione o del soggetto che commenta	Capitolo, paragrafo, figura	Pagina				
1	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	4.7	58	La formazione ha una durata non inferiore a: 28 ore..... Ho potuto rilevare che nella maggior parte degli altri paesi europei la formazione ricorrente dell'istruttore ha una durata media di 2 giorni.	La formazione ha una durata non inferiore a: 16 ore comprensiva di almeno 1 ora di Cybersecurity	Non accolto	ENAC ha previsto con la nota ENAC-PROT-09/11/2021-0128716-P che il corso di aggiornamento per istruttori certificati debba avere una durata non inferiore a 28 ore (quattro giorni). La finalità è quella di innalzare il livello dei corsi erogati agli istruttori certificati e favorire lo sviluppo di programmi didattici in linea con le nuove disposizioni e con le tendenze che emergono nei forum internazionali dove si discutono le misure di prevenzione rispetto agli atti di interferenza illecita.
2	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Parte 5 Paragrafo 5.3 Ultimo bullet	72	Per l'aviazione Civile, ICAO ha definito lo standard di conoscenza della Lingua inglese per tutti gli Operatori, standard che ENAC ha accettato ed implementato per tutti gli Operatori. Forse sarebbe coerente riferirsi nella SECURITY (che è sempre Aviation) ANCHE a tale standard. -DOC 9835-Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements,e con -CIR 323-Guidelines for Aviation English Training Programmes.	AGGIUNGERE: “conoscere la lingua inglese secondo il LIVELLO 4 – Operational, previsto dal Doc ICAO 9835/CIR 323.”	Non accolto	La conoscenza della lingua straniera – inglese – in considerazione della mansione svolta e delle attività ivi connesse, è da intendersi di carattere generale-comune, e non tecnico-aeronautica (es. fraseologia). Pertanto, si conferma come il quadro di riferimento sia necessariamente da riferirsi a standard internazionali in tema, nello specifico il CEFR – Common European Framework of Reference for Language Skills.
3	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Parte 5 Paragrafo 5.12 Ultimo c.v.	80	La DICHIARAZIONE DI INDIPENDENZA è richiesta dal Regolamento UE 2015/1998 SOLO per il Capitolo 6 - MERCI/Posta, e non per il Capitolo 9-Forniture di Aeroporto. Inoltre, tale Dichiarazione NON RISULTA tra i documenti che il Gestore deve acquisire per la DESIGNAZIONE del Fornitore (PNS-Parte A - 9.1.3.3.1). Se ENAC vuole introdurre tale dichiarazione per le forniture, in accordo all'Art.6 del Regolamento 300/2008, deve prevederla nel PNS, comunicarla alla Commissione e GIUSTIFICARLA (visto che sarebbe l'UNICA AUTORITA' europea che prevede tale/stessa dichiarazione per le forniture). Inoltre tale DICHIARAZIONE deve essere diversa	Se ENAC non intende adottare misure più restrittive del Regolamento UE, aggiungere dopo “Dichiarazione di Indipendenza” : “(richiesto solo per Validatori Macro Area-A)”	Non accolto	La previsione di cui al p. 11.6.5 e , nello specifico, la lettera c) del p. 11.6.5.1 del Reg. (UE) 1998/2015 relativi alla Relazione di convalida della sicurezza aerea UE si applica a tutti i Validatori e pertanto, anche al Validatore del fornitore conosciuto di forniture per l'aeroporto. La suddetta dichiarazione è prevista per evitare situazioni di conflitto di interessi in relazione al soggetto sottoposto a convalida. Considerato che tale previsione è inserita nel Regolamento Europeo, non può intendersi quale misura più severa ai sensi all'art. 6 del Reg. CE 300/2008.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” (1)

				da quella prevista dal Regolamento 2015/1998 che è disegnata INVECE per le merci e NON per iFornitori. Essa infatti NON contiene alcun riferimento all'INDIPENDENZA del Validatore dal soggetto DESTINATARIO della Convalida, che nelle merci è l'Autorità ma per le forniture è il GESTORE AREROPORTUALE, che potrebbe avere tutto l'interesse a far entrare o meno un Fornitore in Aeroporto. Ragione per cui, il Regolamento UE ha previsto requisiti REGOLAMENTARI SPECIFICI per disciplinare tale Indipendenza (opzioni di CONVALIDA).			
4	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Art. 3.12.7	46	La formazione prevista per I Security Manager di Aeroporti e Vettori NON è coerente con la Sec-08A ed anche col il relativo Regolamento in consultazione. Nello specifico: il Security manager Aeroportuale dovrebbe fare anche A 6-7-8 e 10 (Forniture di Aeroporto) perchè in Aeroporto lui deve controllare l'aderenza alle norme di tutti I soggetti, incluso il Vettore ed I Fornitori; il Security mMnager del Vettore deve includere A6-7-8 (perchè di responsabilità del vettore, A15 troppo scarso per un Security Manager) e 10 (Provviste di Bordo).	O si cambia il Regolamento sulla formazione oppure il Regolamento sui Security Manager	Parzialmente accolto	Il Security Manager ha funzioni e compiti manageriali ed è responsabile dell'implementazione, sviluppo e verifica delle misure e procedure adottate con il Programma di Sicurezza dell'organizzazione di appartenenza. Lo stesso ricopre un ruolo con compiti di tipo manageriale, pertanto la formazione tecnica acquisita con la Categoria A12 è ritenuta sufficiente a coprire gli ambiti previsti. Tuttavia, in considerazione delle mansioni svolte dal Security Manager del Gestore aeroportuale e dal Security Manager del Vettore aereo è opportuno che questi acquisiscano conoscenze specifiche individuate nei Syllabus delle altre Categorie, e non già coperte da quello della Categoria A12. Il par. 3.12.7 è stato modificato includendo nella formazione per la Cat. A12 specifici punti dei syllabus delle singole categorie di formazione applicabili ai SM del gestore e del vettore senza imporre l'obbligo di ulteriore formazione specifica prevista dalle ulteriori Categorie riportate al suddetto punto.
5	LEADER SRL	3.15.6	52	Categoria A15 personale di condotta. Il personale effettua ogni cinque anni un corso di aggiornamento teorico sulle competenze già acquisite ed eventuali innovazioni di almeno 3 ore. EASA nell'AMC1 ORO.GEN.110(a) (security training programme for crew members – CAT ops) prevede un addestramento ad intervalli non superiori a 3 anni	Si suggerisce di verificare i requisiti EASA ed in caso provvedere all'allineamento degli intervalli e del syllabus previsto per le CAT ops. Potrebbe essere utile valutare delle differenze di requisiti tra CAT e operazioni non commerciali (NCC).	Accolto	ENAC ha accolto il commento ed ha allineato la periodicità della formazione periodica della Cat. A15 con quella prevista nell'AMC1 ORO.GEN.110(a) a tre anni. I syllabus per la Cat. A15 sono delineati dal p. 11.2.3.11 del Reg. (UE) n. 2015/1998.
6	LEADER SRL	PARTE 9 e 3.12.7	95	Categoria A12 Non sono specificati gli abbinamenti per la formazione iniziale e ricorrente della Categoria A12 alle Categorie aggiuntive previste in 3.12.7	Si suggerisce inserimento di una matrice per supportare il calcolo ore di formazione e potenziali crediti formativi nell'abbinamento e cumulo della Categoria A12 con le categorie aggiuntive in 3.12.7	Notato	Al Par. Computo ore di Formazione sono riportate le ore di formazione considerando eventuali accorpamenti di categorie. Tuttavia, come già individuato nel commento nr 4, il par. 3.12.7 è stato modificato includendo nella formazione per la CA12 specifici punti dei syllabus delle singole categorie di formazione applicabili ai SM del gestore e del vettore senza imporre l'obbligo di ulteriore formazione specifica prevista dalle ulteriori Categorie riportate al suddetto punto.
7	ASSOAEROPORTI	Art. 8 Disposizioni transitorie	9	La bozza di Regolamento non prevede più la categoria A12bis e, al riguardo, l'art. 8 specifica che “Gli attestati di formazione emessi prima dell'entrata in vigore del presente regolamento	Si propone di integrare il testo come segue: “Gli attestati di formazione emessi prima dell'entrata in vigore del presente	Accolto	Integrato Art. 8 del Regolamento come proposto.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p><i>restano validi fino alla loro naturale scadenza, con l'eccezione di quelli rilasciati per la Categoria A12bis, la cui validità è da considerarsi di tre anni”.</i></p> <p>A beneficio di una maggiore chiarezza, si chiede di specificare che, successivamente alla scadenza, il personale interessato è tenuto ad effettuare la formazione periodica di cui al punto 3.12.6 del Manuale della formazione.</p> <p>Analoga considerazione concerne la categoria A15, ora destinata solo ai membri di equipaggio e non più al personale di terra del vettore o dell'handler.</p> <p>Anche in questo caso, a beneficio di una maggiore chiarezza, si chiede di specificare che, successivamente alla scadenza, il personale interessato dovrà essere ricertificato con formazione periodica per la Categoria A8 di cui al punto 3.8.6 del Manuale della formazione.</p>	<p><i>regolamento restano validi fino alla loro naturale scadenza, con l'eccezione di quelli rilasciati per la Categoria A12bis, la cui validità è da considerarsi di tre anni, successivamente ai quali il personale viene sottoposto alla formazione periodica prevista per la Categoria A12.</i></p> <p>Parimenti, per le categorie di personale sopresse dal presente Regolamento, successivamente alla scadenza naturale della formazione, il personale interessato dovrà essere sottoposto alla formazione periodica prevista per la nuova categoria di riferimento (a titolo meramente esemplificativo, successivamente alla scadenza degli attestati A15 rilasciati al personale dell'handler, seguirà la formazione periodica prevista per la Categoria A8)”.</p>		
8	ASSOAEROPORTI	2.3 Numero massimo di partecipanti ai corsi di formazione	8	<p>Il paragrafo stabilisce che per il personale che utilizza apparecchiature X-Ray e/o EDS, i corsi di formazione iniziale (categorie A1, A2, A3) non devono avere un numero di partecipanti superiore a 12.</p> <p>Si chiede di consentire un numero massimo di partecipanti pari a 15. Ciò in quanto, sulla base dell'esperienza acquisita negli anni, l'aumento di 3 unità non inficia la qualità della formazione erogata.</p>	<p>Si propone di modificare il testo come segue:</p> <p><i>“I corsi di formazione iniziali per le categorie A1, A2, A3, per il personale che utilizza apparecchiature RX/EDS, al fine di assicurare una formazione efficace, non devono avere un numero di partecipanti superiore a 12 15, salvo casi eccezionali giustificati, sia se effettuati in presenza, sia se effettuati in modalità da remote”</i></p>	Parzialmente accolto	Il limite del numero di partecipanti è stato elevato a massimo 15 unità.
9	ASSOAEROPORTI	2.4.2.1 Attrezzature di security: formazione di base e “upgrade” su nuove tecnologie	10	<p>Nell'ultimo capoverso del paragrafo, si prevede l'erogazione di una formazione specifica per il personale che, in via successiva, deve utilizzare apparati più evoluti (es. sistemi EDS 3D), anche mediante rilascio di specifico attestato.</p> <p>Sarebbe opportuno specificare quali debbano essere le modalità di erogazione di tali contenuti formativi (ad es. training on the job o formazione in aula), nonché le ore minime previste.</p>	V. commento	Accolto	Integrato il par. 2.4.2.1 come di seguito riportato: “Qualora il personale già formato sugli apparati di cui sopra, debba impiegare, in via successiva, apparati più evoluti (apparati EDS 3D per il controllo dei bagagli a mano/stiva e Security Scanner), dovrà ricevere adeguata formazione pratica all'utilizzo dell'apparecchiatura e delle relative funzionalità (almeno 2 ore per apparati EDS 3D ed almeno 1 ora per Security Scanner) da documentare attraverso il rilascio di specifico attestato a cura di Istruttore certificato; tale fattispecie non si applica qualora il corso di formazione iniziale comprenda sia le tecnologie di base che quelle più evolute.”
10	ASSOAEROPORTI	2.5.1 Formazione Iniziale	12 13	<p>Il paragrafo prevede l'obbligo di frequenza di un nuovo corso iniziale nel caso di fallimento della prova teorica per un massimo di 3 tentativi, mentre con riferimento alla prova</p>	<p>Si propone di modificare il testo come segue:</p> <p><i>“In caso di fallimento della prova pratica, è richiesto che l'allievo, anche nella stessa giornata, approfondisca le aree</i></p>	Non accolto	ENAC ha voluto focalizzare l'attenzione sul test di interpretazione delle immagini e garantire la massima preparazione degli screener su detta modalità di controllo. A tal fine si è valutato che in caso di fallimento di massimo 2 test della

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

		2.5.2 Formazione Periodica teorica e pratica		<p>pratica sono previsti al massimo 2 tentativi per il test di interpretazione delle immagini e 3 per le altre tipologie di prove.</p> <p>Si propone di allineare a 3 i tentativi massimi di ripetizione di tutte le tipologie di prove (teoriche e pratiche), incluse quelle di interpretazione delle immagini.</p> <p>Ove accolta, la proposta di modifica andrebbe estesa anche alle prove di formazione periodica.</p>	<p>sulle quali ha evidenziato carenze e, successivamente, è sottoposto a nuovo test, differente dal primo. Tale fattispecie è applicabile per un massimo di 2 3 tentativi (ovvero 2 3 test) per il test di interpretazione delle immagini e 3 tentativi (ovvero 3 test) per le altre tipologie di prove pratiche. In caso di mancato superamento, l'allievo dovrà frequentare nuovamente il corso di formazione iniziale pratico.</p> <p>[..]</p> <p>In caso di fallimento della prova pratica, è richiesto che l'allievo, anche nella stessa giornata, approfondisca le aree sulle quali ha evidenziato carenze e, successivamente, è sottoposto a nuovo test, differente dal primo. Tale fattispecie è applicabile per un massimo di 2 3 tentativi (ovvero 2 3 test), falliti i quali l'allievo dovrà frequentare nuovamente il corso di formazione periodica.”</p>		suddetta tipologia l'allievo dovrà frequentare di nuovo il corso di formazione iniziale.
11	ASSOAEROPORTI	2.6 Attestato di fine corso	13-14	<p>Sulla base di quanto previsto nel paragrafo, comprendiamo che, qualora il corso di cyber security sia effettuato nelle giornate indicate, le ore riportate nell'attestato sono 12 comprensive della formazione relativa alla cyber security (non dovendo quindi più prevedere un esplicito riferimento a tale specifico contenuto formativo); nel caso in cui, invece, il corso “non sia effettuato nelle giornate indicate è rilasciato un attestato specifico di formazione relativo alla cyber security”.</p> <p>Al fine di utilizzare un approccio univoco su scala nazionale, si chiede di rendere disponibile, analogamente a quanto fatto mediante l'appendice 3, il fac-simile dello specifico attestato da utilizzare per la formazione dedicata alla cyber security.</p>	<p>Si propone l'inserimento di una nuova appendice con il fac-simile dell'attestato specifico da utilizzare per la formazione di cyber security.</p>	Accolto	E' stato predisposto un fac-simile dell'attestato di cyber security inserito come Appendice 3 Bis.
12	ASSOAEROPORTI	3.1.4 Metodi di insegnamento	15	<p>Al fine di aumentare l'efficacia della formazione erogata al personale addetto ai controlli di sicurezza di passeggeri e bagagli, si ritiene che i metodi di insegnamento previsti per la Categoria A1 debbano limitare la modalità cd. “formazione in videoconferenza asincrona” alla sola formazione periodica annuale.</p>	<p>Si propone di modificare il testo come segue:</p> <p>“La formazione consiste nella combinazione dei seguenti metodi di insegnamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • formazione in aula e/o videoconferenza sincrona; • formazione in videoconferenza asincrona, limitatamente alla formazione periodica annuale; 	Accolto	E' stato valutato di estendere la prescrizione che la formazione in videoconferenza asincrona sia limitata alla formazione periodica annuale a tutte le categorie soggette a certificazione ed alla categoria A11.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

					<ul style="list-style-type: none"> • <i>formazione con l'utilizzo del computer - Computer Based Training (CBT);</i> • <i>formazione pratica;</i> • <i>formazione sul posto (on-the-job training)."</i> 		
13	ASSOAEROPORTI	3.1.6, 3.2.6, 3.3.6, 3.4.6, 3.5.6, 3.6.6, 3.7.6, 3.8.6, 3.9.6, 3.10.6, 3.11.6, 3.12.6 Durata minima formazione periodica	17, 21, 24, 27, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 43, 46	<p>Nel paragrafo non viene indicata la durata minima della formazione periodica inerente alla cybersecurity, al contrario di quanto avviene per la formazione iniziale.</p> <p>Si chiede quindi di indicarne la durata anche per la formazione periodica (ad oggi fissata in “almeno 1 ora” con nota ENAC PROT-19/10/2021-0119412-P) e di chiarire se la stessa è da ritenersi inclusa o aggiuntiva rispetto alle ore di formazione indicate nella bozza di Manuale (ad es. 4 ore per chi utilizza apparati X-Ray e/o EDS e 2 ore per chi non li utilizza).</p> <p>Lo stesso chiarimento è da estendersi a tutte le categorie interessate da formazione periodica in materia di cyber security.</p>	V. commento	Accolto	Inserita, per ciascuna categoria, la durata della formazione periodica riguardante la cyber security.
14	ASSOAEROPORTI	3.1.7, 3.2.7, 3.3.7, 3.4.7, 3.5.7 Certificazione	18 21 24 27 30	<p>I paragrafi richiamati prevedono che, in caso di assenza superiore ai 18 mesi, la certificazione debba ritenersi scaduta.</p> <p>Si chiede di valutare che tale requisito non trovi applicazione nei casi in cui l'assenza prolungata sia dovuta a malattia o maternità, prevedendo che il soggetto interessato sia sottoposto a formazione dedicata, più approfondita rispetto a quella da effettuarsi periodicamente, senza tuttavia dover ripetere la formazione iniziale.</p>	V. commento.	Non accolto	ENAC ha già valutato che 18 mesi è considerato un periodo congruo, in quanto ricomprende i periodi obbligatori previsti per la maternità.
15	ASSOAEROPORTI	3.5 Categoria A5 (punti 11.2.2 e 11.2.3.5 del Reg. (UE) n. 2015/1998)	28	<p>L'ammissione al corso è subordinata all'esito positivo del controllo dei precedenti personali, in osservanza a quanto indicato al punto 11.1.5 del Regolamento UE 2015/1998.</p> <p>Nei casi in cui il soggetto da sottoporre a formazione non necessiti di TIA (come ad esempio per i fornitori conosciuti), si chiede di chiarire su richiesta di quale soggetto e secondo quali modalità debba essere effettuato il background check (standard o rafforzato).</p> <p>Su tale questione si chiede inoltre di valutare l'opportunità di avvalersi del modello ad oggi utilizzato per i fornitori</p>	V. commento.	Accolto	<p>Nel caso di fornitori conosciuti di aeroporto, la richiesta di Background Check viene effettuata dal fornitore stesso direttamente al gestore aeroportuale (nota ENAC-DG-10/01/2020-0002323-P).</p> <p>Per altri soggetti, come ad esempio il personale impiegato dagli agenti regolamentati, la richiesta di background check può essere effettuata direttamente dalla società alla Direzione Territoriale competente, che provvederà ad inoltrare la richiesta alla Polizia di Frontiera Aerea territorialmente competente.</p> <p>Si specifica, inoltre, che per la richiesta di Background Check può essere utilizzato il medesimo modulo, opportunamente modificato.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				conosciuti, opportunamente adeguato (ad esempio prevedendo la doppia opzione di background check standard o rafforzato)			
16	ASSOAEROPORTI	3.5.1 Applicabilità	28	Nell'ambito del paragrafo dedicato alla Categoria A5, si prevede l'applicabilità nei confronti del “ <i>Personale del gestore (proprio o dell'impresa di sicurezza)</i> ”. In merito, si rappresenta che in alcuni casi le attività di controllo dell'accesso rientranti nella Categoria A5 sono svolte dal personale dell'handler.	Si chiede di modificare il testo come segue: “3.5.1 Applicabilità Personale del gestore (proprio o dell'impresa di sicurezza), nonché del personale dell'handler ove lo stesso sia chiamato a svolgere attività di controllo accessi ”.	Parzialmente accolto	Il testo del punto 3.5.1 è stato integrato come segue: “3.5.1 Applicabilità Personale del gestore (proprio o dell'impresa di sicurezza o di società terza delegata).”
17	ASSOAEROPORTI	3.5.7 Certificazione	30	Si rileva che il personale rientrante nella Categoria A5 sia soggetto a certificazione iniziale con rinnovo ogni 5 anni, specificando altresì che, per il personale addetto alla <i>control room</i> , non è necessaria certificazione. Si chiede di chiarire se il personale dedicato esclusivamente al controllo accessi debba essere ugualmente esentato.	Qualora il personale dedicato al controllo accessi sia da escludere dalla certificazione, si propone di modificare il testo come segue: “ <i>Il personale che opera, in via esclusiva, presso la control room o al controllo accessi è sottoposto a formazione iniziale e periodica per la categoria A5. Tale personale non è soggetto a procedura di certificazione.</i> ”	Accolto	Il par 3.5.7 è stato integrato con la prescrizione prevista al p.4.1.1.0.1 PNS Parte A ultimo capoverso, relativa alla specifica formazione del personale adibito al controllo dei soli titoli di accesso.
18	ASSOAEROPORTI	3.11 Categoria A11 (punti 11.2.2 e 11.2.4 del Reg. (UE) n. 2015/1998) Personale che provvede alla supervisione diretta di coloro che effettuano i controlli di sicurezza (supervisor)	41	A differenza di quanto precedentemente previsto, per accedere alla formazione per la Categoria A11 (supervisore) il personale dovrà avere una certificazione A1 in corso di validità - al momento della partecipazione al corso - da almeno due anni (anziché 1 anno). Si chiede di valutare l'opportunità di prevedere, in casi specifici (come nel caso di personale esperto proveniente dalle forze dell'ordine) una deroga al requisito dei 2 anni.	Si propone di modificare il testo come segue: “ <i>Per accedere alla formazione iniziale il personale deve essere in possesso di certificazione Cat. A1, in corso di validità al momento della partecipazione al corso, da almeno 2 anni, fatti salvi casi eccezionali opportunamente motivati e/o giustificati</i> ”.	Accolto	Il par. 3.11 è stato integrato come proposto, con l'indicazione anche del soggetto competente a valutare l'eccezionalità del caso.
19	ASSOAEROPORTI	3.16 Categoria A16 (punto 11.2.8.2 del Reg. (UE) n. 2015/1998)	53	Con riferimento alla categoria A16 “ <i>Personale che dispone di diritti di amministratore o di accesso illimitato non controllato a dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione</i> ”, si chiede di valutare l'opportunità di ritenere valide le eventuali certificazioni o attestati rilasciati da Enti di formazione riconosciuti a livello nazionale e/o internazionale (es. IATA, ACI, ecc.) a seguito di specifico corso avente gli stessi contenuti previsti nel Manuale.	Si propone di inserire il seguente nuovo punto: “ 3.16.8 Validità di certificati rilasciati da enti di formazione riconosciuti a livello nazionale e internazionale. Gli attestati equipollenti rilasciati da organizzazioni riconosciute a livello nazionale o internazionale sono ritenuti validi per il soddisfacimento dei requisiti formativi di cui al paragrafo 3.16.3. ”	Accolto	E' stato inserito apposito par. 3.16.8 contenente la seguente specifica: “Gli attestati equipollenti rilasciati da organizzazioni riconosciute a livello nazionale o internazionale (IATA, ACI, ecc.) sono ritenuti validi per il soddisfacimento dei requisiti formativi di cui al paragrafo 3.16.3.”
20	ASSOAEROPORTI	4.13 Obblighi dell'Istruttore certificato	62	Tra gli obblighi dell'istruttore certificato è previsto che lo stesso comunichi via e-mail all'ENAC - Direzione Security,	V. Commento	Accolto	La comunicazione deve essere effettuata per tutti i corsi di formazione (incluso il cd “Remedial TIP”).

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p>con un anticipo di almeno 5 giorni (salvo casi eccezionali giustificati), le informazioni relative all’inizio di un corso di formazione.</p> <p>Si chiede di chiarire se analoga comunicazione debba essere effettuata anche con riferimento ai corsi di formazione dedicati ai cd. “Remedial TIP”</p>			<p>Nel par. 4.13 è stata inserita la seguente specifica:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tipo di corso (iniziale o periodico/recupero TIP);
21	ASSOAEROPORTI	Appendice 1 FORM “ON THE JOB TRAINING”	111	<p>Rileviamo come il form proposto per il training-on-the-job rappresenti un miglioramento e responsabilizzi ulteriormente il supervisore o lo screener esperto che deve erogare la formazione.</p> <p>Sarebbe utile prevedere che lo stesso possa essere compilato da parte di più di un supervisore, considerato che la formazione può essere erogata da più soggetti.</p>	<p>Si propone di adeguare il format in modo tale con consentirne la compilazione da parte di più di un supervisore, nel caso in cui la formazione sia svolta da più soggetti.</p>	Non Accolto	<p>Il form “On the Job Training” (Appendice 1) già prevede per ciascun modulo di formazione, in prima pagina, il nome nonché la firma del supervisore/screener esperto.</p>
22	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	p. 2.3	8	<p>Per poter erogare una formazione efficace, proporzionata anche alla possibilità di controllo e coinvolgimento dell’aula per singolo istruttore, ritengo sia opportuno stabilire un limite di partecipanti per tutte le categorie e non solo esclusivamente per le cat. A1, A2 e A3.</p>	<p>Suggerisco un massimo di 20 discenti per ogni istruttore certificato presente qualora la formazione avvenisse in aula, mentre un massimo di 10 discenti per istruttore certificato qualora la formazione avvenisse in videoconferenza sincrona.</p>	Parzialmente accolto	<p>Il par. 2.3 è stato integrato come di seguito riportato:</p> <p>“I corsi di formazione iniziali per le categorie A1, A2, A3, per il personale che utilizza apparecchiature RX/EDS, al fine di assicurare una formazione efficace, non devono avere un numero di partecipanti superiore a 15.</p> <p>Per le altre categorie il numero dei partecipanti ai corsi di formazione non deve essere superiore a 20 sia se effettuati in aula che con sistema di videoconferenza sincrona. E’ possibile derogare al numero massimo di partecipanti solo per i corsi effettuati mediante un sistema di formazione asincrona (e-learning)”.</p>
23	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	p. 2.4.2	9	<ol style="list-style-type: none"> 1. In questo paragrafo viene effettuata la definizione generica di formazione pratica, ma il focus è esclusivamente sulle cat. A1, A2 e A3. 2. È mio parere che la formazione pratica non debba essere erogata in forma asincrona, iniziale o periodica che sia, in quanto ha necessità di un’interazione attiva e continua tra istruttore e discente. 3. Inoltre, ritengo inopportuno lasciare la discrezionalità dell’istruttore, in quanto l’obiettivo del presente Regolamento è la standardizzazione della formazione. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. È il caso di ricordare in questo paragrafo che la formazione pratica è prevista anche per altre categorie (A4-A5-A6-A7-A8-A9-A10-A15) anche se per queste non è prevista la prova pratica ed in particolare, è opportuno ricordare che è solo in questa fase che l’istruttore passa al discente tutto ciò che riguarda le capacità operative. 2. L’approccio migliore potrebbe essere in aula, ma anche negli stessi luoghi in cui viene effettuata la procedura di sicurezza (esempio, a bordo di un aeromobile per quanto riguarda il search – A6), mai comunque un’erogazione asincrona. <p>È mio suggerimento che anche chi abbia ruoli di supervisione, responsabile e manager abbia una formazione pratica, in</p>	Parzialmente accolto	<p>Per ciascuna categoria, nelle sezioni dedicate, è specificata la durata della formazione pratica, qualora applicabile.</p> <p>Per quanto concerne la metodologia formativa il paragrafo specifica che l’attività di formazione pratica deve essere effettuata in situazioni simulate, e di conseguenza necessariamente non può essere effettuata in modalità asincrona.</p> <p>E’ stato eliminato l’utilizzo del CBT per il personale delle Categorie A11, A12.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” (1)

					quanto non è detto che abbiano avuto esperienza di prima mano delle operazioni.		
24	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	p. 2.5.1	11	1. Riguardo il numero minimo di domande per singolo test, credo che non sia un criterio valido di valutazione assegnare 10 domande per categoria ; ciò vorrebbe dire che potrebbe venir erogato un test per cat. A12 con 10 domande, al pari di un test per cat. A13, nonostante sia nota la complessità e la quantità di conoscenze e competenze che deve avere un discente di cat. A12 2. Riguardo il test finale teorico relativo alle cat. A1, A2, A3, A4, A5, A11, A12 credo sia il caso di specificare cosa si intenda per il termine “presenza” dell’istruttore.	1. È mio suggerimento dare due parametri: la soglia minima delle domande e tener conto delle ore di formazione per ogni categoria, così da erogare un test proporzionale. Ne segue l’esempio: verranno erogate 3 domande per ogni ora di formazione, ma un test non avrà mai meno di 10 domande qualora non superasse le 4 ore di formazione. Da questo sistema ne consegue un metodo che tiene conto anche della somministrazione di test proporzionale alla riduzione di ore di formazione nel caso di categorie compatibili per moduli. 2. A mio avviso, il test andrebbe effettuato “di persona in aula”, così che effettivamente ci si possa sincerare delle reali capacità del discente, specie per queste categorie che hanno elevate responsabilità.	1)Non accolto 2)Accolto	1) Nel manuale è stato di proposito inserito il concetto di “almeno” 10 domande per singola categoria, lasciando la possibilità all’istruttore di valutare se svolgere il test con più domande. Detto che trattasi di esame finale “formale” lo stesso richiama il criterio dell’esame di certificazione e che include un processo formativo estremamente complesso e già articolato su 3 fasi (teoria/Pratica/OTJ). 2) Specificato «di persona in aula»
25	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	p. 2.5.2	12	Come per il paragrafo precedente, credo sia opportuno assegnare gli stessi criteri: numero minimo di domande per test e numero di domande per ore di formazione	Potrebbe essere un buon compromesso una domanda per ora di formazione con soglia minima di 5 domande.	Non accolto	Nel manuale è stato di proposito inserito il concetto di “almeno” 5 domande se riguarda una sola categoria o “almeno” 3 domande per più categorie, lasciando la possibilità all’istruttore di valutare se svolgere il test con più domande.
26	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	p. 2.6	13	1. Riguardo la dicitura riguardante il numero ore di formazione totali erogate, potrebbe essere più chiaro riscrivere il testo 2. Riguardo l’esito del test finale, andrebbe specificato	1. <i>Qualora il corso di cyber security sia effettuato nelle medesime giornate indicate, riportare la dicitura “è comprensivo delle ore di formazione relative alla cyber security”.</i> 2. esito positivo, oppure esito con una valutazione numerica dedotta dal test finale.	Accolto	Integrato il testo del par. 2.6 come suggerito.
27	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	p. 3.1.4, 3.2.4, 3.3.4, 3.4.4, 3.5.4, 3.6.4, 3.7.4, 3.8.4, 3.9.4, 3.10.4, 3.11.4, 3.12.4, 3.13.4, 3.14.4, 3.15.4, 3.16.4	16, 20, 23, 26, 29, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 45, 48, 50, 52, 53	A mio parere, il paragrafo “Metodi di insegnamento” non è molto chiaro e mal si lega con i due paragrafi successivi. La formazione in aula e/o in videoconferenza sincrona e la formazione in videoconferenza asincrona sono le modalità di erogazione , diversamente la formazione pratica riguarda la natura delle informazioni che l’istruttore sta condividendo con il discente, così come quanto scritto dal	Ribadendo che la formazione pratica, trattando procedure operative, necessita l’interazione tra istruttore e discente, è mio suggerimento riscrivere il paragrafo nel seguente modo: Formazione: • Teorica; • Pratica (se previsto); • On the job (se previsto);	Accolto	Per tutte le categorie di formazione sono stati specificati i metodi di insegnamento.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				paragrafo “Formazione pratica” (p. 2.4.2, pag, 9).	<p>La formazione consiste nella combinazione dei seguenti metodi di erogazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • per la Formazione teorica: <ul style="list-style-type: none"> ○ erogazione in aula e/o videoconferenza sincrona; ○ erogazione in videoconferenza asincrona; • per la Formazione pratica (se previsto): <ul style="list-style-type: none"> ○ erogazione in aula e/o videoconferenza sincrona; ○ Con utilizzo del computer – Computer Based Training (CBT) (se previsto). • Per la Formazione on the job: <p>Formazione in presenza sul posto (se previsto).</p>		
28	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	p. 3.1.6, 3.2.6, 3.3.6, 3.4.6, 3.5.6, 3.6.6, 3.7.6, 3.8.6, 3.9.6, 3.10.6, 3.11.6, 3.12.6, 3.13.6, 3.14.6, 3.15.6, 3.16.6	17, 21, 24, 27, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 46, 48, 50, 52, 54	<p>Qui scompare la diversificazione sulla natura della formazione e non viene specificato il metodo di erogazione.</p> <p>Inoltre, nonostante sia scritto all'Appendice 9 – Elementi di insegnamento della formazione, ritengo opportuno riportare in questa voce anche formazione periodica in materia di cybersecurity.</p>	<p>È mio suggerimento specificare come fatto per la formazione iniziale, così da dedurre il metodo di erogazione.</p> <p>Da aggiungere alle ore prestabilite della formazione periodica della categoria, le ore di cyber security periodico se effettuato.</p>	Accolto	Specificate le modalità di erogazione anche per la formazione periodica e specificate le ore di formazione di cyber.
29	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	p. 3.1.6, 3.2.6, 3.3.6, 3.4.6, 3.5.6, 3.6.6, 3.7.6, 3.8.6, 3.9.6, 3.10.6, 3.15.6	17, 21, 24, 27, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 52	<p>Dalla tabella dell'Allegato n.4 si deduce che tutta la formazione periodica è considerata teorica nonostante il paragrafo 2.5.2 riporti testualmente “Formazione periodica teorica e pratica”. Le categorie iniziali che prevedono la formazione pratica l'avranno anche nella formazione periodica poiché non cambiano le conoscenze e le capacità richieste. Dando per assodato che la formazione pratica necessita di un'erogazione in aula e/o in videoconferenza sincrona, durante la formazione periodica l'istruttore ha la possibilità di verificare le conoscenze e le capacità dei discenti ed in quella sede eventualmente correggere e spiegare nuovamente, altrimenti non avrebbe proprio motivo di esistere la formazione periodica. Inoltre, se è avvenuto un aggiornamento normativo che prevede una novità procedurale, occorre necessariamente una formazione</p>	<p>È mio suggerimento fare una formazione periodica coerente con la formazione iniziale sia la sua natura (teoria, pratica, on job), che per ore.</p> <p>Solo la formazione teorica può avere avere anche la formazione asincrona.</p>	Non accolto	<p>La formazione periodica pratica è stata prevista per il personale in possesso delle Categorie A1, A2, A3 che utilizza apparecchiature a raggi X o sistemi EDS.</p> <p>Per le altre categorie, anche se prevista la pratica nella formazione iniziale, è ritenuto soddisfacente effettuare un corso di aggiornamento teorico sulle competenze già acquisite e quelle eventuali nuove o ampliate. Ciononostante, l'istruttore certificato ha la facoltà di erogare ulteriore formazione aggiuntiva in caso di specifiche esigenze.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				pratica. Perciò, ridurre la formazione periodica alla sola teoria dando anche la possibilità di erogazione asincrona non realizza le aspettative della security culture.			
30	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	p. 3.10.2	39	Per evitare che il termine “posta” possa generare confusione e quindi si possa intendere il trattamento di posta e merci (cap. 6 del Reg. UE 1998/2015 e del PNS)	Il principale obiettivo è il raggiungimento della padronanza dell’effettuazione dei controlli di sicurezza al fine di impedire ragionevolmente l’introduzione di articoli proibiti nella posta e nel materiale del vettore aereo, nelle provviste di bordo e nelle forniture per l’aeroporto.	Accolto	Modificato il testo del par. 3.10.2 come suggerito.
31	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	p.3.10.3	39	Correzione del testo: conoscenza delle procedure per contestare le persone per intercettare le persone e delle circostanze nelle quali le persone devono essere contestate o segnalate	conoscenza delle procedure di fermo e delle circostanze nelle quali le persone devono essere fermate o segnalate, da pns 10.2.3.10d)	Accolto	Modificato il testo come suggerito nei diversi punti del Manuale.
32	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	p.3.12.4	45	1. La formazione di tutte le figure professionali con alto livello di responsabilità devono essere il più produttive possibili e sistemi asincroni o in e-learning non sono adeguati. La formazione è un’occasione di confronto e crescita, un incontro tra professionisti del settore ed è auspicabile che si apra un dialogo per un confronto di esperienze, per approfondimenti e nuovo scambio di informazioni e stimoli. 2. Inoltre, non si può avere discrezionalità se si vuole ottenere una standardizzazione della formazione , perciò va messo per iscritto quando è necessario fare la formazione con CBT	1. La cat. A12 va svolto completamente in presenza o in videoconferenza sincroca. 2. La formazione con l’utilizzo del computer - Computer Based Training (CBT) va effettuata nel caso di: personale del gestore aeroportuale, agente regolamentato, mittente conosciuto, direttore tecnico di impreso di sicurezza.	1)Accolto 2) Notato	1) Modificato il testo del par. 3.12.4 come suggerito.Si conviene, infatti, che la formazione Categoria A12 possa essere impartita unicamente in presenza o videoconferenza sincrona. 2) E’ stata eliminata la discrezionalità dell’uso del CBT per il personale delle Categorie A11 e A12, escludendo il suo utilizzo per le suddette categorie. Il personale formato per la Cat. A11 è già screener A1 con esperienza almeno biennale, mentre il personale formato per la Cat. A12 di fatto non svolge attività di screener.
33	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	p. 3.12.3	45	Nella formazione specifica, specialmente a seguito dell’introduzione del SeMs per i security manager, andrebbero inserite ulteriori conoscenze e capacità professionalizzanti che sono richieste dalla normativa ma che fino ad ora lo stesso istruttore non ha mai fornito se non a titolo informativo	d) Security Management System – conoscenza e capacità di sviluppo, controllo e verifica del sistema di aviation security (solo per Security Manager del vettore aereo e del gestore aeroportuale) e) Conoscenza e capacità di sviluppo, controllo e miglioramento di un sistema di gestione per la qualità in materia di aviation security (sul modello di UNI EN ISO 9001)	Non accolto	La formazione per la Cat. A12 è prevista dal Regolamento (UE) 2015/1998 al p. 11.2.5 che riporta i contenuti specifici.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

					f) Conoscenza e capacità per lo svolgimento di audit di sistema in materia di aviation security (sul modello di UNI EN ISO 19011)		
34	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	p. 3.13.5	48	Credo che la formazione A13 iniziale sia particolarmente ridotta , specie per parlare anche di Cybersecurity	Formazione teorica iniziale di almeno 3 ore +1 di Cybersecurity	Non accolto	La formazione iniziale di cyber security per la Cat. A13 è da considerarsi contenuta nella formazione già prevista per la categoria stessa (rif. Nota ENAC DG 113764-P del 07/10/2021).
35	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	p. 3.13.6	48	Anche in questo caso ritengo le due ore particolarmente riduttive per trattare anche di Cybersecurity	Formazione teorica periodica di almeno 2 ore + 1 di Cybersecurity	Non accolto	La formazione periodica di cyber security per la Cat. A13 è da considerarsi contenuta nella formazione già prevista per la categoria stessa (rif. Nota ENAC DG 113764-P del 07/10/2021).
36	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	p. 4.3	56	L’istruttore deve avere anche la conoscenze su come svolgere gli audit di sistema e deve avere conoscenza e capacità di sviluppare un sistema di gestione della qualità. Quest’ultimo in particolare, non solo perché da passare come conoscenza ai discenti, ma anche per migliorare il proprio metodo di insegnamento. Inoltre, considerato che non esiste un corrispettivo italiano del SeMS e che è erogato soltanto da ICAO, IATA o dall’Authority UK, è bene che venga istruto e a sua volta istruisca per colmare la nuova professionalità richiesta dal Regolamento riguardante i Security Manager.	n) Conoscenza e capacità di sviluppo, controllo e miglioramento di un sistema di gestione per la qualità in materia di aviation security (sul modello di UNI EN ISO 9001) o) Conoscenza e capacità di effettuare degli audit di sistema in materia di aviation security (sul modello di UNI EN ISO 19011) p) Conoscenze e capacità di sviluppo di un SeMS	Non accolto	Le competenze da acquisire per l’istruttore certificato sono previste al p. 11.5.1 del Reg. (UE) 2015/1998.
37	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	p. 4.12	61	La cat. A15 ha argomenti completamente nuovi che sconsiglio vivamente di farla effettuare senza la tradizionale prassi di estensione. Meglio attendere il prossimo aggiornamento per abilitare tale estensione automatica di certificazione.	Gli istruttori certificati per le Categorie A1 - A2 - A3 - A4 - A5 - A11 - A12 possono erogare formazione anche per le Categorie: A6 - A7 - A8 - A9 - A10 -A13 - A14 - A16.	Non accolto	Si è fatto riferimento al par. 8 della Circolare SEC-01A che prevede che gli Istruttori certificati per la categoria di personale A1-A2-A3-A4-A5-A11-A12-A12bis possono effettuare formazione anche per la altre categorie e alla nota Prot. ENAC 159249 del 22/12/2022, che prevede che gli istruttori certificati per le Cat. A6 e A7 possono erogare la formazione per la Cat. A15 (p.11.2.3.11), previa integrazione del proprio Programma didattico di Formazione.
38	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in	4.13	61	Vorrei aggiungere la “ Dichiarazione d’indipendenza ” che l’istruttore certificato non di Stato deve emettere al momento dell’accettazione dell’incarico di formazione, non diversamente dal Validatore.	Emissione della Dichiarazione di indipendenza dall’azienda committente della formazione	Non accolto	L’attività svolta dall’istruttore certificato, anche se dipendente dell’azienda per cui è richiesta la formazione è un’ attività che ha come obiettivo la formazione dei discenti secondo quanto prescritto dalle normative. I soggetti sottoposti a formazione/certificazione sono altresì sottoposti a monitoraggio

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

	accordo alla normativa privacy			L'intento è quello di non avere un istruttore dipendente della stessa azienda per cui è richiesta la formazione affinché possa essere garantita la qualità stessa della formazione. (Questo non è valido per istruttori dipendenti di scuole di formazione)			da parte dell'Autorità e da parte delle società stesse in base ai controlli di qualità interni previsti. Gli stessi istruttori sono comunque soggetti a monitoraggio da parte dell'Autorità.
39	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Parte 7	92	<p>Attualmente il sistema di formazione in elearning o asincrono non garantisce che effettivamente ci sia il discente iscritto oltre lo schermo, nonostante siano state inviate le credenziali ad uso suo esclusivo.</p> <p>Purtroppo, l'istruttore non ha nessun controllo su questo e non ha alcun mezzo di verifica, specie quando è volontaria da parte del discente la cessione dell'account ad una terza persona.</p> <p>Solo una formazione in presenza o videochiamata sincrona può accertare la presenza effettiva del discente iscritto durante l'erogazione del corso.</p> <p>Inoltre, in situazioni dove vi è una fidelizzazione con il cliente, i test e le loro risposte sono conservate all'interno dell'azienda così che vengano “passate” ai successivi discenti.</p> <p>Inoltre, volendo valutare il sistema per la sua efficacia come metodo di erogazione per la formazione, risulta non far presa sul discente.</p> <p>Purtroppo, oggi siamo bombardati da informazioni, dati, audio e video in modo assillante e le persone sono abituate a “chiudersi” di fronte all'ennesima valanga di informazioni, che giungono oltretutto in modo peggiore di quanto facciano gli attuali mezzi di comunicazione e social. L'unica possibilità per catturare l'attenzione del discente è il fattore umano ed emotivo.</p> <p>Ho potuto verificare la differenza d'efficacia tra la formazione in presenza e in e-learning all'interno dell'azienda per cui lavoro e purtroppo non solo i discenti sono mal disposti nel apprendimento in e-learning, ma dimostrano di non aver trattenuto nulla degli argomenti della formazione.</p> <p>Se la formazione che da l'istruttore è il primo anello della catena</p>	-	Notato	<p>I fruitori del corso sono sensibilizzati sul tema della diffusione impropria delle informazioni sensibili con la consapevolezza delle eventuali responsabilità in caso di inosservanza delle stesse. I fornitori delle piattaforme e-learning e relativi contenuti devono rispondere a stringenti requisiti tecnici in tema di cyber security.</p> <p>E' stato specificato che per la formazione delle Cat. dalla A1 alla A5 non è previsto come metodo di insegnamento, per la formazione teorica iniziale, la videoconferenza asincrona (e-learning) – rif. commento 12.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” (1)

				<p>chiamata Security Culture, allora non può già essere debole dal principio, anche perché lo stesso discente ritornerà ciclicamente a fare la formazione, al punto di partenza, ma non avrà la più possibilità di ripartire dall’inizio, bensì farà una formazione ridotta senza mai acquisire la “forma mentis” richiesta dalla Security Culture.</p> <p>È mio parere che oggi non ci siano i mezzi per sincerarsi della bontà dello svolgimento della formazione in e-learning e in asincrono. Purtroppo lo stesso metodo di erogazione non ha prodotto ai fini della formazione in quanto ha una bassissima presa e resa sui discenti.</p>			
40	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione Parte 2 Cap..2.2 - ultimo par.	8	Tale possibilità andrebbe articolata meglio al fine di evitare interpretazioni differenti tra i vari istruttori ed in considerazione che il manuale, nella parte 9, disciplina in maniera capillare la possibilità di abbinare i vari moduli tenendo conto della formazione (e della certificazione) già acquisita.	<i>“L’istruttore tiene conto, nell’ambito dello svolgimento dei corsi, delle competenze già acquisite dall’allievo adottando, per la parte teorica, l’abbinamento dei moduli specificato nella Parte 9 del presente Manuale”.</i>	Parzialmente Accolto	Il par. 2.2 è stato modificato come di seguito specificato. La finalità è quella di rinviare l’istruttore alla “Parte 9” del Manuale, che disciplina le modalità di erogazione dei corsi di formazione. “L’istruttore tiene conto, nell’ambito dello svolgimento dei corsi, delle competenze già acquisite dall’allievo, così come specificato nella Parte 9 del presente Manuale”.
41	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione Parte 2 Cap..2.3 ultimo cpv.	8	Nella pratica l’esperienza sulla limitazione del n. degli allievi, attualmente disciplinata dalla disp. N. 28 DG del 05/08/2020 con i chiarimenti di cui alla nota Enac prot 26/08/2020 -0080720 – P ha fornito ottimi risultati per cui sarebbe opportuno, ai fini dell’efficacia della formazione mantenere un numero “clausus” per ogni corso. Magari per le categorie diverse da A1, A2, A3 si può aumentare il numero ma non certamente mantenerlo indefinito.	<i>“Per le altre categorie il numero di partecipanti ai corsi di formazione non potrà essere superiore a 15. È possibile derogare al numero massimo di partecipanti solo per i corsi effettuati mediante piattaforma e-learning”</i>	Parzialmente accolto	Il par. 2.3 è stato integrato come di seguito riportato: “I corsi di formazione iniziali per le categorie A1, A2, A3, per il personale che utilizza apparecchiature RX/EDS, al fine di assicurare una formazione efficace, non devono avere un numero di partecipanti superiore a 15. Per le altre categorie il numero dei partecipanti ai corsi di formazione non deve essere superiore a 20 sia se effettuati in aula che con sistema di videoconferenza sincrona. E’ possibile derogare al numero massimo di partecipanti solo per i corsi effettuati mediante un sistema di formazione asincrona (e-learning)”.
42	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione Parte 2 Cap.2.4.2.1 ultimo paragrafo	10	I modelli di attestato di formazione (iniziale/periodica) riportati all’app. 3 non risultano predisposti per tali indicazioni	Cfr. suggerimento relativo riportato per l’appendice 3	Parzialmente accolto	L’ENAC ha apportato le modifiche necessarie al format dell’attestato riportato in Appendice 3. A tal proposito si precisa che l’attestato di formazione iniziale non prevederà la specifica degli apparati. Nello specifico, relativamente agli upgrade sulle nuove tecnologie (EDS/Security Scanner) il format verrà utilizzato successivamente alla formazione iniziale come riportato al punto 2.4.2.1 del Manuale.
43	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in	Manuale della formazione e certificazione Parte 2	10	Il termine “ <i>analizza quanto svolto</i> ” sembrerebbe escludere la presenza costante dell’istruttore per una sua valutazione diretta delle performance dell’allievo nella fase di OJT	<i>“L’istruttore certificato monitora costantemente l’attività dell’allievo e analizza quanto svolto al fine di colmare eventuali carenze”</i>	Non accolto	L’ENAC reputa idonea la figura del supervisione o screener esperto a valutare l’andamento di tale fase formativa. Tale valutazione dovrà essere espressa in modo chiaro ed inequivocabile dai soggetti sopra citati mediante il modulo riportato in APPENDICE 1. L’istruttore, in caso di esito negativo,

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

	accordo alla normativa privacy	Cap. 2.4.3 ultimo periodo		residuando l'onere di <i>analizzare</i> le attività svolte solo sulla base dell' <i>evidenza scritta</i> pur dovendone, alla fine, attestarne la conformità. Il suggerimento proposto tende a garantire l'effettiva presenza dell'istruttore nella fase in argomento per correggere immediatamente eventuali carenze ma anche a verificarne, in maniera oggettiva, l'effettivo rientro mediante l'analisi dei report.			definerà la natura dell'intervento integrativo necessario a colmare le lacune evidenziate.
44	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione Parte 2 Cap.2.5.1 lett. a)	11	Considerato che moltissimi moduli sono sviluppati su aree di conoscenza numericamente ben superiori a 10, appare difficile poter ricomprendere <i>“tutte le conoscenze da acquisire...”</i>	<i>Eliminare l'aggettivo “tutte” dalla frase</i>	Accolto	Modificato il testo del par.2.5.1 lett. a) come proposto.
45	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione Parte 2 Cap. 2.5.2 secondo paragrafo primo trattino	12	Uguale considerazione come precedente		Accolto	Modificato il testo del par. 2.5. 2 come proposto.
46	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione Parte 2 Cap. 2.6	13	Nell'elenco del contenuto degli attestati manca il riferimento alla disposizione di cui al p. 2.4.2.1 ultimo paragrafo. Peraltro, sempre per un puntuale rispetto di detta disposizione l'elenco del contenuto dovrebbe essere integrato da:	<i>“tipo di apparato per il/i quale/i è stato formato”</i>	Accolto	Integrato il punto 2.6 come di seguito riportato: “la tipologia del corso svolto: iniziale o periodica (teorica/pratica) o iniziale specifico per apparato/i”.
47	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione Parte 3 Cap. 3.1.4; cap. 3.2.4; cap. 3.3.4 cap. 3.4.4 cap. 3.5.4 cap.3.6.4 cap. 3.15.4 secondo e terzo pallino	16 20 23 26 29 32 52	La formazione delle categorie in questione (A1, A2, A3, A4, A5, A6, A15) prevede l'accesso, in base al criterio della “necessità di conoscere” a parte dei contenuti della decisione 8005/2015 che, per la sua natura, è considerata “informazione sensibile”. Nella “parte 7” del manuale in commento vengono indicate in maniera capillare le caratteristiche tecniche-operative dei sistemi e-learning ma non appare sussistere alcuna specifica disposizione per la protezione dei mezzi informatici impiegati per il trattamento di tali argomenti e/o cautela da osservare (ad esempio divieto di registrazione per le videoconferenze sincrone da parte degli allievi; possibilità di accertare che in ascolto ci sia solo l'allievo interessato; garanzia che il	<i>“formazione in aula e/o videoconferenza sincrona. La formazione in videoconferenza sincrona non è consentita per gli argomenti individuati come “informazioni sensibili”</i> <i>“formazione in videoconferenza asincrona. La formazione in videoconferenza asincrona non è consentita per gli argomenti individuati come “informazioni sensibili”</i>	Non accolto	I fruitori del corso sono sensibilizzati sul tema della diffusione impropria delle informazioni sensibili con la consapevolezza delle eventuali responsabilità in caso di inosservanza delle stesse. L'istruttore certificato che utilizza sistemi in modalità e-learning deve accertarsi con il fornitore della piattaforma che siano state adottate tutte le misure di mitigazione necessarie ad evitare accessi impropri alla piattaforma. I fornitori delle piattaforme e-learning e relativi contenuti devono rispondere a stringenti requisiti tecnici in tema di cyber security. Le piattaforme devono essere dotate di software antivirus professionali costantemente aggiornati che effettuino un monitoraggio continuo e automatico.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p>computer dell'allievo non sia stato precedentemente violato ecc.). Considerato anche l'elevata esposizione agli attacchi cyber delle reti informatiche, ciò potrebbe esporre le suddette informazioni ad accessi non autorizzati.</p> <p>In maniera particolare, per le videoconferenze asincrone, pur subordinando l'accesso mediante username e password nessuna garanzia è fornita in merito ad una eventuale presenza estranea durante il collegamento e/o che il computer non sia inquinato da malware in grado di esfiltrare i dati.</p>			
48	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione Parte 4 Cap. 4.1	55	<p>L'ammissione al corso per istruttori certificati prevede il superamento (almeno) del background-check standard. A differenza di altri operatori del settore che generalmente hanno un rapporto di lavoro dipendente, l'aspirante istruttore di security potrebbe non avere tale dipendenza. Mentre per i lavoratori dipendenti il PNS in vigore fa carico al datore di lavoro, ai fini del background-check standard, l'accertamento di cui alle lettere a) e c) del punto 11.1.4.1 de PNS, per l'aspirante istruttore certificato non viene individuato il/i soggetti cui grava l'onere di effettuare i controlli del richiamato punto del PNS e resta comunque non individuato il soggetto abilitato alla richiesta della “verifica” dei requisiti di cui alla lett. b).</p> <p>Mentre prima della certificazione ENAC si fa carico della verifica del background-check rafforzato, nella verifica precedente alla formazione ciò non appare disciplinato.</p> <p>Trattandosi, però, di una fase estremamente transitoria e mirata esclusivamente a tutelare la riservatezza delle informazioni che si andranno ad assumere durante la fase formativa, in via del tutto eccezionale, tale problematica potrebbe trovare soluzione mediante l'istituto della “autocertificazione” ai sensi del DPR 445/2000 che dovrà essere conservata nel fascicolo personale dell'allievo. La fase di “controllo” della veridicità di tali autocertificazioni verrebbe assolta prima della “certificazione” mediante effettuazione da parte di Enac –</p>	<p>“Ai soli fini dell'ammissione al corso di formazione Il background – check standard è assolto mediante dichiarazione (ai sensi del D.P.R. n 445 del 28 dicembre 2000), riportante eventuali precedenti penali, o la mancanza degli stessi; nonché</p> <p>dichiarazione (ai sensi del D.P.R. n 445 del 28 dicembre 2000) relativa alla residenza, all'attività professionale, gli studi ed eventuali interruzioni superiori a 28 giorni, negli ultimi 5anni”;</p>	Parzialmente accolto	Integrato il par. 4.1 come di seguito riportato: “Il candidato istruttore certificato, prima dell'inizio del corso di formazione, inoltra richiesta almeno di background check standard alla Direzione Security ENAC.”

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				tramite i canali istituzionali - del background-check rafforzato di cui alla lett. a) del successivo p. 4.2. In alternativa a tale soluzione, considerato che l'erogazione della formazione degli istruttori può essere erogata, oltre che direttamente da Enac anche da organismi o organizzazioni nazionali o internazionali approvati/riconosciute da ENAC l'onere delle verifica di cui alle lett. a) e c) del p. 11.1.4.1 potrebbe essere fatto carico a questi ultimi con vincolo, a tal fine, nel provvedimento di approvazione o riconoscimento			
49	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione Parte 4 Cap. 4.2 lett. d)	55	Relativamente ai soggetti approvati/riconosciuti da ENAC per erogare la formazione per istruttori di security va considerato che al momento Enac, a differenza di quanto disposto per le organizzazioni per la formazione dei validatori della sicurezza dell'aviazione civile non ha emanato specifiche disposizioni relative alle caratteristiche da possedere da parte delle organizzazioni aspiranti all'approvazione/riconoscimento, nonché sui contenuti dei programmi di formazione.	Aggiungere un secondo “pallino”: “Ai fini dell'approvazione o riconoscimento delle organizzazioni nazionali e internazionali per erogare corsi di formazione per istruttori certificati ENAC, con successiva disposizione, provvederà a definire i requisiti dell'organizzazione ed i contenuti dei programmi di formazione”.	Notato	Nella Parte 4 sono state inseriti i requisiti delle organizzazioni approvate/riconosciute dall' Autorità competente ad erogare corsi di formazione per istruttori certificati di security.
50	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione Parte 4 Cap. 4.4	57	La formazione degli istruttori certificati prevede l'accesso, in base al criterio della “necessità di conoscere”, ai contenuti della decisione 8005/2015 che, per la sua natura, è considerata “informazione sensibile”. La disposizione in argomento, non appare porre alcuna specifica protezione ai mezzi informatici impiegati per il trattamento di tali argomenti. considerato anche l'elevata esposizione agli attacchi cyber delle reti informatiche, ciò potrebbe esporre le suddette informazioni ad accessi non autorizzati	“formazione in aula e/o videoconferenza sincrona. La formazione in videoconferenza sincrona non è consentita per gli argomenti individuati come “informazioni controllate non classificate”	Non accolto	I fruitori del corso sono sensibilizzati sul tema della diffusione impropria delle informazioni sensibili con la consapevolezza delle eventuali responsabilità in caso di inosservanza delle stesse. L'istruttore certificato che utilizza sistemi in modalità e-learning deve accertarsi con il fornitore della piattaforma che siano state adottate tutte le misure di mitigazione necessarie ad evitare accessi impropri alla piattaforma. I fornitori delle piattaforme e-learning e relativi contenuti devono rispondere a stringenti requisiti tecnici in tema di cyber security. Le piattaforme devono essere dotate di software antivirus professionali costantemente aggiornati che effettuino un monitoraggio continuo e automatico.
51	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione Parte 4 Cap. 4.6 Cap. 4.8	58 59	Dai punti in commento emerge che i test di valutazione sono “...predisposti dall'istruttore certificato/docente incaricato dall'organizzazione che eroga il corso a seguito di autorizzazione Enac”. Pur non apparendo chiaro chi “de facto” terrà le lezioni è ragionevole	Aggiungere i seguenti periodi: “Gli istruttori certificati incaricati dall'organizzazione che eroga il corso devono essere in possesso di esperienza almeno decennale nel campo della formazione di security e non essere incorsi negli ultimi cinque	1) Parzialmente accolto 2) Accolto	1) E' stata prevista un'esperienza minima di cinque anni per gli Istruttori certificati, così come riportato al par. 4.3 “Requisiti degli organismi, delle organizzazioni nazionali o internazionali.”

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p>ipotizzare che saranno gli stessi istruttori certificati/docenti incaricati dall'organizzazione a seguito di autorizzazione Enac.</p> <p>Attesa la delicatezza del tipo di formazione dovrebbe essere interesse di tutti stabilire dei requisiti specifici per tali soggetti al fine di avere ragionevoli garanzie sulla qualità della formazione erogata. Requisiti che potrebbero essere individuati non solo nel mero possesso della certificazione di istruttore ma anche e soprattutto nell'esperienza maturata nell'attività formativa.</p> <p>Analogamente sarebbe opportuno definire in maniera più dettagliata la figura di docente.</p>	<p><i>anni in provvedimenti di sospensione dell'attività.</i></p> <p><i>Per docente si intende una persona in possesso di specifici titoli professionali su una determinata materia oggetto di attività formativa”</i></p>		<p>2) Al par. 4.3 “Requisiti degli organismi, delle organizzazioni nazionali o internazionali” sono stati specificati i requisiti dei docenti.</p>
52	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione Parte 4 Cap. 4.19 n.1 e 3	68	<p>Per la tipicità delle inadempienze appare eccessivo subordinare il ritiro della sospensione alla frequenza di un corso iniziale di formazione. Fermo restando le altre azioni richieste si riterrebbe ragionevole subordinare il ritiro della sospensione alla frequenza di un corso periodico di formazione</p>	<p><i>“Nel caso di sospensione di cui al predetto punto 1. l'Istruttore è tenuto a seguire con esito positivo, un corso periodico per Istruttori e presentare istanza all'ENAC, per il ritiro della sospensione”.</i></p> <p><i>“Nel caso di sospensione di cui al predetto punto 3. l'Istruttore è tenuto a seguire con esito positivo, un corso periodico per Istruttori, aver risolto le non conformità rilevate e presentare istanza all'ENAC, per il ritiro della sospensione”.</i></p>	Accolto	Modificato il testo del par. 4.19 come proposto.
53	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione Parte 4 Cap. 4.20 n.1	68	<p>La “revoca” è un istituto estremamente delicato che nell'incidere in maniera importante sugli aspetti sia patrimoniali che di immagine del soggetto revocato implica, da parte dell'Autorità, una analisi sui presupposti di fatto e delle ragioni giuridiche che hanno determinato tale provvedimento (art. 3 c.1 l.241/90). A tal fine sarebbe opportuno, oltre che specificare cosa si intende “non fornisca più le necessarie competenze agli addetti formati”, anche evitare che il provvedimento di revoca ricada in un ambito discrezionale i cui confini non siano previamente definiti così come appare interpretarsi con il termine “ritenga”.</p> <p>La revoca, pertanto, dovrebbe ricadere in un ambito previsionale ben definito di azioni e/o comportamenti che oltre a pregiudicare in maniera insanabile il</p>	<p><i>“Quando è accertato il rilascio di attestazioni non corrispondenti alla reale attività svolta, ovvero che l'attività formativa è stata erogata con metodologie didattiche diverse da quelle indicate nel presente manuale ovvero gravi inadempienze nello svolgimento delle attività formative rilevate da ENAC anche in sede ispettiva”;</i></p>	Accolto	Modificato il testo del par. 4.20 come proposto.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				corretto svolgimento delle attività formative fanno venir meno il necessario rapporto fiduciario tra l'istruttore certificato e l'Autorità competente.			
54	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione Parte 4 Cap.4.20 n. 2	68	Il p. 11.1.5.del reg. (UE) 1998/2015 stabilisce che i requisiti da verificare per il superamento del background-check devono riguardare almeno gli ultimi 5 anni. Situazioni, quindi, che possono essere soggette a modifiche non solo con il trascorrere del tempo ma anche conseguenti ad eventuali pronunce giudiziarie (si pensi, ad esempio, ad una situazione ricadente nell'ambito dei contenuti delle lett. a) e b) dell'allegato 1 al capitolo 11 al vigente PNS per la quale l'interessato venga successivamente assolto con formula piena con sentenza passata in giudicato). La revoca rappresenterebbe, nei fatti, una pena accessoria pur in assenza della pena principale. Il punto in commento, pertanto, andrebbe cassato e riportato nei casi di sospensione con tutte le ulteriori limitazioni che l'Autorità riterrà necessario assumere	Eliminare il punto dai casi di revoca e portarlo nei casi di sospensione	Non accolto	Il Reg. (UE) al punto 11.5.1 prevede, tra i requisiti che gli istruttori devono soddisfare, il completamento con successo di un controllo rafforzato dei precedenti personali a norma del punto 11.1.3.
55	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione Parte 9 Abbinamento di categorie	95	Per tutte le articolazioni disciplinate in tale parte viene utilizzato il termine “contempla” mentre, viceversa sul modello di attestato (appendice 3) viene utilizzato il termine “già in possesso di attestato di formazione. . . Il termine “contemplare” appare poco appropriato alla disciplina in argomento in quanto mentre nel significato corrente individua un'azione di “osservazione”, nella sua accezione giuridica indica una “previsione” mentre è ragionevole ipotizzare che la volontà dell'Ente sia quella di avere certezza del possesso di un requisito concreto e verificabile che, nel caso di specie, dovrebbe essere il possesso di un determinato tipo di formazione.	Sostituire il termine CONTEMPLA con: “se già in possesso della formazione per la cat. A...”	Non accolto	Con il termine “contempla” si intende esprimere semplicemente l'erogazione contemporanea di più categorie.
56	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione Parte 9 Formazione periodica annuale (A1,A2,A3,A4,A5)	98	La formazione periodica annuale oltre ad avere come obiettivo l'aggiornamento teorico sulle competenze già acquisite ed eventuali innovazioni è anche un momento di confronto con l'istruttore su eventuali situazioni particolari accadute durante il periodo di attività. Poiché è interesse dei	Se la formazione contempla la Cat. A1 (con o senza apparecchiature) • da 1 a 3 Categorie (da A2 a A5): + 2 ore ogni anno; • 4 Categorie (da A2 a A5): + 3 ore ogni anno. Se la formazione contempla la Cat. A2 (con o senza apparecchiature)	Non accolto	Il computo delle ore di formazione risulta essere adeguato alle necessità di somministrare gli argomenti riguardanti le categorie di riferimento e di orientare la formazione su eventuali aggiornamenti normativi e/o procedurali. Ciononostante, le durate dei singoli moduli formativi sono sempre da intendersi come durate “minime”.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				gestori e delle imprese di sicurezza oltre che ridurre i costi, distogliere il minor numero possibile di personale dalle attività operative e per il minor tempo possibile è molto frequente l’abbinamento dei corsi in parola. Ciò considerato e tenendo presente che in aula vi possono essere anche 12 partecipanti, nella pratica, per ogni categoria, si dovrà dedicare non più di mezz’ora. Tenendo anche conto che dodici persone che vengono “bombardate” per due ore da un monologo (in quanto ogni loro eventuale intervento limiterebbe ulteriormente il tempo a disposizione) potrebbero anche essere esposti ad un fisiologico calo di attenzione. Si ha il ragionevole dubbio della limitata efficacia di tale formazione che dovrebbe, di conseguenza, essere ampliata nella durata	<ul style="list-style-type: none"> • da 1 a 3 Categorie (da A3 a A5): + 2 ore ogni anno. Se la formazione contempla la Cat. A3 (con o senza apparecchiature) • da 1 a 2 Categorie (da A4 a A5): + 2 ore ogni anno. Se la formazione periodica di una o più Categorie da A1 a A5 con o senza apparecchiature radiogene è abbinata ad A6, A7, A8, A9, A10, A15 è necessario integrare: • fino a 3 Categorie aggiuntive: + 2 ore di teoria; • da 4 Categorie aggiuntive in poi: + 3 ore di teoria.. 		
57	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione per la Parte 9 Formazione periodica quinquennale (A6-A7-A8-A9-A10)	100	Analoghe considerazioni di cui al commento precedente	<ul style="list-style-type: none"> Se la formazione contempla la Cat. A6 • da 1 a 2 Categorie (da A7 a A10): + 2 ore ogni cinque anni; • da 3 a 4 Categorie (da A7 a A10): + 3 ore ogni cinque anni. Se la formazione contempla la Cat. A7 • da 1 a 3 Categorie (da A8 a A10): + 2 ore ogni cinque anni. Se la formazione contempla la Cat. A8 • da 1 a 2 Categorie (da A9 a A10): + 2 ore ogni cinque anni. 	Non accolto	Il computo delle ore di formazione risulta essere adeguato alle necessità di somministrare gli argomenti riguardanti le categorie di riferimento e di orientare la formazione su eventuali aggiornamenti normativi e/o procedurali. Ciononostante, le durate dei singoli moduli formativi sono sempre da intendersi come durate “minime”.
58	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale della formazione e certificazione Parte 9 Estensione di categorie da A1 ad A5	100	Il paragrafo “ABBINAMENTO DI CATEGORIE DA A1 AD A5” stabilisce le ore di formazione iniziale che devono essere svolte per completare, se già in possesso della formazione per la cat. A1, la formazione per le ulteriori categorie. È chiaro che l’attestazione di tale percorso formativo consentirà di proporre l’addetto alle prove di certificazione da parte di ENAC non solo per la cat. A1 anche per le categorie diverse da essa. Viceversa, l’addetto già in possesso di CERTIFICAZIONE per la categoria A1 per ottenere l’attestato di formazione utile per essere proposto per l’estensione della certificazione per le ulteriori categorie dovrà seguire un percorso formativo più lungo. Tale disposizione appare disciplinare un obiettivo comune (ottenimento della certificazione) mediante percorsi diversi a seconda che l’interessato sia o non sia già certificato per la categoria A1. Al	Equiparare i percorsi formativi in caso di “abbinamento di categorie” con i percorsi formativi in caso di “estensione di categorie”	Non accolto	Il concetto di “estensione” di categorie tiene conto del fatto che le ulteriori categorie per cui si richiede la formazione vengono erogate in un momento successivo rispetto ad una formazione già ricevuta in precedenza. Posto che non è definibile a priori il tempo intercorrente tra la formazione originaria e le categorie per cui si chiede l’estensione, si ritiene che un numero di ore maggiore nel contesto di estensione rispetto all’abbinamento (che prevede una contestualità di erogazione) sia giustificato dal fatto che risulterebbe in ogni caso opportuno trattare nuovamente almeno una parte degli argomenti trattati in precedenza. L’istruttore, pertanto, eroga formazione tenendo in considerazione tale presupposto, nonché, eventuali necessità di trattare aggiornamenti normativi e/o procedurali intercorsi nel tempo tra la prima erogazione e l’estensione e ricadenti sulla/e categorie erogate in precedenza con la finalità di rendere il percorso formativo più completo, aggiornato ed efficace possibile.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				netto di eventuali ulteriori chiarimenti per tale differenziazione da parte di ENAC, detta differenza appare difficile da comprendere anche perché mentre per un addetto formato ma non ancora certificato, la bontà della sua formazione per la categoria A1 non è ancora provata dall'esame di certificazione, per l'addetto già certificato la correttezza della sua formazione è accertata non solo dall'esame di certificazione già ottenuta ma anche dall'assenza di eventuali rilievi di non conformità derivanti sia dai controlli interni di qualità che da eventuali rilievi da parte di ENAC nello svolgimento della sua attività istituzionale di controllo della qualità A ciò va aggiunto che un allievo già certificato ha avuto modo di corroborare il suo bagaglio professionale anche con l'esperienza quotidiana. Tali elementi, pertanto, non appaiono giustificare, in caso di abbinamento di categorie, il differente percorso formativo disposto tra l'addetto semplicemente formato e l'addetto già certificato..			
59	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Appendice 3	Pag. 114	Risulterebbe opportuno integrare il form degli attestati iniziali/periodici in armonia con le disposizioni di cui ai punti 2.4.2.1 ultimo cpv. e, eventualmente, del percorso formativo indicato al p. “estensione categorie”	“La formazione è stata svolta su apparati RX/EDS 2D/EDS 3D/ SECURITY SCANNER/HHMD/ETD/SED/SMD/LE DS”.	Parzialmente accolto	L'ENAC ha apportato le modifiche necessarie al format dell'attestato riportato in Appendice 3. A tal proposito si precisa che l'attestato di formazione iniziale non prevederà la specifica degli apparati. Nello specifico, relativamente agli upgrade sulle nuove tecnologie (EDS/Security Scanner) il format verrà utilizzato successivamente alla formazione iniziale come riportato al punto 2.4.2.1 del Manuale.
60	NEOS SPA	3.15	51	Gli istruttori delle categorie A6/A7/A13 che effettuano corsi per i membri di equipaggio, possono considerarsi automaticamente certificati per la nuova categoria A15?	Specificare quali categorie di istruttori acquisiscono questa nuova categoria.	Accolto	Integrato il par. 4.12 con la seguente specifica così come previsto dalla nota ENAC Prot. 159249 del 22/12/22: “Gli istruttori certificati per le Categorie A6 e A7 possono erogare formazione anche per la Categoria A15”.
61	NEOS SPA	3.8	35	L'ex Corso A15 indirizzato agli handlers cessa di esistere. Il personale delle società di handling (ad esempio check-in agents) avrà solo il corso A13/A8.	Includere nella categoria A8 le procedure security al check-in/gate, gestione unruly, documentazione vettori. Alternativamente nel corso A13 un modulo libero da adattare in base alla tipologia di lavoro che l'addetto andrà a svolgere.	Parzialmente accolto	Nell' Appendice 9, è stato integrato il p.44) con le procedure di sicurezza da adottare al check-in ed ai gate d'imbarco. Nell'Appendice 9 p. 45) sono riportati i requisiti di protezione del materiale del vettore aereo, che ricomprendono in senso generico le diverse procedure di security della documentazione dei vettori. Per quanto concerne la procedura 4-C PNS Parte A (unruly/disruptive) è prevista, all' ultimo paragrafo della stessa, la diffusione di suddetta procedura a tutto il personale di volo e di terra interessato del vettore, del gestore aeroportuale e dell'agente di handling.
62	NEOS SPA	N/A	N/A	L'istruttore prima di erogare alcune categorie di corsi dovrebbe verificare l' sito positivo del background check.	Fornire indicazioni agli istruttori su come poter garantire questa verifica, in quanto	Notato	Procedura già prevista nel Manuale al par. 4.13 “Obblighi dell'Istruttore certificato” al terzo bullet che recita: “l'istruttore

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

					l'esito del background check non viene fornito attraverso un canale o un documento ufficiale.		avvia l'attività formativa previa ricezione, su carta intestata dell'organizzazione richiedente, di una dichiarazione di avvenuto background check.....”.
63	NEOS SPA	N/A	N/A	ENAC ha partecipato ad un corso initial per membri di equipaggio NEOS, effettuato dall'istruttore Alessandro Volpe.	Dal punto di vista del Vettore NEOS, riteniamo molto apprezzato ed utile che ENAC offra la sua partecipazione attiva durante i corsi. Si propone ed incoraggia una continua cooperazione tra vettori/istruttori/ENAC in futuro.	Notato	Si conferma la continua collaborazione.
64	SAVE, AERTRE, CATULLO, MONTICHIARI	MANUALE PARTE 3 § 3.1	15	Il numero di ore complessive di formazione per la categoria A1 passa da 64 a 78 ore incrementando di 14 ore la formazione necessaria. Tuttavia, considerata la sensibilità della mansione da ricoprire, si propone di mantenere inalterato il numero di ore della formazione on the job necessaria al fine di verificare l'attitudine al ruolo dell'addetto in un contesto operativo reale pari a 35 ore contro le 28 attualmente previste. La richiesta è motivata dalla necessità di garantire più accurata preparazione nella fase di affinamento ed interiorizzazione delle istruzioni ricevute.	La formazione teorica ha una durata di almeno: <ul style="list-style-type: none"> • 18 ore se si utilizzano apparecchiature radiogene + 1 ora cyber security; • 14 ore se non si utilizzano apparecchiature radiogene + 1 ora cyber security. La formazione pratica ha una durata di almeno: <ul style="list-style-type: none"> • 31 ore, se si utilizzano apparecchiature radiogene, delle quali 10 ore Computer Based Training (CBT); • 10 ore se non si utilizzano apparecchiature radiogene. La formazione on-the-job ha una durata come di seguito specificato: Utilizzo apparecchiature di sicurezza RX e/o EDS 14 ore Preparazione e controllo dei passeggeri e/o persone diverse dai passeggeri con ispezione manuale / WTMD / HHMD / ETD / SMD / SED 14 ore Controllo manuale e con ETD / LEDS bagaglio a mano, oggetti trasportati e/o bagaglio da stiva 7 ore	Non accolto	La formazione on-the-job di 7 ore relativa alla preparazione e controllo dei passeggeri e/o persone diverse dai passeggeri con ispezione manuale/WTMD/HHMD/ETD/SMD/SED è stata ritenuta soddisfacente per la tipologia di lavoro svolto.
65	SAVE, AERTRE, CATULLO, MONTICHIARI	MANUALE PARTE 3 § 3.5.7	30	Nella casistica non risulta non contemplato il personale civile deputato al controllo dei titoli di accesso dei passeggeri a norma del § 4.1.1.0.1 del PNS parte A	Il personale che opera, in via esclusiva, presso la control room e il personale adibito al controllo dei titoli di accesso dei passeggeri in area sterile e sottoposto a formazione iniziale e periodica per la categoria A5. Tale personale non è soggetto a procedura di certificazione.	Accolto	Integrato il par. 3.5.7 come proposto.
66	SAVE, AERTRE, CATULLO, MONTICHIARI	MANUALE PARTE 3 § 3.3.7	24	Nella casistica si propone di inserire anche il servizio scorta di forniture non radiogenabili che nella pratica effettua esattamente questa tipologia di controlli.	Il personale della Cat. A3 che è autorizzato ad effettuare solo controlli visivi e/o ispezioni manuali, anche in combinazione con dispositivo ETD, nonché servizi scorta di forniture non radiogenabili, non è soggetto a procedura di certificazione.	Accolto	Integrato il par. 3.3.7 come di seguito riportato: “Il personale della Cat. A3 che è autorizzato ad effettuare solo controlli visivi e/o ispezioni manuali, anche in combinazione con dispositivo ETD, non è soggetto a procedura di certificazione. La suddetta specifica si applica anche al personale che effettua la scorta al punto di scarico delle forniture per l' aeroporto che per loro natura o dimensione non possono essere sottoposte a controllo (screening) al punto di accesso in area sterile (es. carburante, sabbia, ghiaia, ecc.), ma devono essere sottoposte a screening durante o dopo lo scarico”.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

67	SAVE, AERTRE, CATULLO, MONTICHIARI	MANUALE PARTE 3 § 3.11.5	42	Il numero di ore complessive di formazione per la categoria A11 non prevede incrementi rispetto le precedenti ore di formazione previste. Tuttavia, considerata la sensibilità della mansione da ricoprire, si propone di incrementare le ore della formazione on the job per verificare l’attitudine al ruolo dell’addetto nella gestione reale di una linea di controllo operativa.	La formazione teorica ha una durata di 7 ore + 1 ora cyber security. La formazione on-the-job ha una durata come di seguito specificato: Compiti di supervisione di coloro che effettuano i controlli di sicurezza 7 ore – 14 ore	Non accolto	Il personale formato per la Cat. A11 è uno screener esperto con una esperienza minima di 2 anni e pertanto si ritiene soddisfacente una formazione OTJ di 7 ore.
68	SAVE, AERTRE, CATULLO, MONTICHIARI	MANUALE PARTE 6 § 6.2.2		Per le categorie formative che prevedono il rilascio di una certificazione da parte di ENAC, in considerazione della sensibilità e complessità delle mansioni ricoperte successivamente all’innesto del personale nel contesto operativo reale, da osservazioni sul campo, emerge che in talune circostanze, gli addetti di neo assunzione, inseriti in un contesto reale e sottoposti alle reali condizioni ambientali, risultino non possedere le necessarie skills che li renderebbero effettivamente idonei al ruolo, sebbene nel contesto formativo non fossero state palesate tali difficoltà. Si propone, pertanto, che in prima battuta, successivamente al superamento dell’esame, la certificazione ENAC rilasciata sia da intendersi come temporanea, diventando poi definitiva dopo 30 giorni lavorativi dall’innesto della persona nel contesto operativo ed in assenza di gravi e palesi inabilità.	Il rilascio della certificazione deve avvenire entro sei mesi dalla conclusione del corso di formazione (punto 11.3.1.1 PNS Parte A). La certificazione rilasciata avrà validità temporanea di 30 giorni. Trascorso tale lasso temporale, all’interno del quale l’addetto abbia effettivamente operato per almeno l’80% dei giorni lavorativi assegnati, qualora non siano emersi dati oggettivi di inidoneità all’espletamento della mansione assegnata (quali a titolo esemplificativo e non esaustivo, segnalazioni da parte dell’autorità o gravi e reiterate Non Conformità emerse durante le attività di controllo di qualità interne o del gestore aeroportuale o delle Autorità di Controllo), tale certificazione diventerà definitiva. In caso contrario, il percorso formativo dovrà intendersi come non superato e la certificazione verrà sospesa o ritirata.	Non accolto	La normativa non prevede il rilascio della certificazione temporanea.
69	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	1.1	5	Categoria A9 (punto 11.2.3.9 Reg. (UE) n. 2015/1998) Personale che ha accesso non controllato a merce o posta aerea identificabile come tale e che sia stata sottoposta ai prescritti controlli di sicurezza e personale che effettua controlli di sicurezza su merci e posta diversi dallo screening.	Categoria A9 (punto 11.2.3.9 Reg. (UE) n. 2015/1998) Personale che ha accesso non controllato a merce o posta aerea identificabile come tale e che sia stata sottoposta ai prescritti controlli di sicurezza e personale che effettua controlli di sicurezza diversi dallo screening su merci e posta.	Accolto	Modificato il testo del par. 1.1 come suggerito.
70	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	1.1	5	Categoria A10 (punto 11.2.3.10 Reg. (UE) n. 2015/1998) Personale che effettua controlli di sicurezza su posta e materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per l’aeroporto diversi dallo screening.	Categoria A10 (punto 11.2.3.10 Reg. (UE) n. 2015/1998) Personale che effettua controlli di sicurezza diversi dallo screening su posta e materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per l’aeroporto.	Accolto	Modificato il testo del par. 1.1 come suggerito.
71	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B)	1.1	5	Categoria A16 (punto 11.2.8.2 Reg. (UE) n. 2015/1998) Personale che dispone di diritti di amministratore o di accesso illimitato non controllato a dati e sistemi	Categoria A16 (punto 11.2.8.2 Reg. (UE) n. 2015/1998) Personale che dispone di diritti di amministratore o di accesso illimitato non controllato a dati e sistemi fondamentali di	Parzialmente accolto	Modificato il testo del par. 1.1 come di seguito riportato: “Personale che dispone di diritti di amministratore o di accesso illimitato non controllato a dati e sistemi di tecnologia dell’informazione e della comunicazione fondamentali per l’aviazione civile”.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

	Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy			fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione.	tecnologia dell'informazione e della comunicazione da attacchi informatici che potrebbero pregiudicare la sicurezza dell'aviazione civile. <i>(vedasi 1.7.1. completo)</i>		
72	<i>(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B)</i> Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	2.2	7	Il presente Manuale riporta, distinti per le varie categorie di personale, i contenuti della formazione da erogare al personale delle organizzazioni (gestore aeroportuale, vettore aereo, agenti regolamentati, fornitori regolamentati e conosciuti di provviste di bordo, fornitori conosciuti di forniture per l'aeroporto,	Il presente Manuale riporta, distinti per le varie categorie di personale, i contenuti della formazione da erogare al personale delle organizzazioni (gestore aeroportuale, vettore aereo, agente regolamentato, mittente conosciuto, trasportatore approvato, fornitore regolamentato e conosciuto di provviste di bordo, fornitore conosciuto di forniture per l'aeroporto,	Accolto	Modificato il testo del par. 2.2 come suggerito.
73	<i>(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B)</i> Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	2.4.2	9	2.4.2 Formazione pratica La formazione pratica è da intendersi come modalità di formazione operativa con effettuazione da parte dell'allievo, in funzione dell'attività che andrà a svolgere, di compiti di controllo e/o screening in situazioni simulate (utilizzo di apparecchiature in relazione alla categoria di riferimento ed esecuzione pratica di screening mediante ispezioni manuali/visive su persone, bagagli, veicoli, posta, merci, ecc.).	2.4.2. Formazione pratica Categorie A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8. [...] <i>Commento:</i> <i>Trattandosi di compiti di controllo e/o screening, applicare formazione pratica solo per le categorie A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8.</i> <i>Non considerare per le categorie A9 ed A10 che effettuano “controlli di sicurezza diversi dallo screening”.</i> <i>I controlli di sicurezza diversi dallo screening di cui al 6.3.2.1., 6.3.2.2., etc, 6.4.2.1. etc, 8.1.5. etc, 9.1.4. etc potrebbero essere considerati nella parte di formazione teorica</i>	Non accolto	La formazione pratica per le Cat. A9 e A10 è richiesta per garantire la conoscenza pratica delle procedure applicate considerato il contesto in cui operano.
74	<i>(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B)</i> Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	2.6	13	Gli attestati, come da modello riportato nell'Appendice 3, contengono:	Gli attestati, come da modello riportato nell'Appendice 3, contengono: La data di scadenza	Non accolto	La data di scadenza è automaticamente definita dalle frequenze riportate all' Appendice 4 del Manuale.
75	<i>(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B)</i> Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	3.x.1	Es. Pag 15	Applicabilità	<i>Commento:</i> <i>In calce ad ogni elenco 3.x.1 (laddove x è la categoria di riferimento in tutta la parte 3)</i> <i>Inserire un punto che chiarisca che “chiunque” effettui quella funzione deve essere formato in quella categoria.</i> <i>Il rischio è che vi siano delle attività effettuate da soggetti diversi da quelli</i>	Parzialmente accolto	Per alcune categorie è stato ulteriormente specificato l'ambito di applicabilità (ad es. Cat. A6 e A7).

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

					<p><i>elencati nella applicabilità e che gli stessi non si sentano il dovere di formazione</i></p> <p><i>(per es. L’attività di protezione dell’aeromobile può essere affidata dal vettore ad una impresa di sicurezza, senza che questo sia un handler – es. Settore elicotteristico)</i></p>		
76	<p><i>(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B)</i></p> <p>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</p>	3.2	19	<p>Personale che effettua il controllo (screening) di merci e posta</p> <p>L’AMMISSIONE AL CORSO È SUBORDINATA ALL’ESITO POSITIVO DEL CONTROLLO DEI PRECEDENTI PERSONALI (BACKGROUND CHECK RAFFORZATO IN CASO DI IMPIEGO IN AREA STERILE OPPURE STANDARD IN CASO DI IMPIEGO IN AREA LAND-SIDE) IN OSSERVANZA A QUANTO INDICATO AL PUNTO 11.1.5 DEL REGOLAMENTO (UE) N.2015/1998.</p>	<p>Personale che effettua il controllo (screening) di merci e posta</p> <p>L’AMMISSIONE AL CORSO È SUBORDINATA ALL’ESITO POSITIVO DEL CONTROLLO DEI PRECEDENTI PERSONALI (BACKGROUND CHECK RAFFORZATO IN CASO DI IMPIEGO IN AREA STERILE OPPURE STANDARD IN CASO DI IMPIEGO IN AREA LAND-SIDE) IN OSSERVANZA A QUANTO INDICATO AL PUNTO 11.1.5 DEL REGOLAMENTO (UE) N.2015/1998.</p> <p><i>Commento:</i></p> <p><i>11.1.5 Il controllo standard dei precedenti personali o gli elementi di cui alle lettere a), b) e c) relative al controllo rafforzato dei precedenti personali devono essere completati prima che la persona interessata intraprenda il corso di formazione iniziale sulla sicurezza che comporta l’accesso a informazioni non disponibili al pubblico perché sensibili sotto il profilo della sicurezza.</i></p> <p>=</p> <p><i>Lo screener A2 in area Land-Side riceve necessariamente informazioni dalla Decisione (2015) 8005 e da PNS parte B in quanto effettua screening nelle medesime modalità di chi lo effettua in area sterile.</i></p>	Non accolto	<p>Si precisa che secondo quanto prescritto al p. 11.1.2.1 PNS Parte A il personale di cui alla lett. A) del p. 11.1.2 deve aver superato un controllo standard dei precedenti personali.</p> <p>In aggiunta, l’ultimo capoverso del p. 11.1.5 del Reg. UE 2015/1998 prevede che ogniqualvolta si renda necessario un controllo rafforzato dei precedent personali, questo deve essere completato interamente prima che la persona possa seguire la formazione di cui ai punti da 11.2.3.1. a 11.2.3.5.</p>
77	<p><i>(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B)</i></p> <p>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</p>	3.2.5	21	<p>Attività</p> <p>Controllo manuale e con ETD della merce e della posta</p> <p>3 ore</p>	<p>Attività</p> <p>Controllo visivo e ispezione manuale e/o con ETD della merce e della posta</p> <p>7 ore</p>	Parzialmente accolto	<p>Il testo del par. 3.2.5 è stato integrato come suggerito inserendo la specifica: “controllo visivo, ispezione manuale e con ETD”.</p> <p>Le 3 ore previste sono considerate congrue ai fini di detta formazione.</p>
78	<p><i>(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B)</i></p>	3.3	22	<p>Personale che effettua il controllo (screening) di posta e materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per aeroporto</p>	<p>Personale che effettua il controllo (screening) di posta e materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per aeroporto</p>	Non accolto	<p>Si precisa che secondo quanto prescritto al p. 11.1.2.1 PNS Parte A il personale di cui alla let. A) del p. 11.1.2 deve aver superato un controllo standard dei precedent personali.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

	Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy			L'AMMISSIONE AL CORSO È SUBORDINATA ALL'ESITO POSITIVO DEL CONTROLLO DEI PRECEDENTI PERSONALI (BACKGROUND CHECK RAFFORZATO IN CASO DI IMPIEGO IN AREA STERILE OPPURE STANDARD IN CASO DI IMPIEGO IN AREA LAND-SIDE) IN OSSERVANZA A QUANTO INDICATO AL PUNTO 11.1.5 DEL REGOLAMENTO (UE) N.2015/1998.	L'AMMISSIONE AL CORSO È SUBORDINATA ALL'ESITO POSITIVO DEL CONTROLLO DEI PRECEDENTI PERSONALI (BACKGROUND CHECK RAFFORZATO IN CASO DI IMPIEGO IN AREA STERILE OPPURE STANDARD IN CASO DI IMPIEGO IN AREA LAND-SIDE) IN OSSERVANZA A QUANTO INDICATO AL PUNTO 11.1.5 DEL REGOLAMENTO (UE) N.2015/1998. <i>Commento:</i> <i>11.1.5 Il controllo standard dei precedenti personali o gli elementi di cui alle lettere a), b) e c) relative al controllo rafforzato dei precedenti personali devono essere completati prima che la persona interessata intraprenda il corso di formazione iniziale sulla sicurezza che comporta l'accesso a informazioni non disponibili al pubblico perché sensibili sotto il profilo della sicurezza.</i> = <i>Lo screener A3 in area Land-Side riceve necessariamente informazioni dalla Decisione (2015) 8005 e da PNS parte B in quanto effettua screening nelle medesime modalità di chi lo effettua in area sterile.</i>		In aggiunta, l'ultimo capoverso del p. 11.1.5 del Reg. UE 2015/1998 prevede che ogniqualvolta si renda necessario un controllo rafforzato dei precedenti personali, questo deve essere completato interamente prima che la persona possa seguire la formazione di cui ai punti da 11.2.3.1. a 11.2.3.5.
79	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	3.3.5	24	Attività Controllo manuale e con ETD della posta e del materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per aeroporto 3 ore	Attività Controllo visivo e ispezione manuale e/o con ETD della posta e del materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per aeroporto 7 ore <i>Commento:</i> <i>(come da ultimo paragrafo della stessa pagina, per consistenza, controlli visive e/o ispezioni manuali, anche in combinazione con dispositivo ETD,....</i>	Parzialmente accolto	Il testo del par. 3.3.5 è stato integrato come suggerito inserendo la specifica: “controllo visivo, ispezione manuale e con ETD”. Le 3 ore previste sono considerate congrue ai fini di detta formazione.
80	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	3.4.5	26	Attività Tecniche di ispezione dei veicoli 3 ore	Attività Tecniche di ispezione dei veicoli 7 ore	Non accolto	Le 3 ore previste sono considerate congrue ai fini di detta formazione.
81	(Istruttore Certificato e Validatore)	3.6	31	Personale che effettua le ispezioni di sicurezza dell'aeromobile	Personale che effettua il controllo (screening) di posta e materiale del	Non accolto	L'ultimo capoverso del p. 11.1.5 del Reg. UE 2015/1998 prevede che ogniqualvolta si renda necessario un controllo rafforzato dei precedenti personali, questo deve essere completato

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” (1)

	Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy			L'AMMISSIONE AL CORSO È SUBORDINATA ALL'ESITO POSITIVO DEL CONTROLLO DEI PRECEDENTI PERSONALI (ALMENO BACKGROUND CHECK STANDARD) IN OSSERVANZA A QUANTO INDICATO AL PUNTO 11.1.5 DEL REGOLAMENTO (UE) N.2015/1998.	vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per aeroporto L'AMMISSIONE AL CORSO È SUBORDINATA ALL'ESITO POSITIVO DEL CONTROLLO DEI PRECEDENTI PERSONALI (ALMENO BACKGROUND CHECK STANDARD) (BACKGROUND CHECK RAFFORZATO) IN OSSERVANZA A QUANTO INDICATO AL PUNTO 11.1.5 DEL REGOLAMENTO (UE) N.2015/1998. <i>Commento:</i> 11.1.5 Il controllo standard dei precedenti personali o gli elementi di cui alle lettere a), b) e c) relative al controllo rafforzato dei precedenti personali devono essere completati prima che la persona interessata intraprenda il corso di formazione iniziale sulla sicurezza che comporta l'accesso a informazioni non disponibili al pubblico perché sensibili sotto il profilo della sicurezza. = Il personale che effettua ispezioni di sicurezza dell'aeromobile riceve necessariamente informazioni dalla Decisione (2015) 8005 e da PNS parte B (zone da ispezionare)		interamente prima che la persona possa seguire la formazione di cui ai punti da 11.2.3.1. a 11.2.3.5. La cat. A6 non rientra nella suddetta fattispecie.
82	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	3.6.1	31	3.6.1 Applicabilità Personale del: • gestore (proprio o dell'impresa di sicurezza); • vettore (personale di terra); • handler.	3.6.1 Applicabilità Personale del: • gestore (proprio o dell'impresa di sicurezza); • vettore (personale di terra e di volo); • handler. <i>Commento:</i> La cat. A15 non comprende la parte delle ispezioni dell'aeromobile che possono essere effettuate anche da personale di volo (Solo per citare un esempio: Caso di elicotteristi che non hanno sempre personale di terra a disposizione).	Parzialmente accolto	Il testo del par. 3.6.1 è stato modificato come di seguito riportato: • gestore (proprio o dell'impresa di sicurezza); • vettore (proprio o di altri soggetti designati dal vettore).
83	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	3.6.5	32	3.6.5 Durata minima formazione iniziale La formazione teorica ha una durata di almeno 5 ore + 1 ora cyber security. La formazione pratica ha una durata di almeno 3 ore.	3.6.5 Durata minima formazione iniziale La formazione teorica ha una durata di almeno 4 ore + 1 ora cyber security. La formazione pratica ha una durata di almeno 3 ore. <i>Commento:</i> Il totale 5+1+3 è di 9 ore. La giornata lavorativa è al massimo di 8 ore. Prevedere 9 ore significherebbe chiedere di programmare il corso su più di una giornata.	Parzialmente accolto	Le durate dei singoli moduli formativi, iniziali e periodici sono da intendersi come durate “minime”. Si fa presente, altresì che la Cat. A6 comprende la Cat. A13. Tuttavia, nell'ambito di una rivisitazione del computo delle ore di formazione iniziale si è ritenuto opportuno rimodulare la durata della formazione pratica a 2 ore.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

					<i>Tale programmazione sarebbe sicuramente complessa sia per il datore di lavoro, sia per istruttore e il tutto porterebbe ad un aggravio di costi. Per una sola ora di differenza, rispettare questa regola diventerebbe oneroso.</i>		
84	<i>(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B)</i> Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	3.7.1	33	3.7.1 Applicabilità Personale del: • gestore (proprio o dell'impresa di sicurezza); • vettore (personale di terra); • handler.	3.7.1 Applicabilità Personale del: • gestore (proprio o dell'impresa di sicurezza); • vettore (personale di terra e di volo); • handler. <i>Commento: La cat. A15 non comprende la parte di protezione dell'aeromobile che può essere effettuata anche da personale di volo (Solo per citare un esempio: Caso di elicotteristi che non hanno sempre personale di terra a disposizione).</i>	Parzialmente accolto	Il testo del par 3.7.1 è stato modificato come di seguito riportato: <ul style="list-style-type: none">• gestore (proprio o dell'impresa di sicurezza)• vettore (proprio o di altri soggetti designati dal vettore).
85	<i>(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B)</i> Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	3.9	37	Personale che ha accesso non controllato a merce o posta aerea identificabile come tale e che sia stata sottoposta ai prescritti controlli di sicurezza e personale che effettua controlli di sicurezza di merci e posta diversi dallo screening	Personale che ha accesso non controllato a merce o posta aerea identificabile come tale e che sia stata sottoposta ai prescritti controlli di sicurezza e personale che effettua controlli di sicurezza diversi dallo screening di merci e posta	Accolto	Modificato il testo del par. 3.9 come proposto.
86	<i>(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B)</i> Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	3.9	37	-	La categoria A9 comprende la Categoria A14 <i>Commento: Le competenze da acquisire per la cat. A14 sono tutte soddisfatte nell'elenco delle competenze da acquisire per la cat. A9</i> 3.14.3 Competenze da acquisire Formazione specifica (punto 11.2.7 del Reg. (UE) n. 2015/1998): a) conoscenza degli atti di interferenza illecita già commessi nel passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali;= a) in A9 b) consapevolezza dei principali obblighi legali e conoscenza degli elementi che contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione; = b) in A9 c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, nel proprio ambito lavorativo, inclusi gli obblighi e le responsabilità delle persone che effettuano i controlli di sicurezza; praticamente = c) in A9	Accolto	Inserita la specifica, al par. 3.9, che la Cat. A9 comprende la Cat. A14 ed aggiornata Appendice 4.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

					<p>conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità di coloro che effettuano i controlli di sicurezza nella catena delle forniture</p> <p>d) conoscenza delle procedure di comunicazione; = e) in A9</p> <p>e) capacità di reagire in modo appropriato ad incidenti relativi alla sicurezza pressoché = g) in A9 capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;</p> <p>f) conoscenza degli elementi di cyber security, commisurata alla mansione e alla responsabilità (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998). = k) in A9</p>		
87	<p>(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B)</p> <p>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</p>	3.9.5	38	<p>3.9.5 Durata minima formazione iniziale</p> <p>La formazione teorica ha una durata di almeno 5 ore + 1 ora cyber security.</p> <p>La formazione pratica ha una durata di almeno 3 ore.</p>	<p>3.9.5 Durata minima formazione iniziale</p> <p>La formazione teorica ha una durata di almeno 4 ore + 1 ora cyber security.</p> <p>La formazione pratica ha una durata di almeno 3 ore.</p> <p><i>Commento:</i> Il totale 5+1+3 è di 9 ore. La giornata lavorativa è al massimo di 8 ore. Prevedere 9 ore significherebbe chiedere di programmare il corso su più di una giornata. Tale programmazione sarebbe sicuramente complessa sia per il datore di lavoro, sia per istruttore e il tutto porterebbe ad un aggravio di costi. Per una sola ora di differenza, rispettare questa regola diventerebbe oneroso.</p>	Parzialmente accolto	<p>Le durate dei singoli moduli formativi, iniziali e periodici sono da intendersi come durate “minime”. Si fa presente, altresì che la Cat. A9 comprende la Cat. A14.</p> <p>Tuttavia, nell’ambito di una rivisitazione del computo delle ore di formazione iniziale, si è ritenuto opportuno rimodulare la durata della formazione pratica a 2 ore.</p>
88	<p>(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B)</p> <p>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</p>	3.9.5	38	<p>3.9.5 Durata minima formazione iniziale</p> <p>La formazione teorica ha una durata di almeno 5 ore + 1 ora cyber security.</p> <p>La formazione pratica ha una durata di almeno 3 ore.</p>	<p>3.9.5 Durata minima formazione iniziale</p> <p>La formazione teorica ha una durata di almeno 3 ore + 1 ora cyber security.</p> <p>La formazione pratica ha una durata di almeno 3 ore.</p> <p><i>Commento:</i> Il personale di categoria A9 potrebbe ricevere un minor numero di ore di formazione iniziale, ma con maggiore frequenza di aggiornamento. Vedasi commento nr.21 PS: Generalmente personale operaio riesce molto difficilmente a vivere appieno una intera giornata di formazione trascorsa in aule didattiche in quanto la normale attività lavorativa non prevede fermi, nè momenti di lavoro alla scrivania.</p>	Parzialmente accolto	<p>Le durate dei singoli moduli formativi, iniziali e periodici sono da intendersi come durate “minime”. Si fa presente, altresì che la Cat. A9 comprende la Cat. A14.</p> <p>Tuttavia, nell’ambito di una rivisitazione del computo delle ore di formazione iniziale si è ritenuto opportuno rimodulare la durata della formazione pratica a 2 ore.</p>
89	<p>(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B)</p>	3.9.6	38	<p>3.9.6 Durata formazione periodica</p> <p>Il personale effettua ogni cinque anni un corso di aggiornamento teorico sulle competenze già acquisite ed eventuali innovazioni di 3 ore</p>	<p>3.9.6 Durata formazione periodica</p> <p>Il personale effettua ogni tre anni un corso di aggiornamento teorico sulle competenze già acquisite ed eventuali innovazioni di 2 ore</p>	Non accolto	<p>Si reputa idonea la durata nonché la frequenza della formazione periodica.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

	Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy				<p><i>Commento:</i> Il personale formato per la cat. A9 può operare in contesti di filiera di sicurezza completamente esterni agli aeroporti e al contatto diretto con aeromobili, etc. In questo senso la sensibilizzazione alla tematica della sicurezza dell'aviazione civile potrebbe essere più efficace se aggiornata più frequentemente, anche se con meno ore. Cinque anni di distanza tra un corso e l'altro rischiano di far perdere del tutto il contatto con l'argomento quando l'operatore svolge attività in magazzino non aeroportuale.</p>		
90	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	3.10	39	Personale che effettua controlli di sicurezza su posta e materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per l'aeroporto diversi dallo screening	Personale che effettua controlli di sicurezza diversi dallo screening su posta e materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per l'aeroporto	Accolto	Modificato il testo del par. 3.10 come proposto.
91	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	3.10	39	-	<p>La categoria A10 comprende la Categoria A14</p> <p><i>Commento:</i> Le competenze da acquisire per la cat. A14 sono tutte soddisfatte nell'elenco delle competenze da acquisire per la cat. A10</p> <p>3.14.3 Competenze da acquisire Formazione specifica (punto 11.2.7 del Reg. (UE) n. 2015/1998): a) conoscenza degli atti di interferenza illecita già commessi nel passato nell'ambito dell'aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali; = a) in A10 b) consapevolezza dei principali obblighi legali e conoscenza degli elementi che contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione; = b) in A10 c) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, nel proprio ambito lavorativo, inclusi gli obblighi e le responsabilità delle persone che effettuano i controlli di sicurezza; = c) in A10</p> <p><i>Domanda:</i> Perché questo argomento non è espresso come per la cat. A9 e riferito “alla filiera delle forniture”?</p>	Accolto	Inserita la specifica, al par. 3.10, che la Cat. A10 comprende la Cat. A14 ed aggiornata Appendice 4.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

					<p><i>Per consistenza, la cat. A10 dovrebbe avere l'argomento 26 dell'Appendice 9 anziché l'argomento 3)</i> <i>Nota: l'argomento 26 cita anche "fornitori" al punto elenco nr.3</i></p> <p><i>d) conoscenza delle procedure di comunicazione; = e) in A10</i> <i>e) capacità di reagire in modo appropriato ad incidenti relativi alla sicurezza pressoché = g) in A10 capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti;</i> <i>f) conoscenza degli elementi di cyber security, commisurata alla mansione e alla responsabilità (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998). = k) in A10</i></p>		
92	<p><i>(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B)</i></p> <p>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</p>	3.10.5	40	<p>3.10.5 Durata minima formazione iniziale La formazione teorica ha una durata di almeno 5 ore + 1 ora cyber security. La formazione pratica ha una durata di almeno 3 ore.</p>	<p>3.10.5 Durata minima formazione iniziale La formazione teorica ha una durata di almeno 4 ore + 1 ora cyber security. La formazione pratica ha una durata di almeno 3 ore.</p> <p><i>Commento:</i> <i>Il totale 5+1+3 è di 9 ore.</i> <i>La giornata lavorativa è al massimo di 8 ore.</i> <i>Prevedere 9 ore significherebbe chiedere di programmare il corso su più di una giornata.</i> <i>Tale programmazione sarebbe sicuramente complessa sia per il datore di lavoro, sia per istruttore e il tutto porterebbe ad un aggravio di costi. Per una sola ora di differenza, rispettare questa regola diventerebbe oneroso.</i></p>	Parzialmente accolto	<p>Le durate dei singoli moduli formativi, iniziali e periodici sono da intendersi come durate "minime". Si fa presente, altresì che la Cat. A10 comprende la Cat. A14.</p> <p>Tuttavia, nell'ambito di una rivisitazione del computo delle ore di formazione iniziale si è ritenuto opportuno rimodulare la durata della formazione pratica a 2 ore.</p>
93	<p><i>(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B)</i></p> <p>Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy</p>	3.10.5	40	<p>3.10.5 Durata minima formazione iniziale La formazione teorica ha una durata di almeno 5 ore + 1 ora cyber security. La formazione pratica ha una durata di almeno 3 ore.</p>	<p>3.10.5 Durata minima formazione iniziale La formazione teorica ha una durata di almeno 3 ore + 1 ora cyber security. La formazione pratica ha una durata di almeno 3 ore.</p> <p><i>Commento:</i> <i>Il personale di categoria A10 potrebbe ricevere un minor numero di ore di formazione iniziale, ma con maggiore frequenza di aggiornamento.</i> <i>Vedasi commento nr.26</i> <i>PS: Generalmente personale operaio riesce molto difficilmente a vivere appieno una intera giornata di formazione trascorsa in aule didattiche in quanto la normale attività lavorativa non prevede fermi, nè momenti di lavoro alla scrivania.</i></p>	Parzialmente accolto	<p>Le durate dei singoli moduli formativi, iniziali e periodici sono da intendersi come durate "minime". Si fa presente, altresì che la Cat. A10 comprende la Cat. A14.</p> <p>Tuttavia, nell'ambito di una rivisitazione del computo delle ore di formazione iniziale si è ritenuto opportuno rimodulare la durata della formazione pratica a 2 ore.</p>
94	<p><i>(Istruttore Certificato e Validatore)</i></p>	3.10.6	40	3.10.6 Durata formazione periodica	3.10.6 Durata formazione periodica	Non accolto	Si reputa idonea la durata nonché la frequenza della formazione periodica.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

	Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy			Il personale effettua ogni cinque anni un corso di aggiornamento teorico sulle competenze già acquisite ed eventuali innovazioni di 3 ore	Il personale effettua ogni tre anni un corso di aggiornamento teorico sulle competenze già acquisite ed eventuali innovazioni di 2 ore <i>Commento:</i> Il personale formato per la cat. A10 può operare in contesti di filiera di sicurezza completamente esterni agli aeroporti e al contatto diretto con aeromobili, etc. In questo senso la sensibilizzazione alla tematica della sicurezza dell'aviazione civile potrebbe essere più efficace se aggiornata più frequentemente, anche se con meno ore. Cinque anni di distanza tra un corso e l'altro rischiano di far perdere del tutto il contatto con l'argomento quando l'operatore svolge attività in magazzino non aeroportuale.		
95	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	3.11	41	Personale che provvede alla supervisione diretta di coloro che effettuano i controlli di sicurezza (supervisor) L'AMMISSIONE AL CORSO È SUBORDINATA ALL'ESITO POSITIVO DEL CONTROLLO DEI PRECEDENTI PERSONALI (ALMENO BACKGROUND CHECK STANDARD) IN OSSERVANZA A QUANTO INDICATO AL PUNTO 11.1.5 DEL REGOLAMENTO (UE) N.2015/1998.	Personale che provvede alla supervisione diretta di coloro che effettuano i controlli di sicurezza (supervisor) L'AMMISSIONE AL CORSO È SUBORDINATA ALL'ESITO POSITIVO DEL CONTROLLO DEI PRECEDENTI PERSONALI (ALMENO BACKGROUND CHECK STANDARD) (BACKGROUND CHECK RAFFORZATO) IN OSSERVANZA A QUANTO INDICATO AL PUNTO 11.1.5 DEL REGOLAMENTO (UE) N.2015/1998. <i>Commento:</i> 11.1.5 Il controllo standard dei precedenti personali o gli elementi di cui alle lettere a), b) e c) relative al controllo rafforzato dei precedenti personali devono essere completati prima che la persona interessata intraprenda il corso di formazione iniziale sulla sicurezza che comporta l'accesso a informazioni non disponibili al pubblico perché sensibili sotto il profilo della sicurezza. = Il supervisore di screeners riceve e gestisce necessariamente informazioni dalla Decisione (2015) 8005 e da PNS parte B	Notato	L'ultimo capoverso del p. 11.1.5 del Reg. UE 2015/1998 prevede che ogniqualvolta si renda necessario un controllo rafforzato dei precedenti personali, questo deve essere completato interamente prima che la persona possa seguire la formazione di cui ai punti da 11.2.3.1. a 11.2.3.5. La cat. A11 non rientra nella suddetta fattispecie. Tuttavia, si precisa che il personale che è ammesso al corso di formazione per la Cat. A11 è comunque personale in possesso della Cat. A1, per la quale è previsto il Background Check Rafforzato.
96	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in	3.11.6	43	3.11.6 Durata minima formazione periodica Il personale effettua ogni anno un corso di aggiornamento teorico sulle competenze già acquisite ed eventuali innovazioni di 1 ora.	Refuso 3.11.6 Durata minima formazione periodica	Accolto	Refuso

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

	accordo alla normativa privacy				Il personale effettua ogni anno un corso di aggiornamento teorico sulle competenze già acquisite ed eventuali innovazioni di 1 ora.		
97	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	3.12	44	<p>Personale con responsabilità generale a livello nazionale o locale per garantire che un programma di sicurezza e la sua applicazione rispondano a tutte le disposizioni normative (Security Manager, responsabili della sicurezza nazionali o locali)</p> <p>L'AMMISSIONE AL CORSO È SUBORDINATA ALL'ESITO POSITIVO DEL CONTROLLO DEI PRECEDENTI PERSONALI (ALMENO BACKGROUND CHECK STANDARD) IN OSSERVANZA A QUANTO INDICATO AL PUNTO 11.1.5 DEL REGOLAMENTO (UE) N.2015/1998.</p>	<p>Personale che provvede alla supervisione diretta di coloro che effettuano i controlli di sicurezza (supervisor)</p> <p>L'AMMISSIONE AL CORSO È SUBORDINATA ALL'ESITO POSITIVO DEL CONTROLLO DEI PRECEDENTI PERSONALI (ALMENO BACKGROUND CHECK STANDARD) (BACKGROUND CHECK RAFFORZATO) IN OSSERVANZA A QUANTO INDICATO AL PUNTO 11.1.5 DEL REGOLAMENTO (UE) N.2015/1998.</p> <p><i>Commento:</i></p> <p><i>11.1.5 Il controllo standard dei precedenti personali o gli elementi di cui alle lettere a), b) e c) relative al controllo rafforzato dei precedenti personali devono essere completati prima che la persona interessata intraprenda il corso di formazione iniziale sulla sicurezza che comporta l'accesso a informazioni non disponibili al pubblico perché sensibili sotto il profilo della sicurezza.</i></p> <p><i>= Security manager, responsabili della sicurezza nazionali o locali ricevono e gestiscono necessariamente informazioni dalla Decisione (2015) 8005 e da PNS parte B</i></p> <p><i>INOLTRE E' NECESSARIO RAFFORZATO PER RISPETTO DEL § 11.1.1. b)</i></p> <p><i>Il personale indicato di seguito deve aver superato un controllo rafforzato dei precedenti personali:</i></p> <p><i>[...]</i></p> <p><i>b) le persone aventi la responsabilità generale a livello nazionale o locale di garantire che un programma di sicurezza e la sua attuazione rispondano a tutte le disposizioni normative («security manager» o responsabili della sicurezza);</i></p>	Non accolto	L'ultimo capoverso del p. 11.1.5 del Reg. UE 2015/1998 prevede che ogniqualvolta si renda necessario un controllo rafforzato dei precedenti personali, questo deve essere completato interamente prima che la persona possa seguire la formazione di cui ai punti da 11.2.3.1. a 11.2.3.5. La Cat. A12 non rientra nella suddetta fattispecie.
98	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in	3.12	44	<p>3.12.1 Applicabilità Personale del:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● gestore; ● vettore aereo; ● handler (handler certificato); ● agente regolamentato; 	<p>3.12.1 Applicabilità Personale del:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● gestore; ● vettore aereo; ● handler (handler certificato); ● agente regolamentato; 	Accolto	Modificato il testo del par. 3.12 come suggerito.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

	accordo alla normativa privacy			<ul style="list-style-type: none"> ● fornitore regolamentato di provviste di bordo; ● fornitore conosciuto di provviste di bordo; ● fornitore conosciuto di aeroporto; ● mittente conosciuto; ● direttore tecnico impresa di sicurezza. 	<ul style="list-style-type: none"> ● fornitore regolamentato di provviste di bordo; ● fornitore conosciuto di provviste di bordo; ● fornitore conosciuto di furniture per aeroporto; ● mittente conosciuto; <p>Direttore tecnico impresa di sicurezza.</p> <p><i>[commento: la reggente è Personale del: ...]</i></p>		
99	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	3.12.6	46	Durata minima formazione periodica Il personale effettua ogni tre anni [...]	Durata minima formazione periodica Il personale effettua ogni anno [...] <i>Commento: L'aggiornamento normativo non sempre ha canali diretti di comunicazione con i Resp. Security. L'aggiornamento annuale consentirebbe maggiore diffusione della normative allo stato attuale.</i>	Parzialmente accolto	Ai fini di un migliore allineamento con la formazione manageriale in ambito di sicurezza (Safety), prevista dal Reg. (UE) n.139/2014, si ritiene coerente con l'impianto normativo e le esigenze di aggiornamento, fissare il re-current ogni 2 anni, pertanto è stato aggiornato il par. 3.12.6 con la suddetta specifica.
100	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	3.14	49	3.14.1 Applicabilità	3.14.1 Applicabilità Ad eccezione del personale in possesso della formazione per le categorie A9 ed A10 <i>Vedasi commento 18) e 21)</i>	Accolto	Integrato il testo del par. 3.14.1 come proposto.
101	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	3.15	51	-	La Categoria A15 comprende la Categoria A13 VALUTARE SE INSERIRE QUI, OPPURE MODIFICARE ELENCO DI PAG 47 <i>3.13.1 Applicabilità</i> <i>Personale di tutte le organizzazioni che necessitano del rilascio di un tesserino aeroportuale per</i> <i>l'accesso alle aree sterili, ad eccezione del personale in possesso della formazione e della</i> <i>certificazione, se prevista, per le</i> <i>Categorie A1, A4, A5, A6, A7, A8, A11, A12, A15.</i>	Accolto	Integrato il testo del par. 3.15 come proposto.
102	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in	3.15.3	52	3.15.5 Durata minima formazione iniziale La formazione teorica ha una durata di almeno 7 ore + 1 ora cyber security. La formazione pratica ha una durata di almeno 2 ore.	3.15.5 Durata minima formazione iniziale La formazione teorica ha una durata di almeno 7 ore + 1 ora cyber security. La formazione pratica ha una durata di almeno 2 ore.	Non accolto	Le durate dei singoli moduli formativi, iniziali e periodici sono da intendersi come durate "minime". Si fa presente, altresì che la Cat. A15 comprende la Cat. A13.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

	accordo alla normativa privacy				<p><i>Commento:</i> Il totale 7+1+3 è di 10 ore. La giornata lavorativa è al massimo di 8 ore. Prevedere 10 ore significherebbe chiedere di programmare il corso su più di una giornata. Tale programmazione sarebbe sicuramente complessa sia per il datore di lavoro, sia per istruttore e il tutto porterebbe ad un aggravio di costi.</p> <p><i>Valutare se portare ad un totale di 8 o un totale di 12, aumentando le ore di formazione pratica</i></p>		
103	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	6.3	89	Gli addetti alla sicurezza prestano servizio avendo a seguito il certificato di “addetto alla sicurezza” ed il Decreto di Guardia Particolare Giurata ai sensi del DM del 29 gennaio 1999, n. 85.	<p><i>Commento:</i> Se “addetto alla sicurezza” opera al di fuori della area sterile non necessita di Decreto GPG. Es. A2 di Agente Regolamentato in land-side.</p>	Accolto	Modificato il par. 6.3 come di seguito specificato: Gli addetti alla sicurezza prestano servizio avendo a seguito il certificate di “addetto alla sicurezza” ed il Decreto di Guardia Particolare Giurata ai sensi del DM del 29 gennaio 1999, n. 85, quando previsto dalla normativa.
104	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Parte 9 Computo ore di formazione	99	Abbinamento di categorie -	<p><i>Commento:</i> Per A12 non si può considerare alcun abbinamento di altre categorie? Per es. Da A9 o da A10, o da A15? Sia in formazione iniziale, sia in formazione periodica.</p>	Notato	In ragione delle diverse finalità della formazione della Cat. A12, nonché della mansione ricoperta non è possibile considerare l’abbinamento suggerito. Tuttavia, nella Parte 9 Computo ore di Formazione è stato previsto l’abbinamento e/o estensione con la Cat. A12 per includere la Cat. A9 e A10.
105	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Parte 9 Computo ore di formazione	109	Estensione di categorie	<p><i>Commento:</i> Per A12 non si può considerare alcuna estensione da altre categorie? Per es. Da A9 o da A10, o da A15? Sia in formazione iniziale, sia in formazione periodica.</p>	Notato	In ragione delle diverse finalità della formazione della Cat. A12, nonché della mansione ricoperta non è possibile considerare l’abbinamento suggerito. Tuttavia, nella Parte 9 Computo ore di Formazione è stato previsto l’abbinamento e/o estensione con la Cat. A12 per includere la Cat. A9 e A10.
106	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Parte 9 Computo ore di formazione	110	Estensione di categorie da A6 ad A10 e A15	<p><i>Commento:</i> Per la formazione periodica non è prevista formula di estensione? (a pag. 109 è presente solo Formazione iniziale)</p>	Non accolto	Le specifiche relative alla modalità di erogazione della formazione periodica per tutte le categorie, sono previste nella “Parte 9 – Computo ore di formazione” ai paragrafi: <ul style="list-style-type: none"> - Formazione periodica annuale (A1-A2-A3-A4-A5) - Formazione periodica quinquennale (A6-A7-A8-A9-A10).
107	(Istruttore Certificato e Validatore)	Appendice 3	114	-	<i>Inserire data di scadenza dell’attestato</i>	Non accolto	La data di scadenza è automaticamente definita dalle frequenze riportate all’ Appendice 4 del Manuale.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

	Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy						
108	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Appendice 4	115	-	<p><i>Commento:</i></p> <p>In caso di accoglimento di proposte ai punti precedenti, la tabella deve essere aggiornata con ore e con colorazione adeguate ai cambiamenti.</p> <p>Se fosse accolta proposta di cat. A9 e cat. A10 che includano A14, serve aggiornamento della legenda e introduzione di un nuovo colore.</p>	Accolto	Modificata Appendice 4 come proposto.
109	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Appendice 6	117	Checklist	<p>Riferimento all'inizio di ogni check list di:</p> <p>- Sito oggetto di convalida</p> <p>Aeroporto cui si riferisce la fornitura</p>	Non accolto	La checklist al p.1.4 prevede l'indirizzo del sito oggetto di convalida, mentre al p. 1.5 prevede l'indirizzo della sede legale.
110	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Appendice 6	119	<p>b)</p> <p>provvedere a che le persone che hanno accesso alle forniture per l'aeroporto/di bordo ricevano una formazione generale di sensibilizzazione alla sicurezza, conformemente al punto 11.2.7, prima di essere autorizzate ad accedere a tali forniture.</p> <p>Provvedere inoltre affinché le persone che effettuano lo screening delle forniture per l'aeroporto/di bordo ricevano una formazione in conformità al punto 11.2.3.3. e le persone che effettuano altri controlli di sicurezza delle forniture per l'aeroporto/di bordo ricevano una formazione in conformità al punto 11.2.3.10;</p>	<p>b)</p> <p>provvedere a che le persone che hanno accesso alle forniture per l'aeroporto/di bordo ricevano una formazione generale di sensibilizzazione alla sicurezza, conformemente al punto 11.2.7, prima di essere autorizzate ad accedere a tali forniture.</p> <p>Provvedere inoltre affinché le persone che effettuano lo screening delle forniture per l'aeroporto/di bordo ricevano una formazione in conformità al punto 11.2.3.3. e le persone che effettuano altri controlli di sicurezza delle forniture per l'aeroporto/di bordo ricevano una formazione in conformità al punto 11.2.3.10;</p> <p>Nonché</p> <p>Personale che dispone di diritti di amministratore o di accesso illimitato non controllato a dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione da attacchi informatici che potrebbero pregiudicare la sicurezza dell'aviazione civile riceva una formazione in conformità al punto 11.2.8.2.</p>	Accolto	Modificata Appendice 6 come proposto.
111	(Istruttore Certificato e Validatore	Appendice 6	120	4.1 È la società a produrre i materiali di bordo/dell'aeroporto o processa	Refuso	Accolto	Refuso.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

	Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy			materiali già identificabili come di bordo/dell'aeroporto? (specificare):	Manca parte sotto tabella		
112	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Appendice 6	126	-	Aggiungere in calce Cat. A15 come da commento 36)	Accolto	Modificata la Parte 8 dell' Appendice 6 come proposto. Si precisa che la Categoria di riferimento è la Cat. A16 e non Cat. A15 come riportato nel commento.
113	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Appendice 6	128	-	Aggiungere un punto di verifica per la Cat. A15 come da commento 36) e 38)	Accolto	Modificata la Parte 8 dell' Appendice 6 come proposto. Si precisa che la Categoria di riferimento è la Cat. A16 e non Cat. A15 come riportato nel commento.
114	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Appendice 9	133 e 142	Argomento 3) ed Argomento 26)	Per Cat. A10 valutare l'inserimento nell'argomento 3) nell'argomento 26) per allineamento con la cat. A9 conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità di coloro che effettuano i controlli di sicurezza nella catena delle forniture Valutare se unificare con lettera c) e manifestare cat. A9 nell'elenco dell'applicabilità 3) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità delle persone che effettuano i controlli di sicurezza (CAT. A1, A2, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A10, A11, A12, A13, A14, ISTRUTTORE CERTIFICATO)	Non accolto	L'istruttore certificato, a seconda della tipologia di formazione da erogare, prenderà in considerazione i diversi elementi di insegnamento applicabili.
115	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Art.2	5	i) Personale che ha accesso non controllato a merce o posta aerea identificabile come tale e che sia stata sottoposta ai prescritti controlli di sicurezza e personale che effettua controlli di sicurezza su merci e posta diversi dallo screening. Categoria A9	i) Personale che ha accesso non controllato a merce o posta aerea identificabile come tale e che sia stata sottoposta ai prescritti controlli di sicurezza e personale che effettua controlli di sicurezza diversi dallo screening su merci e posta. Categoria A9	Accolto	Modificato l'art. 2 del Regolamento come proposto.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” (1)

116	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Art.2	5	j) Personale che effettua controlli di sicurezza su posta e materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per l'aeroporto diversi dallo screening. Categoria A10	j) Personale che effettua controlli di sicurezza diversi dallo screening su posta e materiale del vettore aereo, delle provviste di bordo e delle forniture per l'aeroporto. Categoria A10	Accolto	Modificato l'art. 2 del Regolamento come proposto.
117	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Art.2	5	l) Personale con responsabilità generale a livello nazionale per garantire che un programma di sicurezza e la sua applicazione rispondano a tutte le disposizioni normative (security manager o responsabili nazionali della sicurezza) e personale con responsabilità a livello locale per garantire che un programma di sicurezza e la sua applicazione rispondano a tutte le disposizioni normative (referenti locali della sicurezza) Categoria A12	l) Personale con responsabilità generale a livello nazionale o locale per garantire che un programma di sicurezza e la sua applicazione rispondano a tutte le disposizioni normative (Security Manager, responsabili della sicurezza nazionali o locali) Categoria A12 <i>Commento:</i> <i>Per consistenza con manuale della formazione allegato.</i>	Accolto	Modificato l'art. 2 del Regolamento come proposto.
118	(Istruttore Certificato e Validatore Nazionale Macro area-B) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Art.8	9	2. 3.	<i>Commento:</i> <i>Come da modulo commenti del manuale della formazione allegato, valutare se le attività previste dalla categoria A6 e categoria A7 siano effettivamente svolte dal personale della categoria A15, se A6 ed A7 siano da indicare chiaramente non incluse nella categoria A15 in quanto, come da elenco argomenti UE / ENAC, l'ispezione di sicurezza (A6) e la protezione dell'aeromobile (A7) potrebbero essere affidate anche a personale di volo (Solo per citare un esempio: Caso di elicotteristi che non hanno sempre personale di terra a disposizione).</i>	Accolto	In merito all'applicabilità delle categorie A6/A7, come indicato nei commenti precedenti, si precisa che questi sono stati accolti. Pertanto, nel paragrafo 'applicabilità' delle categorie A6 e A7 è stato specificato che il vettore o altri soggetti da esso designati possono svolgere l'attività.
119	(Istruttore Certificato) Nome del soggetto non riportato in accordo alla normativa privacy	Manuale, § 3.16	53	Con l'entrata in vigore della Direttiva NIS2, recepita dall'Ordinamento nazionale con D. Lgs. 138/2024 è indispensabile coordinare i requisiti contenuti nella regolamentazione aeronautica specifica con le regole della Direttiva NIS2 secondo le indicazioni del Considerando 29. Il proposto <i>Syllabus</i> di formazione per “Amministratori di sistema” e altri soggetti con privilegi elevati appare non coerente con gli obiettivi specifici di mitigazione del rischio <i>human factor</i> connesso allo speciale ruolo, alle responsabilità (anche penali) che oggi	Modifica del contenuto del paragrafo 3.16.3 come segue: Formazione specifica: a) quadro di riferimento normativo internazionale, dell'Unione europea e nazionale sulla sicurezza delle informazioni b) Rilevanza della sicurezza delle informazioni per l'aviazione civile; c) Principi e pratiche della sicurezza delle informazioni: gestione del rischio di	Parzialmente accolto	Rivisitati i contenuti della formazione specifica della Cat. A16 come suggerito. La durata del modulo formativo è da intendersi come durata “minima”. Tuttavia, la periodicità del corso di formazione periodico, tenuto conto della natura in continua evoluzione del settore della sicurezza delle informazioni, è stata definita con cadenza biennale.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

			<p>gli Amministratori di Sistema ricoprono, alla luce delle modifiche normative intervenute, inclusa la L. 90/2024 e l'aggiornamento dei reati presupposto del D. Lgs. 231/2001. Il contenuto formativo attualmente proposto, infatti, è più prossimo alla formazione di base di cybersecurity che alla formazione specialistica richiesta dalla norma, la cui <i>ratio legis</i> è quella di consolidare una piena e totale consapevolezza del ruolo e della responsabilità di un soggetto con qualifica di Amministratore di Sistema (o soggetto con privilegi elevati). Alcuni aspetti vanno tenuti, inoltre, in debita considerazione:</p> <p>a. L'Amministratore di sistema, per sua natura, è un soggetto tecnicamente competente ed esperto di tecnologie ICT e, in ragione del suo ruolo, consapevole dei potenziali effetti avversi del suo operato. Affrontare i temi di formazione con “nozioni di cyber awareness” è limitativo e non propriamente coerente agli obiettivi di protezione richiesti dal legislatore.</p> <p>b. L'Amministratore di Sistema che tratti dati personali è soggetto anche alle prescrizioni dell'Autorità Garante “Misure e accorgimenti prescritti ai titolari dei trattamenti effettuati con strumenti elettronici. La lettura dello “status omnicomprendivo, anche in riferimento alle attribuzioni delle funzioni di amministratore di sistema - 27 novembre 2008 (mod. 25.06.2009)” e successive integrazioni;</p> <p>c. il framework nazionale per la cybersecurity, adottato da ACN come base per le misure di sicurezza di tutte le normative (Perimetro di Sicurezza Cibernetica Nazionale, Strategia Cloud e a breve anche NIS2” contempla una dettagliata serie di misure preventive che implicano la ricognizione della centralità degli AdS e del</p>	<p>sicurezza delle informazioni delle minacce e delle vulnerabilità sotto il profilo tecnologico, organizzativo e del fattore umano. Analisi delle principali misure di sicurezza</p> <p>d) Potenziali rischi specifici al settore dell'aviazione civile e riduzione della superficie d'attacco. Minacce specifiche ed emergenti: rischio insider threat.</p> <p>e) La gestione degli incidenti di sicurezza: rilevamento, risposta e ripristino; principi della continuità operativa; analisi, lezioni apprese e disseminazione</p> <p>f) Il ruolo e le responsabilità degli amministratori di sistema e specifici controlli sulle attività privilegiate;</p> <p>g) Flussi informativi e obblighi di notifica in caso di eventi di sicurezza delle informazioni.</p> <p>Modifica del paragrafo 3.16.5 Durata minima formazione iniziale</p> <p>La <u>formazione teorica</u> ha una durata di almeno 3 ore</p>		
--	--	--	---	---	--	--

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p>ruolo ruolo nell’attuazione delle misure di sicurezza.</p> <p>Ne consegue che la formazione dell’AdS o di figure con privilegi elevati non può limitarsi alle competenze di cui al para 3.16.3, ma deve essere estesa allo specifico “statuto normativo” dell’Amministratore di Sistema ed al set di responsabilità che lo definiscono come figura centrale e critica nell’intero sistema dell’Information Security.</p> <p>Le proposte modifiche permettono di raggiungere gli scopi della normativa specifica di settore e di coordinare, anche in via di semplificazione, altre normative pertinenti come il menzionato provvedimento del Garante Privacy in ragione dell’art. 2-<i>quatordecies</i> del Codice Privacy, D. Lgs. 196/2003.</p> <p>In aggiunta, la formazione degli AdS non si applica solo agli aeroporti ma, per espressa volontà del legislatore europeo, a tutti i soggetti dell’ecosistema aeronautico, come <u>espressamente prescritto dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/1583, che ha modificato il Regolamento 1998/2015, dove è ripetutamente precisato che l’obiettivo di sicurezza delle informazioni deve estendersi a tutta l’aviazione civile: operatori aeroportuali, vettori aerei e altri soggetti e giammai si intende limitare il focus al solo aeroporto.</u></p> <p>Ragionare <i>a contrario</i>, oltre a disattendere la lettera del dettato normativo, creerebbe un <i>vulnus</i> proprio in quei soggetti maggiormente critici: fornitori di servizi di navigazione aerea, vettori aeronautici, imprese di manutenzione aeronautica ecc.</p> <p>In aggiunta, si propone di adottare la formula “sicurezza delle informazioni” anziché cybersecurity, in coerenza con la formulazione normativa (Direttiva NIS, Regolamento di esecuzione della Commissione 203/2023 “PART-IS”; Direttiva NIS2 ecc.. Ciò perché il termine “Cybersecurity” è più limitativo rispetto agli obiettivi di disponibilità, integrità e riservatezza richiesti dalla normativa – aeronautica in primo luogo – per garantire la safety delle operazioni in una logica <i>all hazard approach</i>.</p>		
--	--	--	--	---	--	--

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				Si propone infine di estendere la formazione iniziale almeno a 3 ore, se si voglia dare un senso compiuto ad un programma concreto di “formazione” e non di mera “awareness”			
120	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Art.2	5	Ambito di efficacia, lettere f) e g): i moduli Categoria A6 e A7 devono poter essere utilizzati dal vettore aereo non solo per il proprio personale di terra (es.Tecnici Manutenzione), ma anche per il proprio personale di volo e ogni altro soggetto designato dal Vettore stesso sulla base di qualifiche e formazione (es.Tecnici di Manutenzione di ditte esterne che operano per conto del Vettore, figure designate dal Vettore in coordinamento con il ground handling agent, cleaning staff, catering oppure altre figure esterne designate dal Vettore come imprese di sicurezza). Non necessariamente quindi l'handler così come proposto all'art.2 . Maggiori dettagli sono inclusi nei commenti del Manuale della Formazione e Certificazione per la Security par.3.6.1, 3.7.1.	Art. 2 Ambito di efficacia [...] [...] f) Personale che effettua le ispezioni di sicurezza dell'aeromobile (del vettore aereo e/o dell'handler) - Categoria A6; g) Personale che si occupa della protezione dell'aeromobile (del vettore aereo e/o dell'handler) - Categoria A7;	Accolto	Il testo della lettera f) e g) dell' art. 1 del Regolamento sono stati modificati come di seguito riportato: “f) Personale che effettua le ispezioni di sicurezza dell'aeromobile – Categoria A6; g)Personale che si occupa della protezione dell'aeromobile – Categoria A7;”
121	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Art.8	9	Disposizioni transitorie, punto 2. La formazione del Security Manager in accordo alle categorie (A6) e A15 non è prevista dal Regolamento (CE)n.300/2008 e Regolamento (UE)n.2015/1998 pertanto in accordo all'art.6 del Reg.(CE)n.300/2008 sono da considerarsi una misura più severa applicate dall'Italia. Poiché negli altri Stati Europei detta formazione aggiuntiva sembra non essere prevista e non è altresì prevista per i Security Manager di altre entità (es.categoria A2 e A10 per l'Agente Regolamentato) si richiede ad ENAC di volere indicare valutazioni e risultati dell'analisi del rischio condotta che ha determinato l'adozione di tale misura più stringente. Detta misura dovrebbe essere adottata nel rispetto del diritto comunitario, pertinente, obiettiva, non discriminatoria e proporzionata al rischio preso in considerazione si richiede pertanto di rendere noto quanto valutato. Si aggiunge inoltre che in accordo alla vigente Circolare ENAC SEC-08A uno dei requisiti minimi per essere accettati	Eliminare punto 2.	Notato	Il Security Manager ha funzioni e compiti manageriali ed è responsabile dell'implementazione, sviluppo e verifica delle misure e procedure adottate con il Programma di Sicurezza dell'organizzazione di appartenenza. Lo stesso ricopre un ruolo con compiti di tipo manageriale, pertanto la formazione tecnica acquisita con la Categoria A12 è ritenuta sufficiente a coprire gli ambiti previsti. Tuttavia, in considerazione delle mansioni svolte dal Security Manager del Gestore aeroportuale e dal Security Manager del Vettore aereo è opportuno che questi acquisiscano conoscenze specifiche individuate nei Syllabus delle altre Categorie, e non già coperte da quello della Categoria A12. Il par. 3.12.7 è stato modificato includendo nella formazione per la CA12 specifici punti dei syllabus delle singole categorie di formazione applicabili ai SM del gestore e del vettore senza imporre l'obbligo di ulteriore formazione specifica prevista dalle ulteriori Categorie riportate al suddetto punto. Di conseguenza, il c. 2 dell'Art. 8 del Regolamento è stato depennato.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p>come Security Manager del Vettore aereo almeno 3 anni di esperienza lavorativa nel settore tecnico-operativo della security nell’ambito del trasporto aereo.</p> <p>Pertanto gli argomenti inclusi nella categoria A15 devono essere già noti al Security Manager di un Vettore aereo.</p> <p>Si evidenzia infine come alcune delle procedure (riservate) incluse nella categoria A15 sono redatte dal Security Manager del Vettore aereo in coordinamento con l’area Flight Operations. Pertanto si ritiene che la formazione da parte di un Istruttore Security esterno all’Organizzazione per acquisire dette competenze non sia necessaria.</p> <p>Maggiori dettagli sono inclusi nei commenti del Manuale della formazione e Certificazione per la Security al par.3.12.4.</p>			
122	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.2.6	13	<p>Si raccomanda di allineare le indicazioni sulla numerazione degli attestati a quanto previsto nello stesso <i>Manuale della Formazione e Certificazione Security</i> al punto 4.13 pag.64. Ovvero oltre all’elenco degli attestati per la formazione in aula e/o videoconferenza sincrona in cui viene riportato il numero professionale dell’attestato, prevedere la possibilità di un elenco distinto per la formazione in modalità asincrona (e-learning) con la generazione automatica del numero attestato.</p> <p>Allo scopo di facilitare le ispezioni di Autorità e/o Entità diverse da quelle nazionali, per le categorie di formazione specifica si suggerisce di indicare se detta formazione include anche la formazione per la categoria A13.</p> <p>L’attestato dovrebbe inoltre essere inoltre redatto in lingua italiana e inglese utilizzando per le categorie di formazione i riferimenti del Regolamento (UE)n.2015/1998.</p>	<p>2.6 Attestato di fine corso</p> <p>[...].</p> <p>Gli attestati, come da modello riportato nell’Appendice 3, sono redatti in lingua italiana ed inglese e contengono:</p> <p>- [...]</p> <p>- per la formazione in aula e/o videoconferenza sincrona numero progressivo dell’attestato, in ordine sequenziale, che inizia da 001/20XX per ogni anno solare (es: 001/2025, 002/2025, ecc). Per la formazione asincrona (e-learning) l’Istruttore può prevedere un elenco distinto di attestati la cui numerazione è generata automaticamente dalla piattaforma identificata per la formazione;</p> <p>[...]</p> <p>[...]</p> <p>[...]</p> <p>[...]</p> <p>- I riferimenti delle categorie per le quali è stata erogata la formazione, incluso i rispettivi riferimenti al Regolamento (UE)n.2015/1998;</p> <p>- per le categorie di formazione specifica indicare se la formazione include anche la categoria A13.</p> <p>-[...]</p>	Parzialmente accolto	<p>Il par. 2.6 è stato parzialmente integrato come proposto.</p> <p>Per quanto concerne l’evidenza dell’inclusione della cat. A13 per alcune categorie di formazione, la stessa è riportata all’Appendice 4 e pertanto, non si ritiene necessario inserire tale specifica nell’attestato.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

123	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.6, Par.3.6	31	Visto che gli aeromobili sono un asset strategico per il Vettore e più in generale per il sistema dell’Aviazione Civile, visto che la necessità di svolgere detta attività si rende necessaria in situazioni di maggiore rischio e visto che le ispezioni vengono svolte necessariamente in airside ove pertanto è necessario essere in possesso di un TIA (=Background Check rafforzato), si raccomanda di considerare l’ammissione al corso previo superamento con esito positivo al background check rafforzato (anziché standard).	3.6 Categoria A6 (punto 11.2.3.6 del Reg. (UE) n. 2015/1998) Personale che effettua le ispezioni di sicurezza dell’aeromobile L’AMMISSIONE AL CORSO È SUBORDINATA ALL’ESITO POSITIVO DEL CONTROLLO DEI PRECEDENTI PERSONALI (ALMENO BACKGROUND CHECK STANDARD BACKGROUND CHECK RAFFORZATO) IN OSSERVANZA A QUANTO INDICATO AL PUNTO 11.1.5 DEL REGOLAMENTO (UE) N. 2015/1998.	Non accolto	L’ultimo capoverso del p. 11.1.5 del Reg. UE 2015/1998 prevede che ogniqualvolta si renda necessario un controllo rafforzato dei precedenti personali, questo deve essere completato interamente prima che la persona possa seguire la formazione di cui ai punti da 11.2.3.1. a 11.2.3.5. La cat. A6 non rientra nella suddetta fattispecie.
124	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.6, Par.3.6.1	31	Applicabilità: il modulo CAT A6 deve poter essere utilizzato dal vettore aereo non solo per il proprio personale di terra (es.Tecnici Manutenzione), ma anche per il proprio personale di volo e ogni altro soggetto designato dal Vettore stesso sulla base di qualifiche e formazione (es.Tecnici di Manutenzione di ditte esterne che operano per conto del Vettore, figure designate dal Vettore in coordinamento con il ground handling agent, cleaning staff, oppure altre figure esterne designate dal Vettore come imprese di sicurezza). Non necessariamente quindi l’handler così come proposto al par.3.6.1. Per quanto riguarda gli equipaggi di volo, allo scopo di ottemperare al Regolamento (UE)n.965/2012 <i>AMC1 ORO.GEN.110(a) Operator responsibilities SECURITY TRAINING PROGRAMME FOR CREW MEMBERS – CAT OPERATIONS- (h)</i> si richiede di lasciare la possibilità al Vettore aereo di utilizzare ogni 3 anni anche il modulo CAT A6. Ciò non toglie l’obbligo di assicurare una formazione più completa in accordo al Reg.UE 2015/1998 11.2.3.11 iniziale e periodica almeno ogni 5 anni.	3.6.1 Applicabilità Tutto il personale che si occupa delle ispezioni di sicurezza dell’aeromobile (aircraft security search/check) come ad esempio: <ul style="list-style-type: none">▪ Personale designato dal Gestore Aeroportuale a svolgere detta funzione (es.proprio personale e/o imprese di sicurezza appaltata); Personale designato dal Vettore Aereo a svolgere detta funzione (es.personale di volo; Tecnici di Manutenzione di Compagnia e/o di ditte esterne, operatori del ground handling agent; cleaning staff; imprese di sicurezza).	Accolto	Il testo del par. 3.6.1 è stato modificato come di seguito riportato: 2.6.1 Applicabilità: Personale del: <ul style="list-style-type: none">• gestore (proprio o dell’impresa di sicurezza);• vettore (proprio o di altri soggetti designati dal vettore).
125	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.6, Par.3.6.2		Allo scopo di assicurare una efficace ispezione di sicurezza, ancor prima di garantire l’applicazione di metodologie standardizzate di controllo di sicurezza l’obiettivo del corso CAT A6 dovrebbe essere quello di comprendere il contesto/scenario in cui viene svolta la misura di security.	L’obiettivo del corso è quello di assicurare che i discenti comprendano il loro ruolo e responsabilità in relazione all’attuazione di una ispezione di sicurezza dell’aeromobile. In particolare comprendano il contesto in cui viene svolta l’ispezione ed applichino pertanto delle metodologie standardizzate di controllo al fine di rilevare la presenza di	Accolto	Il testo del par. 3.6.2 è stato modificato come proposto.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				Nell'obiettivo dell'ispezione di sicurezza dell'aeromobile vedasi anche definizione come da Reg.CE n.300/2008.	articoli proibiti e di altri segni di interferenza illecita che potrebbero mettere in pericolo la sicurezza dell'aeromobile.		
126	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.6, Par.3.6.3	32	-I rif. Europei alla formazione specifica sono incompleti: oltre al punto 11.2.3.6 del Reg. (UE) n. 2015/1998 si dovrebbe fare riferimento anche al punto 11.2.8.2. Tuttavia: Si suggerisce di mantenere distinta la formazione per la categoria A6 da quella per la categoria A16.	Eliminare dalle Competenze da acquisire il punto m): m) conoscenza degli elementi di cyber security, commisurata alla mansione e alla responsabilità (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998). Aggiungere il seguente paragrafo: Formazione di base per le persone con mansioni e responsabilità attinenti alle minacce informatiche (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998): Conoscenza degli elementi di cyber security, commisurata alla mansione e alla responsabilità (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998).	Non accolto	Il riferimento normativo (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998) relativo alla cyber security è riportato all'interno degli argomenti elencati nella formazione specifica delle singole categorie.
127	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.6, Par.3.6.4	32	Allineare la terminologia utilizzata per i metodi di insegnamento a quanto riportato MANUALE DELLA FORMAZIONE E CERTIFICAZIONE PER LA SECURITY al capitolo 2.4.1. Si raccomanda di lasciare la facoltà all'Istruttore di valutare l'utilizzo di uno o più metodi di insegnamento teorici. Per la categoria CAT A6 la parte pratica dovrebbe essere invece d'obbligo essendovi alcune "abilità" da acquisire: <i>(c) ability to identify prohibited articles;</i> <i>(d) ability to respond appropriately to the detection of prohibited articles;</i> <i>(f) ability to implement aircraft security searches to a standard sufficient to reasonably ensure the detection of concealed prohibited articles</i>	3.6.4 Metodi di insegnamento La formazione consiste nella combinazione dei seguenti metodi di insegnamento: A. Formazione Teorica deve essere effettuata secondo almeno uno dei seguenti metodi: -Formazione in aula; -Videoconferenza sincrona; formazione in videoconferenza asincrona Sistema di formazione asincrona (e-learning); e Formazione pratica	Accolto	Per tutte le categorie di formazione sono stati specificati i metodi di insegnamento. Si precisa che per la Cat. A6 è già stata prevista una formazione pratica obbligatoria di almeno 3 ore così come specificato al par.3.6.5.
128	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.6, Par.3.6.5	32	Vedi commento par.3.13.1 pag.47; Inoltre: -Considerato che la nuova CAT A6 include la formazione per la CAT A13 e deve includere anche la formazione di base per la CAT A16, si raccomanda di considerare un monte ore proporzionato alle effettive materie	3.6.5 Durata minima formazione iniziale La <u>formazione teorica</u> ha una durata di almeno: -3 ore CAT A6 La <u>formazione pratica</u> ha una durata di almeno:	Non accolto	La distribuzione delle ore di formazione iniziale è lasciata alla responsabilità dell'Istruttore Certificato. Le durate risultano essere congrue in relazione ai programmi didattici. Ciononostante le durate dei singoli moduli formativi sono da intendersi come durate "minime". Nell'ambito di una rivisitazione del computo delle ore di formazione iniziale si è ritenuto opportuno rimodulare la durata della formazione pratica a 2 ore.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” (1)

				<p>di insegnamento e ridistribuire le ore di formazione teorica e pratica.</p> <p>Poiché la CAT A13 è comune a numerose categorie di training specifico, per rendere trasparente il monte ore da dedicare alla CAT A13 e quindi alla categoria specifica, si raccomanda di distinguere le ore di formazione da dedicare alle due distinte categorie.</p>	<p>-2 ore CAT A6</p> <p>In aggiunta:</p> <p>-3 ore CAT A13; e</p> <p>-1 ora formazione base cybersecurity</p>		
129	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.6, Par.3.6.6	32	<p>Considerando che la CAT A6 include anche la CAT A13 e deve includere anche la formazione di base per la CAT A16, le ore di aggiornamento periodico ogni 5 anni sono inadeguate ed insufficienti</p> <p>In generale, poiché gli elementi della formazione iniziale e ricorrente sono i medesimi, visto anche che la frequenza della formazione è quinquennale, il suggerimento è quello di mantenere lo stesso monte ore per formazione iniziale e periodica.</p>	<p>3.6.6 Durata minima formazione periodica</p> <p>Il personale effettua ogni cinque anni un corso di aggiornamento teorico e pratico sulle competenze già acquisite ed eventuali innovazioni come segue:</p> <p>La <u>formazione teorica</u> ha una durata di almeno:</p> <p>-3 ore CAT A6</p> <p>La <u>formazione pratica</u> ha una durata di almeno:</p> <p>-2 ore CAT A6</p> <p>In aggiunta:</p> <p>-3 ore CAT A13; e</p> <p>-1 ora formazione base cybersecurity</p>	Non accolto	Le durate risultano essere congrue in relazione ai programmi didattici. Ciononostante le durate dei singoli moduli formativi sono da intendersi come durate “minime”.
130	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.7, Par.3.7	33	<p>Poiché in riferimento al programma di formazione per la CAT A7 l’unico elemento che richiede l’accesso a informazioni non disponibili al pubblico perché sensibili sotto il profilo della sicurezza è il punto b) ovvero <i>conoscenza delle procedure per sigillare un aeromobile, se del caso per la persona a cui è rivolta la formazione</i>, visto che peraltro detto punto non deve essere necessariamente trattato se la persona non si occuperà di sigillatura aeromobile, si raccomanda di prevedere l’ammissione al corso previo esito positivo dei precedenti personali solo se la formazione include la tematica della sigillatura. In caso contrario, l’ammissione al corso non dovrebbe essere subordinata ad alcun controllo in quanto le informazioni trattate sono pubbliche come per altre categorie.</p>	<p>3.7 Categoria A7 (punto 11.2.3.7 del Reg. (UE) n. 2015/1998)</p> <p>Personale che si occupa della protezione dell’aeromobile</p> <p>QUALORA NELLE COMPETENZE DA ACQUISIRE SIA PREVISTA LA CONOSCENZA DELLE PROCEDURE PER SIGILLARE UN AEROMOBILE L’AMMISSIONE AL CORSO È SUBORDINATA ALL’ESITO POSITIVO DEL CONTROLLO DEI PRECEDENTI PERSONALI (ALMENO BACKGROUND CHECK STANDARD BACKGROUND CHECK RAFFORZATO) IN OSSERVANZA A QUANTO INDICATO AL PUNTO 11.1.5 DEL REGOLAMENTO (UE) N. 2015/1998.</p>	Non accolto	<p>L’ultimo capoverso del p. 11.1.5 del Reg. UE 2015/1998 prevede che ogniqualevolta si renda necessario un controllo rafforzato dei precedenti personali, questo deve essere completato interamente prima che la persona possa seguire la formazione di cui ai punti da 11.2.3.1. a 11.2.3.5.</p> <p>La cat. A7 non rientra nella suddetta fattispecie.</p> <p>Si precisa inoltre che, sebbene l’unico elemento che richiede l’accesso a informazioni non pubbliche riguardi le procedure di sigillatura di un aeromobile, dato che l’attività di protezione può essere svolta sia in luogo diverso da una parte critica che in parte critica, si ritiene necessario subordinare l’ammissione al corso almeno ad un background check standard.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p>Lo svolgimento o meno di detta funzione dovrebbe poi essere riportata nell’attestato.</p> <p>Visto che gli aeromobili sono un asset strategico per il Vettore e più in generale per il sistema dell’Aviazione Civile, visto che la necessità di sigillare l’aeromobile si rende necessaria in situazioni di maggiore rischio (es.SRA) e visto che la protezione aeromobile si svolge necessariamente in airside ove pertanto è necessario essere in possesso di un TIA (=Background Check rafforzato), qualora il BGC per questa categoria venga associato alla sigillatura si raccomanda di considerare l’ammissione al corso previo superamento con esito positivo al background check rafforzato.</p>			
131	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.7, Par.3.7.1	33	<p>Applicabilità: il modulo CAT A7 deve poter essere utilizzato dal vettore aereo non solo per il proprio personale di terra (es.Tecnici Manutenzione), ma anche da ogni altro soggetto designato dal Vettore stesso sulla base di qualifiche e formazione (es.Tecnici di Manutenzione di ditte esterne che operano per conto del Vettore, figure designate dal Vettore in coordinamento con il ground handling agent, catering, cleaning staff, oppure altre figure esterne designate dal Vettore come imprese di sicurezza). Non necessariamente quindi l’handler così come proposto al par.3.7.1.</p>	<p>3.7.1 Applicabilità</p> <p>Tutto il personale che si occupa della protezione aeromobile come ad esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Personale designato dal Gestore Aeroportuale a svolgere detta funzione (es.proprio personale e/o imprese di sicurezza appaltata); <p>Personale designato dal Vettore Aereo a svolgere detta funzione (es.Tecnici di Manutenzione di Compagnia e/o di ditte esterne, specifici operatori del ground handling agent; catering; cleaning staff; imprese di sicurezza)</p>	Parzialmento accolto	<p>Il testo del par. 3.7.1 è stato modificato come di seguito riportato:</p> <p>3.7.1 Applicabilità:</p> <p>Personale del:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gestore (proprio o dell’impresa di sicurezza); • vettore (proprio o di altri soggetti designati dal vettore).
132	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.7, Par.3.7.2	33	<p>Allo scopo di assicurare una efficace protezione dell’aeromobile, più che garantire l’applicazione di metodologie standardizzate di controllo di sicurezza l’obiettivo del corso CAT A7 dovrebbe essere quello di comprendere il proprio ruolo, il contesto/scenario in cui deve essere garantita la misura di protezione e quindi assicurare le misure security aggiuntive previste dalla normative vigente.</p>	<p>L’obiettivo del corso è quello di assicurare che i discenti comprendano il loro ruolo e responsabilità in relazione all’attuazione delle misure di protezione aeromobile. In particolare comprendano il contesto in cui devono essere assicurate dette misure di protezione, garantendo adeguate misure di security allo scopo di prevenire ed impedire l’accesso non autorizzato a bordo dell’aeromobile.</p>	Accolto	<p>Il testo del par. 3.7.2 è stato modificato come suggerito.</p>
133	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.7, Par.3.7.3	33-34	<p>-I rif. Europei alla formazione specifica sono incompleti: oltre al punto 11.2.3.7 del Reg. (UE) n. 2015/1998 si dovrebbe fare riferimento anche al punto 11.2.8.2.</p> <p>Tuttavia:</p>	<p>Nelle Competenze da acquisire:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aggiornare il punto b): <p>b) conoscenza delle procedure per sigillare un aeromobile, se del caso per la persona a cui è rivolta la formazione;</p>	<p>1. Non accolto</p> <p>2. Accolto</p>	<p>1. Il riferimento normativo (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998) relativo alla cyber security è riportato all’interno degli argomenti elencati nella formazione specifica delle singole categorie.</p> <p>2. Integrato il p. 3.7.3 come proposto.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p>Si suggerisce di mantenere distinta la formazione per la categoria A7 da quella per la categoria A16.</p> <p>Inoltre: come da Reg.UE 2015/1998 punto 11.2.3.7 lettera <i>b) knowledge of procedures for sealing aircraft, if applicable for the person to be trained</i> si raccomanda di lasciare l'opzione di trattare o meno l'argomento della sigillatura a seconda se le regole di ingaggio tra il Vettore ed il soggetto da esso designato a svolgere detta funzione, prevedono anche detta misura. Come ogni misura security deve essere distribuita/condivisa con il fornitore sulla base del principio di “need-to-know”.</p> <p>Se ad es. un Vettore decide di designare l'impresa di catering per assicurare la funzione di protezione 13aeromobile e quindi gestire in autonomia il carico catering in un aeroporto EU (CPSRA), la misura di sigillatura aeromobile non è necessaria e non deve pertanto essere oggetto né di formazione né di informazione da parte del Vettore (detta misura verrà condivisa dal Vettore solo con coloro che attuano la specifica misura). È invece necessario che l'impresa delegata conosca le modalità per proteggere e impedire l'accesso non autorizzato bordo, le procedure per contestare le persone non autorizzate, ecc.</p> <p>L'attestato di formazione dovrebbe pertanto specificare se la CAT A7 trattata ha incluso o meno il tema della sigillatura.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eliminare il punto m): m) conoscenza degli elementi di cyber security, commisurata alla mansione e alla responsabilità (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998). <p>Aggiungere il seguente paragrafo: Formazione di base per le persone con mansioni e responsabilità attinenti alle minacce informatiche (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998): Conoscenza degli elementi di cyber security, commisurata alla mansione e alla responsabilità (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998).</p>		
134	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.7, Par.3.7.4	34	<p>Allineare la terminologia utilizzata per i metodi di insegnamento a quanto riportato MANUALE DELLA FORMAZIONE E CERTIFICAZIONE PER LA SECURITY al capitolo 2.4.1.</p> <p>Si raccomanda di lasciare la facoltà all'Istruttore di valutare l'utilizzo di uno o più metodi di insegnamento teorici.</p> <p>Diversamente da quanto riportato al punto 3.7.4 ed in accordo al Regolamento EU per la categoria CAT A7 la parte pratica non è prevista. Non vi sono infatti elementi in cui è</p>	<p>3.7.4 Metodi di insegnamento</p> <p>La formazione consiste nella combinazione dei seguenti metodi di insegnamento:</p> <p>B. Formazione Teorica deve essere effettuata secondo almeno uno dei seguenti metodi:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Formazione in aula; -Videokonferenza sincrona; -Sistema di formazione asincrona (e-learning). 	Accolto	<p>Per tutte le categorie di formazione sono stati specificati i metodi di insegnamento.</p> <p>Relativamente alla categoria A7 si ritiene opportuno effettuare la formazione pratica secondo quanto previsto dal Manuale che sarà trattata mediante situazioni simulate.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				necessario acquisire specifiche abilità, ma solo specifiche conoscenze. Si raccomanda pertanto di eliminare la formazione pratica per la CAT A7.			
135	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.7, Par.3.7.5	34	Vedi commento par.3.13.1 pag.47; Inoltre: Considerato che la nuova CAT A7 include la formazione per la CAT A13 e deve includere anche la formazione di base per la CAT A16, si raccomanda di considerare un monte ore proporzionato alle effettive materie di insegnamento e ridistribuire le ore di formazione teorica. La parte pratica non è contemplata nel programma europeo di formazione. Poiché la CAT A13 è comune a tutte le categorie di training specifico, per rendere trasparente il monte ore da dedicare alla CAT A7 e quindi alla categoria specifica, si raccomanda di distinguere le ore di formazione da dedicare alle due categorie.	3.7.5 Durata minima formazione iniziale La <u>formazione teorica</u> ha una durata di almeno: -2 ore CAT A7 In aggiunta: -3 ore CAT A13; e -1 ora formazione base cybersecurity	Non accolto	La distribuzione delle ore di formazione iniziale è lasciata alla responsabilità dell'Istruttore Certificato. Le durate risultano essere congrue in relazione ai programmi didattici. Ciononostante le durate dei singoli moduli formativi sono da intendersi come durate “minime”.
136	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.7, Par.3.7.6	34	Considerando che la CAT A7 include anche la CAT A13 le ore di aggiornamento periodico ogni 5 anni sembrano essere inadeguate. In generale, poiché gli elementi della formazione iniziale e ricorrente sono i medesimi, visto anche che la frequenza della formazione è quinquennale, il suggerimento è quello di mantenere lo stesso monte ore per formazione iniziale e periodica.	3.7.6 Durata minima formazione periodica Il personale effettua ogni cinque anni un corso di aggiornamento teorico sulle competenze già acquisite ed eventuali innovazioni come segue: La <u>formazione teorica</u> ha una durata di almeno: -2 ore CAT A7 In aggiunta: -3 ore CAT A13; e -1 ora formazione base cybersecurity	Non accolto	Le durate risultano essere congrue in relazione ai programmi didattici. Ciononostante le durate dei singoli moduli formativi sono da intendersi come durate “minime”.
137	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.8, Par.3.8	35	Visto che l'attività di riconcilio bagagli si svolge necessariamente in airside ove pertanto è necessario essere in possesso di un TIA (=rilascio previo Background Check rafforzato), si raccomanda di considerare l'ammissione al corso previo superamento con esito positivo al background check rafforzato anziché al background check standard.	3.8 Categoria A8 (punto 11.2.3.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998) Personale che si occupa del riconcilio dei bagagli L'AMMISSIONE AL CORSO È SUBORDINATA ALL'ESITO POSITIVO DEL CONTROLLO DEI PRECEDENTI PERSONALI (ALMENO BACKGROUND CHECK STANDARD BACKGROUND CHECK RAFFORZATO) IN OSSERVANZA A QUANTO INDICATO AL PUNTO 11.1.5 DEL REGOLAMENTO (UE) N. 2015/1998.	Non accolto	L'ultimo capoverso del p. 11.1.5 del Reg. UE 2015/1998 prevede che ogniqualevolta si renda necessario un controllo rafforzato dei precedenti personali, questo deve essere completato interamente prima che la persona possa seguire la formazione di cui ai punti da 11.2.3.1. a 11.2.3.5. La Cat. A8 non rientra nella suddetta fattispecie.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

138	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.8, Par.3.8.1	35	Si propone una modifica minore. Anziché utilizzare il termine handler, si propone l'utilizzo di "Ground Handling Agent" per distinguerlo dal "Cargo Handling Agent"	3.8.1. Applicabilità: Personale del: ▪ vettore in autoproduzione (personale di terra); Ground Handling Agent.	Non accolto	Il termine "handling" è da intendersi come termine generico.
139	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.8, Par.3.8.2	35	Allo scopo di assicurare una efficace riconcilio degli bagagli, più che garantire l'applicazione di metodologie standardizzate di controllo di sicurezza l'obiettivo del corso CAT A8 dovrebbe essere quello di comprendere il rispettivo ruolo in detta attività, nonché comprendere ed attuare le misure di security previste dalla normativa in materia di riconcilio bagagli.	L'obiettivo del corso è quello di assicurare che i discenti comprendano il loro ruolo e responsabilità in relazione all'attuazione delle misure di riconcilio bagagli e passeggeri. Allo scopo di impedire che un bagaglio da stiva non autorizzato possa essere trasportato per il compimento di un atto di interferenza illecita, i discenti dovranno essere in grado di attuare misure e tecniche per il riconcilio di passeggeri e bagagli in accordo alla normativa vigente.	Accolto	Modificato il paragrafo 3.8.2 come proposto.
140	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.8, Par.3.8.3	35-36	-I rif. Europei alla formazione specifica sono incompleti: oltre al punto 11.2.3.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998 si dovrebbe fare riferimento anche al punto 11.2.8.2. Tuttavia: Si suggerisce di mantenere distinta la formazione per la categoria A8 da quella per la categoria A16	Nelle Competenze da acquisire eliminare il punto m): m) conoscenza degli elementi di cyber security, commisurata alla mansione e alla responsabilità (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998). Aggiungere il seguente paragrafo: Formazione di base per le persone con mansioni e responsabilità attinenti alle minacce informatiche (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998): Conoscenza degli elementi di cyber security, commisurata alla mansione e alla responsabilità (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998).	Non accolto	Il riferimento normativo (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998) relativo alla cyber security è riportato all'interno degli argomenti elencati nella formazione specifica delle singole categorie.
141	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.8, Par.3.8.4	36	Allineare la terminologia utilizzata per i metodi di insegnamento a quanto riportato MANUALE DELLA FORMAZIONE E CERTIFICAZIONE PER LA SECURITY al capitolo 2.4.1. Si raccomanda di lasciare la facoltà all'Istruttore di valutare l'utilizzo di uno o più metodi di insegnamento teorici. Per la categoria CAT A8 la parte pratica dovrebbe essere d'obbligo essendovi alcune "abilità" da acquisire: <i>(d) ability to respond appropriately to the detection of prohibited articles.</i>	3.6.4 Metodi di insegnamento La formazione consiste nella combinazione dei seguenti metodi di insegnamento: ▪ Formazione Teorica deve essere effettuata secondo almeno uno dei seguenti metodi: -Formazione in aula; -Videokonferenza sincrona; formazione in videokonferenza asincrona Sistema di formazione asincrona (e-learning); e Formazione pratica	Accolto	Per tutte le categorie di formazione sono stati specificati i metodi di insegnamento. Si precisa che per la Cat. A8 è prevista formazione pratica obbligatoria di almeno 2 ore (par.3.8.5), rimodulata a seguito di commento.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

142	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.8, Par.3.8.5	36	<p>Vedi commento par.3.13.1 pag.47;</p> <p>Inoltre</p> <p>Considerato che la nuova CAT A8 include la formazione per la CAT A13 e deve includere anche la formazione di base per la CAT A16, si raccomanda di considerare un monte ore proporzionato alle effettive materie di insegnamento e di ridistribuire le ore di formazione teorica.</p> <p>Prevedere la formazione pratica.</p> <p>Poiché la CAT A13 è comune a tutte le categorie di training specifico, per rendere trasparente il monte ore da dedicare alla CAT A8 e quindi alla categoria specifica, si raccomanda di distinguere le ore di formazione da dedicare alle due categorie.</p>	<p>3.8.5 Durata minima formazione iniziale</p> <p>La <u>formazione teorica</u> ha una durata di almeno:</p> <p>-2 ore CAT A8</p> <p>La <u>formazione pratica</u> ha una durata di almeno:</p> <p>-1 ora CAT A8.</p> <p>In aggiunta:</p> <p>-3 ore CAT A13; e</p> <p>-1 ora formazione base cybersecurity</p>	Non accolto	<p>La distribuzione delle ore di formazione iniziale è lasciata alla responsabilità dell'Istruttore Certificato.</p> <p>La formazione pratica di due ore prevista per la Cat. A8 è ritenuta congrua in relazione ai programmi formativi.</p>
143	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.8, Par.3.8.6	36	<p>Considerando che la CAT A8 include anche la CAT A13 e deve includere anche la formazione di base per la CAT A16 le ore di aggiornamento periodico ogni 5 anni sembrano essere inadeguate.</p> <p>In generale, poiché gli elementi della formazione iniziale e ricorrente sono i medesimi, visto anche che la frequenza della formazione è quinquennale, il suggerimento è quello di mantenere lo stesso monte ore per formazione iniziale e periodica.</p>	<p>3.8.6 Durata minima formazione periodica</p> <p>Il personale effettua ogni cinque anni un corso di aggiornamento teorico sulle competenze già acquisite ed eventuali innovazioni come segue:</p> <p>La <u>formazione teorica</u> ha una durata di almeno:</p> <p>-2 ore CAT A8</p> <p>La <u>formazione pratica</u> ha una durata di almeno:</p> <p>-1 ora CAT A8.</p> <p>In aggiunta:</p> <p>-3 ore CAT A13; e</p> <p>-1 ora formazione base cybersecurity</p>	Non accolto	<p>Le durate risultano essere congrue in relazione ai programmi didattici. Ciononostante le durate dei singoli moduli formativi sono da intendersi come durate “minime”.</p>
144	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.12, Par.3.12.2	44	<p>Oltre alla conoscenza dei principi della sicurezza aerea, delle regole nazionali ed internazionali di security l'obiettivo del corso CAT A12 dovrebbe essere quello di assicurare che il discente comprenda il proprio ruolo e responsabilità, comprenda la natura globale della minaccia attuale nonché sia consapevole del contesto all'interno del quale opera e/o andrà ad operare.</p> <p>La competenza delle tecniche di monitoraggio della conformità è uno dei numerosi task in capo al Security Manager e pertanto non preminente</p>	<p>L'obiettivo del corso è quello di assicurare che il Security Manager nazionale e/o a livello locale conosca il quadro giuridico nazionale ed internazionale nel rispettivo ambito di applicazione per redigere ed aggiornare i rispettivi programmi di sicurezza. Inoltre assicurare che il Security Manager comprenda il proprio ruolo e responsabilità, conosca il quadro di minaccia attuale globale nell'ambito dell'aviation security, conosca le modalità per valutare le vulnerabilità del sistema ovvero conosca le metodologie per assicurare una regolare valutazione dei rischi security nel proprio ambito di applicazione.</p>	Accolto	<p>Modificato il par. 3.12.2 come di seguito riportato:</p> <p>“L'obiettivo del corso è quello di assicurare che il Security Manager nazionale, o a livello locale, conosca il quadro giuridico nazionale e sovranazionale rispetto all'ambito di applicazione per la propria organizzazione, al fine di redigere e di aggiornare il proprio programma di sicurezza. Inoltre mira ad assicurare che il Security Manager comprenda il proprio ruolo e responsabilità, conosca il quadro di minaccia attuale globale nell'ambito dell'Aviation security, conosca le modalità per valutare le vulnerabilità del sistema, conosca le metodologie per assicurare una regolare valutazione delle minacce e dei rischi di security nel proprio ambito di applicazione ed abbia la competenza delle tecniche di monitoraggio della conformità”.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				nella definizione da includere negli obiettivi della formazione. L'obiettivo della formazione del Security Manager non dovrebbe focalizzarsi esclusivamente sulla <i>compliance</i> come invece attualmente definito nell'obiettivo proposto.			
145	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.12, Par.3.12.3	45	La formazione specifica in accordo al punto 11.2.5 del Reg. (UE) n. 2015/1998 non include gli elementi di cybersecurity come invece indicato alla lettera e) della formazione specifica. Seppur obbligatoria, si raccomanda di tenere separata la formazione sulla cybersecurity in accord al punto 11.2.8 del Reg.UE 2015/1998.	Formazione specifica (punto 11.2.5 del Reg. (UE) n. 2015/1998): a) conoscenza dei principali obblighi legali e come vi si deve ottemperare; b) conoscenza del controllo della qualità interno, nazionale, dell’Unione e internazionale; c) capacità di motivare gli altri; d) conoscenza delle possibilità e dei limiti delle attrezzature di sicurezza o delle modalità di screening utilizzate; e) conoscenza degli elementi di cybersecurity, commisurata alla mansione e alla responsabilità (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998). Formazione specifica per le persone con mansioni e responsabilità attinenti alle minacce informatiche (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998): Conoscenza degli elementi di cyber security, commisurata alla mansione e alla responsabilità (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998).	Non accolto	Il riferimento normativo (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998) relativo alla cyber security è riportato all'interno degli argomenti elencati nella formazione specifica delle singole categorie.
146	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.12, Par.3.12.4	45	Allineare la terminologia utilizzata per i metodi di insegnamento a quanto riportato MANUALE DELLA FORMAZIONE E CERTIFICAZIONE PER LA SECURITY al capitolo 2.4.1. La formazione con l'utilizzo del CBT non dovrebbe essere a discrezione dell'istruttore, bensì sulla base della categoria di formazione erogata. La formazione per la categoria A12 in accordo al Regolamento UE 2015/1998 non include conoscenze/competenze tecniche sull'utilizzo delle apparecchiature per il controllo di passeggeri, bagagli a mano e da stiva, merci/posta,	3.12.4 Metodi di insegnamento La formazione consiste nella combinazione dei seguenti metodi di insegnamento: ▪ Formazione Teorica deve essere effettuata secondo almeno uno dei seguenti metodi: -Formazione in aula; -Videoconferenza sincrona; -formazione in videoconferenza asincrona -Sistema di formazione asincrono (e-learning); e -formazione con l'utilizzo del computer Computer Based Training (CBT) a discrezione dell'istruttore.	Accolto	Per tutte le categorie di formazione sono stati specificati i metodi di insegnamento. E' stato modificato il testo del par. 3.12.4 come suggerito.Si conviene, infatti, che la formazione Categoria A12 possa essere impartita unicamente in presenza o videoconferenza sincrona. E' stata eliminata la discrezionalità dell'uso del CBT per il personale delle Categorie A11 e A12, escludendo il suo utilizzo per le suddette categorie. Il personale formato per la Cat. A11 è già screener A1 con esperienza almeno biennale, mentre il personale formato per la Cat. A12 di fatto non svolge attività di screener. Il par. 3.12.7 è stato modificato includendo nella formazione per la Cat. A12 specifici punti dei syllabus delle singole categorie di formazione applicabili ai SM del gestore e del vettore senza imporre l'obbligo di ulteriore formazione specifica prevista dalle ulteriori Categorie riportate al suddetto punto.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

			<p>provviste di bordo e/o furniture di Aeroporto.</p> <p>La comprensione degli elementi di base per il controllo degli accessi nonché lo screening di passeggeri, bagagli a mano e da stiva, merci/posta, provviste di bordo e/o furniture di Aeroporto, sicurezza degli aeromobili + co-mail/co-mat + misure di sicurezza in volo (se del caso); processo di selezione e formazione dovrebbero essere incluse nel seguente punto della formazione specifica per la CAT A12 e non con delle categorie a sé stanti:</p> <p>11.2.5 Specific training for persons with general responsibility at national or local level for ensuring that a security programme and its implementation meet all legal provisions (security managers):</p> <p>[...]:</p> <p>(a) <i>knowledge of the relevant legal requirements and how they should be met;</i></p> <p>(b) [...]</p> <p>Il Reg.UE 2015/1998 ai punti 11.2.2 e 11.2.5 sembra invece Includere la formazione pratica fra i metodi di insegnamento (non invece contemplata nella sezione 3.12.4 del presente Manuale):</p> <p>Basic Training 11.2.2</p> <p>(h) <i>ability to identify prohibited articles;</i></p> <p>(i) <i>ability to respond appropriately to security related incidents;</i></p> <p>(k) <i>ability to communicate clearly and confidently.</i></p> <p>Specific Training 11.2.5</p> <p>(c) <i>ability to motivate others</i></p> <p>La responsabilità del Security Manager è quella di garantire che un programma di sicurezza e la sua attuazione rispondano a tutte le disposizioni normative e gestire i rischi di aviation security che ne possano derivare.</p> <p>Vedasi anche commento al punto 3.12.7 del presente Manuale.</p>	<p>Formazione pratica</p>		
--	--	--	--	----------------------------------	--	--

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” (1)

147	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.12, Par.3.12.5	46	<p>Le ore di formazione iniziale proposte al punto 3.12.5 del Manuale della Formazione sembrano non essere adeguate al contenuto previsto per la formazione stessa.</p> <p>Non ritengo inoltre sia necessario specificare che la durata della formazione minima iniziale sia riferita a tutte le figure professionali. Tutti i Security Manager a livello nazionale e/o locale hanno le medesime responsabilità ed è pertanto necessaria la medesima sensibilità agli argomenti di aviation security. Si ricorda infatti che i rischi di aviation security possono riguardare ogni soggetto facente parte della catena della sicurezza, non solo quindi il Gestore aeroportuale e/o il Vettore aereo. Vedasi anche i più recenti incidenti che riguardano ad es. il cargo.</p> <p>Si raccomanda inoltre di tenere separato il conteggio delle ore di formazione previste per la cybersecurity, rimandando al capitolo di riferimento.</p>	<p>3.12.5 Durata minima formazione iniziale</p> <p>La <u>formazione teorica</u> ha una durata di almeno: -21 ore CAT A12</p> <p>La <u>formazione pratica</u> ha una durata di almeno: -7 ore CAT A12.</p> <p>In aggiunta: -3 ore CAT A13; e -4 ore formazione specifica cybersecurity</p>	Parzialmente accolto	<p>E' stata rivista la durata della formazione iniziale per i SM del gestore e del vettore considerando quanto riportato al commento nr 6 ed è stato pertanto integrato il par. 3.12.5 come di seguito specificato:</p> <p>“La formazione teorica ha una durata di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 28 ore per il Security Manager del gestore aeroportuale + 2 ore cyber security - 24 ore per il Security Manager del vettore aereo+ 2 ore cyber security - 21 ore per gli altri responsabili nazionali e locali+ 2 ore cyber security” <p>Per lo specifico motivo non sussistono i presupposti per la previsione di una formazione pratica nonché l'aggiunta di ulteriori ore per la formazione della Cat. A13 e la formazione cyber rispetto a quanto già previsto.</p>
148	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.12, Par.3.12.6	46	<p>Le ore di formazione preiodica proposte al punto 3.12.5 del Manuale della Formazione sembrano non essere adeguate al contenuto previsto per la formazione stessa.</p>	<p>3.12.6 Durata minima formazione periodica</p> <p>Il personale effettua ogni tre anni un corso di aggiornamento sulle competenze già acquisite ed eventuali innovazioni di almeno:</p> <p>La <u>formazione teorica</u> ha una durata di almeno: -7 ore CAT A12</p> <p>La <u>formazione pratica</u> ha una durata di almeno: -3 ore CAT A12. -4 ore formazione specifica cybersecurity</p> <p>In aggiunta: -3 ore CAT A13.</p>	Notato	<p>Il paragrafo 3.12.6 è stato parzialmente modificato come di seguito riportato prevedendo che la formazione periodica del personale formato per la Categoria A2 avvenga ogni due anni, con durate differenti in base al ruolo specifico ricoperto:</p> <p>“Il personale effettua ogni 2 anni un corso teorico di aggiornamento sulle competenze già acquisite ed eventuali invocazione di almeno</p> <ul style="list-style-type: none"> - 7 ore per il Security Manager del gestore aeroportuale e del vettore aereo+ 2 ore cyber security - 4 ore per gli altri responsabili nazionali o locali della sicurezza+ 2 ore cyber security”
149	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.12, Par.3.12.7	46	<p>I commenti evidenziati nel presente modulo di consultazione sono redatti da un Istruttore Security nonché Security Manager di un Vettore Aereo.</p> <p>Pertanto quanto riportato di seguito riguarda solamente la formazione del Security Manager del Vettore Aereo. Seppure la natura sia analoga, non entrerà nel merito della formazione del</p>	<p>Eliminare il seguente capitolo 3.12.7:</p> <p>3.12.7 Ulteriore formazione del Security Manager del Gestore Aeroportuale e del Vettore Aereo</p> <p>Oltre alla formazione per la Cat. A12, il Security Manager del gestore aeroportuale e del vettore aereo è</p>	Parzialmente accolto	<p>Il Security Manager ha funzioni e compiti manageriali ed è responsabile dell'implementazione, sviluppo e verifica delle misure e procedure adottate con il Programma di Sicurezza dell'organizzazione di appartenenza. Lo stesso ricopre un ruolo con compiti di tipo manageriale, pertanto la formazione tecnica acquisita con la Categoria A12 è ritenuta sufficiente a coprire gli ambiti previsti. Tuttavia, in considerazione delle mansioni svolte dal Security Manager del Gestore aeroportuale e dal Security Manager del Vettore aereo è opportuno che questi acquisiscano</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

			<p>Security Manager del Gestore Aeroportuale.</p> <p>L'ulteriore formazione del Security Manager del [Gestore Aeroportuale] e del Vettore Aereo indicate al punto 3.12.7 del <i>Manuale della Formazione e Certificazione per la Security</i> non è prevista dal Regolamento (CE)n.300/2008 e dal Regolamento (UE)n.2015/1998 pertanto in accordo all'art.6 del Reg.(CE)n.300/2008 è da considerarsi una misura più severa attuata dall'Italia.</p> <p>Sebbene la catena della sicurezza non includa solo il gestore aeroportuale ed il vettore aereo, ma anche altri soggetti non contemplate nella formazione aggiuntiva, visto che negli altri Stati Europei detta formazione aggiuntiva sembra non essere prevista, si richiede ad ENAC di volere indicare valutazioni e risultati dell'analisi del rischio condotta che ha determinato l'adozione di tale misura aggiuntiva.</p> <p>Poiché dette misure devono essere adottate nel rispetto del diritto comunitario, pertinenti, obiettive, non discriminatorie e proporzionate al rischio preso in considerazione si richiede di rendere noto ai destinatari della formazione quanto valutato.</p> <p>Si aggiungono inoltre le seguenti considerazioni:</p> <p>Non è chiara la <i>ratio</i> per la quale il Security Manager del Vettore aereo dovrebbe completare una ulteriore formazione solo per le categorie A1, A2, A3, A15 e non di tutte le restanti categorie di formazione (es. A8, A9, A10, ecc.).</p> <p>Come è noto il gestore aeroportuale è responsabile dello screening delle persone diverse dai passeggeri e degli oggetti da esse trasportati, lo screening dei passeggeri e dei relative bagagli a mano, lo screening dei bagagli da stiva. Il Vettore aereo non è purtroppo autorizzato a svolgere attività di audit e/o ispezioni su dette misure di security. Non è pertanto chiara la ragione per la quale il Security Manager del Vettore dovrebbe ricevere una formazione aggiuntiva sull'argomento. Poiché la formazione non contempla l'utilizzo delle machine, la comprensione dei contenuti del</p>	<p>soggetto ad ulteriore formazione come di seguito specificato:</p> <p>Il Security Manager del gestore aeroportuale deve svolgere, con esito positivo, corsi di formazione teorica e pratica senza certificazione, da ripetere ogni 3 anni, per le seguenti</p> <p>Categorie:</p> <p>← A1, A2, A3 (con macchinari);</p> <p>← A4, A5;</p> <p>Il Security Manager del vettore aereo deve svolgere, con esito positivo, corsi di formazione teorica e pratica senza certificazione, da ripetere ogni 3 anni, per le seguenti</p> <p>Categorie:</p> <p>← A1, A2, A3 (senza macchinari);</p> <p>← A15;</p> <p>La formazione iniziale deve essere effettuata e completata con successo prima che il candidato al ruolo di Security Manager sia presentato all'ENAC per l'accettazione.</p>		<p>conoscenze specifiche individuate nei Syllabus delle altre Categorie, e non già coperte da quello della Categoria A12.</p> <p>Il par. 3.12.7 è stato modificato includendo nella formazione per la Cat. A12 specifici punti dei syllabus delle singole categorie di formazione applicabili ai SM del gestore e del vettore senza imporre l'obbligo di ulteriore formazione specifica prevista dalle ulteriori Categorie riportate al suddetto punto.</p>
--	--	--	--	---	--	---

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p>Regolamenti e Decisioni europee sull'argomento possono essere completate dal Security Manager attraverso la lettura degli stessi senza una formazione ulteriore iniziale e ricorrente sul tema.</p> <p>Lo screening delle merci e della posta è svolto da apposito personale a svolgere i controlli formato secondo il punto 11.2.3.2. del regolamento (UE) 2015/1998 e certificato secondo il punto 11.3. dello stesso regolamento. Oltre ad una conoscenza di base sui principali obblighi legali e come vi si deve ottemperare (non solo dello screening, ma anche dei controlli su merce e posta, nonché protezione delle stesse) non è chiaro per quale ragione il Security Manager del Vettore (e non ad es. Il Security Manager dell'Agente Regolamentato) deve completare in aggiunta la formazione per la categoria A2 senza macchinari.</p> <p>Si richiede inoltre di volere indicare cosa si intende per una formazione senza macchinari: si evidenzia come il Regolamento (UE)n.2015/1998 punto 11.2.3.2 prevederebbe anche la formazione pratica che pertanto non potrebbe essere esclusa dal programma.</p> <p>Si aggiunge poi il fatto che come da Regolamento europeo il programma della categoria A2 include gli stessi argomenti che devono già essere trattati nella categoria A12.</p> <p>Analoghe sono le argomentazioni per la categoria A3.</p> <p>Per quanto riguarda la formazione per la categoria A15, si chiede di voler chiarire le ragioni per le quali analogamente non sarebbe prevista la formazione per la categoria A6 oppure A7. Si evidenzia inoltre che le procedure per proteggere la cabina di pilotaggio, in assenza di disposizioni specifiche nel Programma Nazionale di Sicurezza, devono essere coordinate con l'area Flight Operations di un Vettore aereo allo scopo di ottemperare al Regolamento (UE)n.965/2012 CAT.GEN.MPA.135 Admission to the flight crew compartment e AMC1 ORO.GEN.110(a) Operator responsibilities SECURITY TRAINING</p>		
--	--	--	--	--	--	--

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p><i>PROGRAMME FOR CREW MEMBERS — CAT OPERATIONS</i> nonché <i>GM1 ORO.GEN.110(a)</i> <i>Operator responsibilities</i></p> <p>Si evidenzia come le policy e procedure aziendali (riservate) per proteggere l'accesso alla cabina di pilotaggio sono stabilite e coordinate in ambito aziendale e non con l'Istruttore Security certificato che eroga la formazione.</p> <p>Visto infine che l'attuale Circolare ENAC SEC-08A stabilisce che uno dei requisiti minimi per essere accettati come Security Manager del Vettore aereo è avere almeno 3 anni di esperienza lavorativa nel settore tecnico-operativo della security nell'ambito del trasporto aereo, è certamente più titolato di un Istruttore Security Certificato a conoscere già tutti gli elementi della categoria A15.</p>		
150	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.13, Par.3.13.1	47	<p>Per le categorie A1, A4, A5, A6, A7, A8, A11, A12 il Regolamento (UE)n.2015/1998 include nella formazione specifica anche gli elementi della categoria A13.</p> <p>Di seguito alcune considerazioni:</p> <p>-Al par.3.13.1 è erroneamente indicato che anche la categoria A15 include detta categoria: sono presenti solo alcuni elementi di detta formazione pertanto è necessario prevedere per la categoria A15 anche la formazione A13.</p> <p>-in particolare per i casi di nuove assunzioni, in accordo alla legislazione italiana non è possibile per un istruttore e/o per una organizzazione privata richiedere direttamente il background check all'Autorità competente per svolgere il training previsto se non tramite l'evidenza di un Tesserino di Ingresso in Aeroporto ottenuto tramite l'ufficio Tesseramento del Gestore Aeroportuale oppure tramite un Tesserino Identificativo di Membro di Equipaggio ottenuto tramite ENAC Direzione Territoriale competente.</p> <p>Si propone pertanto di lasciare la possibilità di completare la formazione categoria A13 in una prima fase e solo una volta che è stato rilasciato il TIA o CIC che possono provare l'esito</p>	<p>1) Non accolto</p> <p>2) Notato</p>	<p>1) La Cat. A15 include la Cat. A13 in quanto, nella formazione specifica prevista al par. 3.15.3 sono stati aggiunti appositamente gli argomenti di cui alle lettere o), p) e q) specifici della Cat. A13.</p> <p>2) Per dare la possibilità al personale in possesso della Cat.A13 di seguire una formazione ridotta, in caso di acquisizione della formazione per le Cat. A6,A7,A8 e A15, si è prevista l'integrazione del seguente punto all'interno della “Parte 9 – Computo ore di formazione”:</p> <p><i>“Se già in possesso della cat. A13, la durata complessiva della formazione iniziale delle cat. A6/A7/A8/A15 è ridotta di 1 ora.</i></p> <p>Per la richiesta di background check da parte di soggetti terzi vedasi commenti nr. 15.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p>positivo del controllo dei precedenti personali, completare la formazione specifica (es.CAT A6, A7, A15, ecc.).</p> <p>Al fine di considerare comunque valida la formazione per la categoria A13 svolta in precedenza per l’ottenimento del TIA o CIC, si suggerisce di lasciare un congruo lasso di tempo tra il completamento della formazione CAT A13 ed il completamento della formazione specifica (es.6 mesi).</p> <p>Qualora quanto proposto sia attuabile per l’Autorità competente, si richiede di voler confermare la modalità di emissione dell’attestato in due step: un primo attestato per la categoria A13; un secondo attestato con l’indicazione della categoria specifica (comprensiva della categoria A13, anche se con data antecedente? oppure senza alcuna indicazione della categoria A13?).</p>			
151	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.13, Par.3.13.2	47	<p>Aggiornare l’obiettivo della formazione per il personale diverso dai passeggeri che deve accedere alla SRA includendo anche la comprensione da parte del discente della natura della minaccia attuale nonché del rispettivo ruolo e responsabilità allo scopo di contribuire alla protezione del sistema di sicurezza dell’aviazione civile.</p>	<p>3.13.2 Obiettivi della formazione</p> <p>L’obiettivo principale è quello di garantire che le persone diverse dai passeggeri che devono accedere senza scorta alle aree sterili comprendano l’importanza del proprio ruolo e responsabilità nel contribuire alla protezione del sistema di sicurezza dell’aviazione civile da atti di interferenza illecita anche attraverso la consapevolezza del quadro di minaccia attuale. I discenti devono altresì conoscere gli obiettivi e dell’organizzazione della sicurezza aerea ivi compreso la necessità di ottemperare alle misure di sicurezza previste.</p>	Accolto	Modificato il paragrafo 3.12.2 come proposto.
152	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.13, Par.3.13.3	47	<p>La formazione per il personale diverso dai passeggeri che deve accedere senza scorta alle SRA in accordo al punto 11.2.6 del Reg. (UE) n. 2015/1998 non include gli elementi di cybersecurity come invece indicato al capitolo 3.13.3 lettera i) del presente Manuale.</p> <p>Seppure si raccomanda di mantenere l’obbligo di detto requisito, si raccomanda di tenere separata la formazione sulla cybersecurity in accordo al punto 11.2.8 del Reg.UE 2015/1998.</p> <p>Maggiori dettagli e considerazioni sono riportati al cap.3.16.1 e 3.16.3 del presente modulo commenti.</p>	<p>3.13.3 Competenze da acquisire</p> <p>Formazione specifica (punto 11.2.6 del Reg. (UE) n. 2015/1998):</p> <p>[...]</p> <p>(i) conoscenza degli elementi di cybersecurity, commisurata alla mansione e alla responsabilità (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998).</p> <p>Aggiungere:</p> <p>Formazione di base per le persone con mansioni e responsabilità attinenti alle minacce informatiche (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998):</p>	Non accolto	Il riferimento normativo (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998) relativo alla cyber security è riportato all’interno degli argomenti elencati nella formazione specifica delle singole categorie.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

					Conoscenza degli elementi di cyber security, commisurata alla mansione e alla responsabilità (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998).		
153	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.13, Par.3.13.4	48	Allineare la terminologia utilizzata per i metodi di insegnamento a quanto riportato MANUALE DELLA FORMAZIONE E CERTIFICAZIONE PER LA SECURITY al capitolo 2.4.1.	<p>3.12.4 Metodi di insegnamento</p> <p>La formazione consiste nella combinazione dei seguenti metodi di insegnamento:</p> <p>C. Formazione Teorica deve essere effettuata secondo almeno uno dei seguenti metodi:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Formazione in aula; -Videoconferenza sincrona; formazione in videoconferenza asincrona -Sistema di formazione asincrono (e-learning). 	Accolto	Per tutte le categorie di formazione sono stati specificati i metodi di insegnamento.
154	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.13, Par.3.13.6	48	<p>Le ore di formazione periodica proposte al punto 3.13.5 del Manuale della Formazione sembrano non essere adeguate al contenuto previsto per la formazione stessa.</p> <p>Gli argomenti della formazione periodica sono esattamente gli stessi della formazione iniziale e considerando l'importanza del corso di sensibilizzazione alla sicurezza aerea sarebbe opportuno mantenere lo stesso monte ore per la formazione iniziale e ricorrente.</p>	<p>3.13.6 Durata minima formazione periodica</p> <p>Il personale effettua ogni cinque anni un corso di aggiornamento teorico sulle competenze già acquisite ed eventuali innovazioni di almeno 3 ore.</p> <p>In aggiunta:</p> <ul style="list-style-type: none"> -1 ore <u>formazione di base</u> cybersecurity 	Non accolto	Le durate risultano essere congrue in relazione ai programmi didattici. Ciononostante le durate dei singoli moduli formativi sono da intendersi come durate “minime”.
155	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.14, Par.3.14.1	49	<p>Il punto 11.2.7 del Regolamento (UE)n.2015/1998 definisce l'obbligo di una formazione generale di sensibilizzazione per alcune specifiche figure che pur non accedendo all'area sterile aeroportuale svolgono funzioni correlate all'attività in airside (es.dipendenti fornitore regolamentato provviste di bordo, trasportatore, ecc.).</p> <p>Visto tuttavia che tutti dovrebbero contribuire alla protezione del sistema anche attraverso maggiore consapevolezza dei principi della cultura della security sul posto di lavoro, del reporting, ecc. si richiede la possibilità di estendere il campo di applicazione della formazione per la categoria A14 anche ad altre figure facenti parte del Sistema dell'aviazione civile. In particolare quelle figure che fanno parte delle Organizzazioni del Sistema dell'aviazione civile, ma le cui</p>	<p>3.14.1 Applicabilità</p> <p>Personale, diverso da quello che effettua i controlli di sicurezza, del:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● fornitore regolamentato di provviste di bordo che ha accesso alle provviste di bordo identificabili per essere trasportate per via aerea; ● fornitore conosciuto di provviste di bordo che ha accesso alle provviste di bordo identificabili per essere trasportate per via aerea; ● fornitore conosciuto di forniture per l'aeroporto che ha accesso alle forniture identificabili come tali; ● trasportatore di cui al punto 6.6.1.3 del Reg. (UE) n. 2015/1998; ● personale che richiede il tesserino di ingresso in aeroporto di colore giallo “aree non sterili”. 	Non accolto	Formazione attualmente non prevista dal quadro normativo vigente.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p>attività non sono esplicitamente indicate nel Regolamento (UE)n.2015/1998 (es.personale call centre, risorse umane, engineering di operatori quali il vettore aereo).</p> <p><u>Detto trainig non deve essere tuttavia obbligatorio, ma facoltativo in base alla necessità delle Organizzazioni</u> (in particolare di quelle strutturate con un Security Management System - SeMS)..</p> <p>Qualora detta proposta venisse accettata, seppure riferendo agli stessi marco-elementi della formazione previsti da Regolamento (UE)n.2015/1998 11.2.7, il programma di formazione dovrebbe focalizzarsi sulle misure di security applicabili al proprio ambito di lavoro/Organizzazione anziché alle misure di security aeroportuali.</p>	<p>Facoltativo:</p> <p>Personale delle organizzazioni che operano nell’ambito dell’aviazione civile, non comprese nella formazione obbligatoria del Regolamento (UE)n.2015/1998 punto 11.2.7.</p>		
156	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.14, Par.3.14.2	49	<p>Aggiornare l’obiettivo della formazione per il personale che necessita di una formazione generale di sensibilizzazione sulla sicurezza includendo anche la comprensione da parte del discente della natura della minaccia attuale nonché del rispettivo ruolo e responsabilità allo scopo di contribuire alla protezione del sistema di sicurezza dell’aviazione civile.</p>	<p>3.13.2 Obiettivi della formazione</p> <p>L’obiettivo principale è quello di garantire che il personale che necessita di una formazione generale di sensibilizzazione sulla sicurezza aerea comprenda l’importanza del proprio ruolo e responsabilità nel contribuire alla protezione del sistema di sicurezza dell’aviazione civile da atti di interferenza illecita anche attraverso la consapevolezza del quadro di minaccia attuale. I discenti devono altresì conoscere gli obiettivi e dell’organizzazione della sicurezza aerea ivi compreso la necessità di ottemperare alle misure di sicurezza previste.</p>	Accolto	Modificato il paragrafo 3.14.2 come proposto.
157	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.14, Par.3.14.3	50	<p>La formazione per il personale che necessita di una formazione generale di sensibilizzazione sulla sicurezza aerea in accordo al punto 11.2.7 del Reg. (UE) n. 2015/1998 non include gli elementi di cybersecurity come invece indicato al capitolo 3.14.3 lettera f) del <i>Manuale della Formazione e Certificazione per la Security</i>.</p> <p>Seppure si raccomanda di mantenere l’obbligo di detto requisito, si raccomanda di tenere separata la formazione sulla cybersecurity in accord al punto 11.2.8 del Reg.UE 2015/1998.</p>	<p>3.14.3 Competenze da acquisire</p> <p>Formazione specifica (punto 11.2.7 del Reg. (UE) n. 2015/1998):</p> <p>[...]</p> <p>f) conoscenza degli elementi di cybersecurity, commisurata alla mansione e alla responsabilità (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998).</p> <p>Aggiungere:</p> <p>Formazione di base per le persone con mansioni e responsabilità attinenti alle minacce informatiche (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998):</p> <p>Conoscenza degli elementi di cyber security, commisurata alla mansione e</p>	Non accolto	Il riferimento normativo (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998) relativo alla cyber security è riportato all’interno degli argomenti elencati nella formazione specifica delle singole categorie.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				Maggiori dettagli e considerazioni sono riportati al capitol xxx del presente modulo.	alla responsabilità (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998).		
158	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.14, Par.3.14.4	50	Allineare la terminologia utilizzata per i metodi di insegnamento a quanto riportato MANUALE DELLA FORMAZIONE E CERTIFICAZIONE PER LA SECURITY al capitolo 2.4.1.	3.14.4 Metodi di insegnamento La formazione consiste nella combinazione dei seguenti metodi di insegnamento: D. Formazione Teorica deve essere effettuata secondo almeno uno dei seguenti metodi: -Formazione in aula; -Videoconferenza sincrona; formazione in videoconferenza asincrona -Sistema di formazione asincrono (e-learning).	Accolto	Per tutte le categorie di formazione sono stati specificati i metodi di insegnamento.
159	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.14, Par.3.14.5	50	Aggiungere il rifeirmento alla formazione sulla cybersecurity.	3.14.5 Durata minima formazione iniziale La <u>formazione teorica</u> ha una durata di almeno 2 ore. In aggiunta: -1 ore formazione di base cybersecurity	Non accolto	Il contenuto formativo relativo alla cybersecurity è erogato nell'ambito della formazione già prevista per la categoria in argomento, senza modificarne la durata minima.
160	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.14, Par.3.14.6	50	Le ore di formazione periodica proposte al punto 3.14.6 del Manuale della Formazione sembrano non essere adeguate al contenuto previsto per la formazione stessa.	3.14.6 Durata minima formazione periodica Il personale effettua ogni cinque anni un corso di <u>aggiornamento teorico</u> sulle competenze già acquisite ed eventuali innovazioni di almeno 1 2 ore. In aggiunta: -1 ore formazione di base cybersecurity	Non accolto	La durata risulta essere congrua in relazione ai programmi didattici. Ciononostante la durata del singolo modulo formativo è da intendersi come durata “minima”. Il contenuto formativo relativo alla cyber security è erogato nell'ambito della formazione già prevista per la categoria in argomento, senza modificarne la durata minima.
161	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.15, Par.3.15	51	Visto che le misure per la sicurezza in volo vengono attuate dagli equipaggi necessariamente in airside/a bordo dell'aeromobile ove pertanto è necessario essere in possesso di una Crew Identification Card (=rilascio previo Background Check rafforzato), si raccomanda di considerare l'ammissione al corso previo superamento con esito positivo al background check rafforzato anziché al background check standard. Si evidenzia inoltre che gli equipaggi di condotta e di cabina hanno l'obbligo di completare anche il training security in accordo alla categoria A13 (Ref.Reg.CE 300/2008 11.2 e	3.15. Categoria A15 (punto 11.2.3.11 del Reg. (UE) n. 2015/1998) Membri dell'equipaggio di condotta e di cabina che mettono in atto misure per la sicurezza in volo. L'AMMISSIONE AL CORSO È SUBORDINATA ALL'ESITO POSITIVO DEL CONTROLLO DEI PRECEDENTI PERSONALI (ALMENO BACKGROUND CHECK STANDARD-BACKGROUND CHECK RAFFORZATO) IN OSSERVANZA A QUANTO INDICATO AL PUNTO 11.1.5 DEL REGOLAMENTO (UE) N. 2015/1998 Per l'ottenimento e mantenimento del Tesserino Identificativo di Membro di	Non accolto	L'ultimo capoverso del p. 11.1.5 del Reg. UE 2015/1998 prevede che ogniquialvolta si renda necessario un controllo rafforzato dei precedent personali, questo deve essere completato interamente prima che la persona possa seguire la formazione di cui ai punti da 11.2.3.1. a 11.2.3.5. La Cat. A15 non rientra tra le suddette fattispecie. La Cat. A15 comprende la Cat. A13 in quanto, tra gli argomenti previsti per la Cat. A15 (vedi p. 3.15.3) sono stati aggiunti gli argomenti di cui alla lettera p) e q) relativi a: - <i>awareness of access control and relevant screening procedures;</i> - <i>knowledge of airport identification cards used at the airport).</i>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				Reg.UE). Il programma di formazione 11.2.3.11 del reg.UE 2015/1998 non comprende tutti gli argomenti necessari invece per poter utilizzare con consapevolezza la Crew Identification Card (es. (e) awareness of access control and relevant screening procedures; (f) knowledge of airport identification cards used at the airport)	Equipaggio, gli equipaggi di condotta e di cabina dovranno altresì completare un addestramento iniziale e ricorrente in accordo alla categoria A13.		
162	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.15, Par.3.15.2	51	L'obiettivo della formazione per i membri di equipaggio di Condotta e di cabina dovrebbe essere più ampio rispetto quanto invece attualmente descritto al capitolo 3.15.2 del <i>Manuale della Formazione e Certificazione per la Security</i> che si limita all'applicazione di metodologie standardizzate. Oltre all'attuazione delle misure di security in accordo alla normativa vigente, allo scopo di accrescere la cultura della sicurezza è sempre fondamentale rendere cosapevole chi si occupa poi delle misure di security di quello che è il quadro della minaccia attuale ed i rispettivi ruoli e responsabilità nel contribuire alla protezione del Sistema dell'aviazione civile,	Allo scopo di contribuire efficacemente alla protezione del sistema dell'aviazione civile da atti di interferenza illecita, il corso pone l'obiettivo di assicurare che gli equipaggi di condotta e di cabina conoscano la natura della minaccia attuale, comprendano il quadro giuridico di aviation security in ambito nazionale ed internazionale nonché il rispettivo ruolo e responsabilità in tale contesto. Inoltre assicurare che gli stessi equipaggi abbiano le competenze e conoscenze delle misure di aviation security necessarie per svolgere efficacemente i compiti a loro assegnati.	Accolto	Modificato il paragrafo 3.15.2 come proposto.
163	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.15, Par.3.15.3	52	Il riferimento europeo alla formazione specifica sembrerebbe essere incompleto: oltre al punto 11.2.3.11 del Reg. (UE) n. 2015/1998 si dovrebbe fare riferimento anche al punto 11.2.8.2. Tuttavia: Si suggerisce di mantenere distinta la formazione per la categoria A15 da quella per la categoria A16.	Nel seguente capitolo eliminare la lettera r): 3.15.3 Competenze da acquisire Formazione specifica (punto 11.2.3.11 del Reg. (UE) n. 2015/1998): [...] [...] r) conoscenza degli elementi di cyber security, commisurata alla mansione e alla responsabilità (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998) Aggiungere il seguente paragrafo: Formazione base di sensibilizzazione alla cybersecurity: conoscenza degli elementi di cyber security, commisurata alla mansione e alla responsabilità (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998).	Non accolto	Il riferimento normativo (punto 11.2.8 del Reg. (UE) n. 2015/1998) relativo alla cyber security è riportato all'interno degli argomenti elencati nella formazione specifica delle singole categorie.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” (1)

164	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.15, Par.3.15.4	52	<p>Allineare la terminologia utilizzata per i metodi di insegnamento a quanto riportato MANUALE DELLA FORMAZIONE E CERTIFICAZIONE PER LA SECURITY al capitolo 2.4.1.</p> <p>Inoltre in accordo al Reg.UE 2015/1998 si evidenzia che la parte pratica dovrebbe essere d’obbligo per la categoria A15 essendovi alcune “abilità” da acquisire:</p> <p>(f) <i>ability to identify prohibited articles;</i></p> <p>(g) <i>knowledge of how prohibited articles may be concealed;</i></p> <p>(h) <i>ability to implement aircraft security searches to a standard sufficient to reasonably ensure the detection of concealed prohibited articles;</i></p> <p>(j) <i>ability to protect flight deck during the flight;</i></p> <p>(n) <i>ability to respond appropriately to security related incidents and emergencies on board an aircraft.</i></p>	<p>3.6.4 Metodi di insegnamento</p> <p>La formazione consiste nella combinazione dei seguenti metodi di insegnamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Formazione Teorica deve essere effettuata secondo almeno uno dei seguenti metodi: <p>-Formazione in aula;</p> <p>-Videoconferenza sincrona;</p> <p>-formazione in videoconferenza asincrona</p> <p>Sistema di formazione asincrona (e-learning); e</p> <p>Formazione pratica</p>	Accolto	<p>Per tutte le categorie di formazione sono stati specificati i metodi di insegnamento.</p> <p>Inserita al par. 3.15.4 la previsione della formazione pratica, non riportata per un refuso, dato che al p. 3.15.5 era stata prevista una formazione pratica di almeno 2 ore.</p>
165	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.15, Par.3.15.5	52	<p>Le ore di formazione iniziale proposte al punto 3.15.5 del Manuale della Formazione sembrano non essere adeguate al contenuto previsto per la formazione stessa.</p> <p>È opportuno valutare anche il commento di cui sopra relativo alla formazione obbligatoria per la categoria A13 (par.3.15) per stabilire il monte ore da assegnare alla categoria A15. È infatti da considerare che le lettere a), b) e c) del Reg.UE 2015/1998 11.2.3.11 sono incluse anche nella categoria A13 e non dovrebbero essere ripetute se già trattate in precedenza [nella categoria A13].</p>	<p>15.5 Durata minima formazione iniziale</p> <p>La <u>formazione teorica</u> ha una durata di almeno:</p> <p>-6 ore CAT A15</p> <p>La <u>formazione pratica</u> ha una durata di almeno:</p> <p>-2 ore CAT A15</p> <p>In aggiunta:</p> <p>-3 ore CAT A13; e</p> <p>-1 ora formazione base cybersecurity</p>	Non accolto	<p>La durata risulta essere congrua in relazione ai programmi didattici. Ciononostante la durata del singolo modulo formativo è da intendersi come durata “minima”.</p> <p>La distribuzione delle ore di formazione iniziale è lasciata alla responsabilità dell’Istruttore Certificato.</p> <p>Per dare la possibilità al personale in possesso della Cat.A13 di seguire una formazione ridotta, in caso di acquisizione della formazione per le Cat. A6,A7,A8 e A15, si è prevista l’integrazione del seguente punto all’interno della “Parte 9 – Computo ore di formazione”:</p> <p><i>“Se già in possesso della cat. A13, la durata complessiva della formazione iniziale delle cat. A6/A7/A8/A15 è ridotta di 1 ora.</i></p>
166	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.15, Par.3.15.6	52	<p>Le ore di formazione periodica proposte al punto 3.15.6 del Manuale della Formazione, considerate anche la frequenza quinquennale di detta formazione, sembrano non essere adeguate al contenuto previsto per la formazione stessa.</p> <p>Poiché il programma di formazione iniziale e periodico è il medesimo, si raccomanda di mantenere un monte</p>	<p>3.15.6 Durata minima formazione periodica</p> <p>La <u>formazione teorica</u> ha una durata di almeno:</p> <p>-3 ore CAT A15</p> <p>La <u>formazione pratica</u> ha una durata di almeno:</p> <p>-2 ore CAT A15</p>	Non accolto	<p>Le durate risultano essere congrue in relazione ai programmi didattici. Ciononostante le durate dei singoli moduli formativi sono da intendersi come durate “minime”.</p> <p>La formazione è stata modificata in termini di frequenza, da quinquennale a triennale.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				ore similar per la formazione iniziale e/o periodica.	In aggiunta: -3 ore CAT A13; e -1 ora formazione base cybersecurity		
167	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.16, Par.3.16	53	Rinominare titolo categoria della formazione A16 come da Reg.UE 2015/1998 11.2.8. Vedi anche commento successivo.	3.16 Categoria A16 (punto 11.2.8.2 del Reg. (UE) n. 2015/1998) Addestramento delle persone con mansioni e responsabilità attinenti alle minacce informatiche	Non accolto	La categoria è riferita esclusivamente al personale che dispone di diritti di amministratore di sistema o che ha accesso illimitato non controllato a dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione fondamentali per l'aviazione civile. Tutto il restante personale riceve una formazione di cybersecurity commisurata alla mansione e alla responsabilità.
168	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.16, Par.3.16.1	53	L'attuale applicabilità del modulo di addestramento categoria A16, incluse le competenze da acquisire non indirizzano la formazione al personale effettivamente interessato dalla formazione e non coprono le necessità di adempimento ai requisiti del Regolamento (UE)n.2015/1998 11.2.8.2. L'attuale <i>Manuale della formazione e Certificazione per la Security</i> , pur definendolo di base, indirizza un training dettagliato/specifico sulla cybersecurity a coloro che svolgono mansioni di security (dalla Categoria A1 alla categoria A15) seppure gli stessi non siano né amministratori di Sistema né abbiano accesso a dati e sistemi critici. Lo stesso Manuale richiede un accenno alla tematica di cybersecurity per la categoria A13 e A14 senza tuttavia attribuire un monte ore e creare dunque una effettiva cultura base di sensibilizzazione sulla tematica della sicurezza informatica (“igiene informatica”). Altresì esclude invece completamente dalla formazione tutti i soggetti definiti amministratori di Sistema e/o soggetti con accesso illimitato non controllato a dati e sistemi critici (come invece mandatorio da Regolamento (UE)n.2015/1998). Oltre ad un contenuto della formazione inappropriato per il ruolo svolto, si evidenzia infatti che associando la formazione di base e specifica di cybersecurity esclusivamente alle categorie dalla A1 alla A15, si escludono la maggior parte dei soggetti invece realmente destinatari della formazione obbligatoria (es.ISO/ISM, ITC Manager; soggetti che accedono a dati e sistemi critici	3.16.1 Applicabilità Tutto il personale con un'unfluenza diretta e/o indiretta su dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione ovvero: A. Personale che non gestisce alcun sistema informatico, ma che potrebbe osservare oppure causare violazioni della sicurezza informatica. Detto personale è indetificato <i>OPZIONE1:</i> Nelle categorie dalla A1 alla A11 e categoria 15 devono ricevere una formazione di sensibilizzazione generale sulle minacce informatiche e di come proteggere i sistemi («igiene informatica»; <i>OPZIONE 2 [per coinvolgere tutto il personale che opera nel sistema dell'aviazione civile, a prescindere se attua o meno specifiche misure di security]:</i> Nelle categorie A13 e A14 devono ricevere una formazione di sensibilizzazione generale sulle minacce informatiche e di come proteggere i sistemi («igiene informatica») B. Personale che utilizza sistemi informatici, ma che non ha diritti di amministratore per modificare dati e sistemi dell'informazione critici; C. Personale che dispone di diritti di amministratore o di accesso illimitato non controllato a dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione utilizzati per la sicurezza dell'aviazione civile oppure che sono state altrimenti individuate nella valutazione dei rischi a norma	Non accolto	La categoria A16 è riferita esclusivamente al personale che dispone di diritti di amministratore di sistema o che ha accesso illimitato non controllato a dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione fondamentali per l'aviazione civile. Tutto il restante personale riceve una formazione di cybersecurity commisurata alla mansione e alla responsabilità, così come specificato nella nota ENAC-PROT-19/10/2021-0119412-P.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

			<p>individuate dal Vettore e Gestore anche se non amministratori di Sistema, gli amministratori di sistemi dipendenti delle Organizzazioni e/o fornitori di servi ITC esterni, ecc.). Nella maggior parte dei casi gli stessi non svolgono specifiche funzioni di security in aeroporto e/o a bordo degli aeromobili: non essendo dunque in possesso di un Tesserino di Ingresso in Aeroporto e/o Tesserino Identificativo di Membro di Equipaggio, secondo l'attuale <i>Manuale della Formazione ENAC</i> e punto 3.16.1 non devono (erroneamente) essere formati.</p> <p>Si suggerisce di rivedere la formazione sulla cybersecurity tenendo conto del documento della Commissione Europea “<i>Information Note on the implementation of the cybersecurity preventive measures under Regulation (EU) 2019/1583 - AVSEC Doc 10504</i>” punto 11.2.8 (11.2.8.1 and 11.2.8.2), pag. 26, allo scopo di indirizzare la formazione di sensibilizzazione generale appropriata (cybersecurity culture generale) a tutto il personale che ne ha la necessità ed in aggiunta una formazione specifica a chi è amministratore di Sistema e/o ha accesso illimitato non controllato ai dati e sistemi critici individuate dal Gestore, Vettore aereo e altri soggetti sulla base di quanto richiesto nel Regolamento (UE)n.2015/1998 punti 1.7.1 e 1.7.2.</p> <p>Per quanto riguarda la formazione di base (“igiene informatica”) la Nota Informativa EU di cui sopra oltre a dettagliare un programma di formazione più appropriato per la specifica platea rispetto a quanto proposto nel <i>Manuale della formazione e Cetificazione per la Security</i> APPENDICE 9 punto 13), suggerisce di associarlo alle categorie da A1 a A15 definendoli “<i>Personale che non gestisce alcun sistema informatico, ma che potrebbe osservare oppure causare violazioni della sicurezza informatica</i>”.</p> <p>Visto che si tratta di “igiene informatica” di base, in alternativa alle categorie da A1 a A15 e per coinvolgere tutto il personale che opera nel sistema dell’aviazione civile, a prescindere se attua o meno specifiche misure di security una</p>	<p>del punto 1.7.3 del Regolamento (UE)n.2015/1998.</p> <p>Security Manager, responsabili della security nazionali o locali (categoria A12)</p>		
--	--	--	--	---	--	--

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p>valida alternativa sarebbe quello di associarlo alle categorie A13 e A14.</p> <p>Se associato alle categorie A13 e A14 non dovrebbe poi essere associato anche alle restanti categorie.</p> <p>Diversamente, se rimane l’associazione a tutte le categorie (come è attualmente) togliere gli elementi copresi APPENDICE 9 punto 13), per le categorie A13 e A14.</p> <p>Il programma di formazione di base è il medesimo. Non c’è dunque distinzione tra formazione base per CAT A13/A14 e le altre categorie.</p> <p>La formazone specifica è invece a indirizzare ai Security Manager e gli esperti del settore (es.amministratori di Sistema).</p>			
169	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.16, Par.3.16.2	53	<p>Diversamente da quanto indicato al par. 3.16.2 del <i>Manuale della Formazione e Certificazione per la Security</i>, la formazione sulla cybersecurity non interessa solo il personale che dispone di diritti di amministratore o di accesso illimitato non controllato a dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell’informazione e della comunicazione, bensì riguarda tutte persone con mansioni e responsabilità attinenti alle minacce informatiche. Non necessariamente amministratori di sistema.</p>	<p>3.16.2 Obiettivi della formazione</p> <p>L’obiettivo è quello di garantire che il personale a tutti i livelli sia consapevole del potenziale impatto di un incidente/attacco informatico. In particolare il personale con mansioni e responsabilità attinenti alle minacce informatiche oppure che hanno accesso a dati o sistemi fondamentali di tecnologia dell’informazione e della comunicazione riceve un addestramento adeguato e specifico al ruolo ricoperto, commisurato alle rispettive mansioni e responsabilità e deve essere sensibilizzato riguardo ai rischi qualora ciò sia reso necessario dalla funzione che riveste.</p>	Non accolto	<p>La categoria è riferita esclusivamente al personale che dispone di diritti di amministratore di sistema o che ha accesso illimitato non controllato a dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell’informazione e della comunicazione fondamentali per l’aviazione civile.</p> <p>Tutto il restante personale riceve una formazione di cyber security commisurata alla mansione e alla responsabilità.</p>
170	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.16, Par.3.16.3	53	<p>Nelle competenze da acquisire indicate al par.3.16.3 del <i>Manuale della Formazione e Certificazione per la Security</i> mancano le indicazioni per la formazione di base.</p> <p>Per quanto riguarda la formazione di base e specifica si raccomanda di fare riferimento al programma di formazione suggerito nel documento della Commissione Europea “<i>Information Note on the implementation of the cybersecurity preventive measures under Regulation (EU) 2019/1583 - AVSEC Doc 10504</i>” a pagg.28-29 (punti 11 e 12), anche per poter equiparare la formazione in</p>	<p>3.16.3 Competenze da acquisire</p> <p>Formazione di base:</p> <p>(a) Consapevolezza del potenziale impatto di un incidente/attacco informatico; e</p> <p>(b) conoscenza delle migliori prassi in materia di sicurezza informatica “igiene informatica” (es. protezione e aggiornamento delle password, gestione di una chiavetta USB oppure memorie esterne, phishing e social engineering).</p> <p>Formazione specifica:</p> <p>(a) conoscenza degli elementi che contribuiscono alla creazione di una</p>	Parzialmente accolto	Le competenze della formazione relativa alla cat. A16, riportate al par. 3.16.3, sono state parzialmente integrate.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

			<p>Italia con quella degli altri Stati Europei.</p> <p>Si evidenzia inoltre che il concetto di cybersecurity non è importante solo per gli aeroporti come invece indicato alle lettere c) e f) del par.3.16.3 del Manuale della Formazione, ma interessa tutto il sistema dell'aviazione civile (es.Vettori aerei, trasporto cargo, provviste di bordo, ecc.).</p> <p>In merito alla lettera h) del par.3.16.3 ovvero l'obbligo di segnalazione di minacce e incidenti informatici significativi alle autorità competenti o ai Computer Security Incident Response Teams (CSIRT) si evidenzia come detta funzione sia spesso in capo all'Information Security Officer/Manager (ISO/ISM) delle Organizzazioni (oppure a figure similari in ambito di Information Security) e non all'Aviation Security Manager. Diversamente da altre normative che riguardano la sicurezza informatica (es.Direttiva NIS, PART-IS EASA) il Reg.UE 2015/1998 non prevede infatti la notifica da parte dell'Aviation Security Manager di incidenti all'Autorità competente.</p> <p>L'ISO e/o altre figure similari sono invece direttamente responsabili della notifica degli incidenti al CSIRT. Tuttavia in accordo al <i>Manuale della Formazione Security ENAC</i> (erroneamente) non sono destinatari della formazione come da Reg.UE 2015/1998 (in quanto non in possesso di un Tesserino di Ingresso in Aeroporto e non svolge alcuna funzione specifica di aviation security dalla categoria A1 alla categoria A15): si raccomanda di eliminare tale riferimento e tenere un requisito di reporting più generico.</p> <p>Qualora ENAC valuti di indirizzare la formazione specifica di cybersecurity anche a figure diverse dal personale formato per le categorie da A1 ad A15, vista l'alta specializzazione di alcune figure preposte alla sicurezza informatica (es.ISO/ISM), si richiede di voler valutare l'approvazione di corsi di aggiornamento/formazione anche se non erogati da un Istruttore Security Certificato ENAC e/o "esperti" in ambito di cybersecurity da esso selezionati.</p>	<p>solida e resiliente cultura della sicurezza informatica (cybersecurity) all'interno della propria organizzazione;</p> <p>(b) consapevolezza delle vulnerabilità della sicurezza informatica (cybersecurity);</p> <p>(c) conoscenza delle modalità di attacco ai sistemi, compresi i tentativi di social engineering;</p> <p>d) conoscenza delle misure di protezione per prevenire un attacco informatico oppure minimizzarne le conseguenze;</p> <p>(e) consapevolezza di come potrebbe manifestarsi un attacco informatico che altera le risorse del sistema oppure che ne influenza il corretto funzionamento;</p> <p>f) conoscenza delle possibili azioni da intraprendere nel caso in cui si sospetti che una parte dell'infrastruttura aeronautica (ovvero interessi dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione) possa essere stata oggetto di un attacco informatico, comprese le procedure di contingency da attuare e la segnalazione obbligatoria degli eventi, incidenti e/o eventi sospetti che potrebbero essere collegati a un attacco informatico;</p> <p>g) conoscenza delle procedure di comunicazione in caso di eventi e/o incidenti di cybersecurity (ad esempio, chi è responsabile e/o risponde della cybersecurity nell'organizzazione);</p> <p>(h) conoscenza delle misure/controlli di protezione fisica legata alla cybersecurity (es. Perimetro di sicurezza fisica, controllo degli accessi incluso accesso limitato alle aree sensibili, protezione di uffici, sale e strutture, Clear Desk and Clear Screen policy, protezione fisica degli asset fuori dal luogo di lavoro, ecc.).</p> <p>I contenuti della formazione di base e della formazione specifica devono tenere conto della natura in continua evoluzione del settore della cybersecurity.</p>		
--	--	--	---	--	--	--

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” (1)

171	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.16, Par.3.16.4	54	Allineare la terminologia utilizzata per i metodi di insegnamento a quanto riportato MANUALE DELLA FORMAZIONE E CERTIFICAZIONE PER LA SECURITY al capitolo 2.4.1.	<p>3.16.4 Metodi di insegnamento</p> <p>La formazione consiste nella combinazione dei seguenti metodi di insegnamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Formazione Teorica deve essere effettuata secondo almeno uno dei seguenti metodi: <p>-Formazione in aula;</p> <p>-Videoconferenza sincrona;</p> <p>-formazione in videoconferenza asincrona</p> <p>Sistema di formazione asincrona (e-learning).</p>	Accolto	Per tutte le categorie di formazione sono stati specificati i metodi di insegnamento.
172	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.16, Par.3.16.5	54	Le ore di formazione iniziale proposte al punto 3.16.5 del Manuale della Formazione sembrano non essere adeguate alla tipologia di formazione e contenuto previsto per l'addestramento.	<p>3.16.5 Durata minima formazione iniziale</p> <p>La <u>formazione di base teorica</u> ha una durata di almeno 1 ora.</p> <p>La <u>formazione specifica teorica</u> ha una durata di almeno 4 ore.</p>	Non accolto	Le durate risultano essere congrue in relazione ai programmi didattici. Ciononostante le durate dei singoli moduli formativi sono da intendersi come durate “minime”.
173	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.3.16, Par.3.16.6	54	Le ore di formazione periodica e frequenza proposte al punto 3.16.6 del Manuale della Formazione sembrano non essere adeguate alla tipologia di formazione e contenuto previsto per l'addestramento.	<p>3.16.6 Durata minima formazione periodica</p> <p>Per la formazione di base è previsto un <u>aggiornamento teorico</u> sulle competenze già acquisite ed eventuali innovazioni di almeno 1 ore ogni 5 anni.</p> <p>Per la formazione specificata è previsto un <u>aggiornamento teorico</u> sulle competenze già acquisite ed eventuali innovazioni di almeno 4 ore ogni 3 anni.</p>	Parzialmente accolto	La durata del modulo formativo è da intendersi come durata “minima”. Tuttavia, la periodicità del corso di formazione periodico, tenuto conto della natura in continua evoluzione del settore della sicurezza delle informazioni, è stata definita con cadenza biennale.
174	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.4, Par.4.2	55	<p>I requisiti per il rilascio della certificazione di istruttore indicate alla lettera b) limitano l'accesso di candidatura solo per coloro che hanno avuto un <i>ruolo di responsabilità nell'aviation security ovvero “esperti” per almeno 5 anni</i>, con un impatto negativo in particolare di alcune Organizzazioni (es.Vettore aereo).</p> <p>Considerate ad es. le competenze specifiche di chi eroga la formazione categoria A15 per un Vettore aereo, non proprie di qualsiasi Istruttore Certificato, non vi sarebbe in un futuro la possibilità per alcuno di accedere alla certificazione di istruttore visti i limitati ruoli di responsabilità nell'aviation security oppure di esperti.</p> <p>Diversamente dal Gestore aeroportuale la struttura organizzativa di security di un Vettore aereo è tipicamente di dimensioni più ridotte</p>	<p>4.2 Requisiti per il rilascio della certificazione</p> <p>I candidati Istruttori devono soddisfare i seguenti requisiti:</p> <p>a)[...]</p> <p>b) conoscenza dell'ambiente di lavoro nel settore della sicurezza aerea, con esperienza minimo quinquennale in un ruolo di responsabilità nell'aviation security oppure nell'area operativa del vettore aereo;</p> <p>ovvero</p> <p>possesso di competenze nel campo dell'aviation security, con svolgimento di attività di formazione in qualità di esperto per almeno cinque anni continuativi nel settore</p> <p>c)[...]</p> <p>d)[...]</p>	Accolto	Il paragrafo 4.2 è stato integrato come proposto, specificando che, se il candidato ha esperienza nell'area operativa del vettore aereo, la richiesta di certificazione come istruttore certificato può essere presentata solo per le categorie A13, A14, A6, A7 e A15.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

			<p>pertanto il personale con “responsabilità di aviation security” è limitato. E gli esperti non sono una categoria normalmente utilizzata dal Vettore aereo.</p> <p>Questo impedirebbe di fatto la naturale flessibilità richiesta per un Operatore aereo sulla base delle fluttuazioni del personale (siano essi Istruttori Certificati piuttosto che necessità di formazione legate alla crescita della flotta aziendale).</p> <p>Al contempo vi sarebbero Istruttori ampiamente qualificati per la formazione security in accordo al Regolamento (UE)n.965/2012 AMC1 ORO.GEN.110(a) <i>Operator responsibilities/ SECURITY TRAINING PROGRAMME FOR CREW MEMBERS — CAT OPERATIONS</i> che potrebbero invece essere candidate per la formazione della categoria A15.. Poiché gli argomenti comuni con il Regolamento (UE)n.2015/1998 sono numerosi, ritengo che detti Istruttori sarebbero i più qualificati per poter accedere alla certificazione almeno per le categorie A13, A6, A7, A15. Diversamente il Vettore sarebbe costretto ad utilizzare Istruttori Security Certificati esterni, con una limitata flessibilità di impiego, costi aggiuntivi e probabilmente con limitata esperienza nel campo delle misure di security in volo.</p> <p>Visto inoltre che alcuni argomenti previsti per la categoria A15 presuppongono una conoscenza di policy e procedure riservate dello specifico vettore aereo* (normalmente redatte in coordinamento tra il Security Manager e il Nominated Person Flight Operations), si raccomanda maggiore flessibilità nella candidatura degli Istruttori di Security per le categorie A13, A6, A7, A15.</p> <p><i>* i) conoscenza della configurazione del tipo o dei tipi di aeromobili sui quali si presta servizio;</i></p> <p><i>j) capacità di proteggere la cabina di pilotaggio durante il volo;</i></p> <p><i>m) conoscenza delle procedure di comunicazione;</i></p> <p><i>n) capacità di reagire in modo appropriato a incidenti ed emergenze</i></p>	<p>e)[...]</p> <p>f) i candidati Istruttori che presentano domanda per la categoria A15, devono dimostrare il possesso di competenze nell'ambito degli elementi di sicurezza oggetto dell'insegnamento (es.attraverso l'evidenza di gestione pregressa della formazione security del personale di volo in accordo al Regolamento (UE)n.965/2012 AMC1 ORO.GEN.110(a) <i>Operator responsibilities/ SECURITY TRAINING PROGRAMME FOR CREW MEMBERS — CAT OPERATIONS</i>).</p>		
--	--	--	--	--	--	--

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p><i>relativi alla sicurezza a bordo di un aeromobile.</i></p> <p>Per quanto riguarda la formazione per la categoria A15, visto che il contenuto della formazione stessa presuppone una conoscenza specifica delle attività, politiche e procedure in capo al Vettore aereo, incluso il Regolamento (UE)n.965/2012 si raccomanda di aggiungere delle qualifiche minime per poter candidarsi ad erogare detta formazione.</p>			
175	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.4, Par.4.5	58	<p>Si raccomanda di allineare la frequenza del corso di aggiornamento periodico “Train the Trainer” a quella del corso di aggiornamento dell’Istruttore Certificato (ref. par. 4.7)</p>	<p>4.5 Durata minima della formazione iniziale</p> <p>[...]</p> <p>Il corso iniziale train the trainer ha una validità di 3 2 anni dalla data di effettuazione.</p>	Non accolto	<p>La validità del corso iniziale Train the Trainer è di massimo 3 anni dalla data di completamento. Questo principio consente al richiedente di sostenere l’esame di certificazione, organizzato dall’Autorità competente, anche se tenuto a intervalli superiori a due anni.</p>
176	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.4, Par.4.7	58	<p>Vista la complessità e la continua evoluzione del tema sulla cybersecurity, per la formazione periodica si raccomanda di dedicare un monte ore maggiore alla tematica.</p>	<p>4.7 Durata formazione periodica</p> <p>[...]</p> <p>La formazione ha una durata non inferiore a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 28 ore (quattro giorni), comprensiva di almeno 7 ore di cyber security. 	Non accolto	<p>La durata risulta essere congrua in relazione ai programmi didattici. Ciononostante le durate del singolo modulo formativo è da intendersi come durata “minima”.</p>
177	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.4, Par.4.12	61	<p>Per quanto riguarda l’estensione della certificazione di istruttore per la categoria A15, si prega di fare riferimento ai commenti riportati per il Cap.4, Par.4.2.</p> <p>Il personale della categorie A1 - A2 - A3 - A4 - A5 - A11 - A12 potrebbe mancare di esperienza pregressa nel campo tecnico-operativo security del vettore aereo e non è necessariamente qualificato per erogare la formazione A15.</p>	<p>4.12 Estensione della certificazione di Istruttore</p> <p>[...]</p> <ul style="list-style-type: none"> • gli Istruttori certificati per le Categorie A1 - A2 - A3 - A4 - A5 - A11 - A12 possono erogare formazione anche per le Categorie: <p>A6 - A7 - A8 - A9 - A10 - A13 - A14 - A15 - A16.</p> <p>[...]</p>	Non accolto	<p>Si è fatto riferimento al par. 8 della Circolare SEC-01A che prevede che gli Istruttori certificati per le categoria di personale A1-A2-A3-A4-A5-A11-A12-A12bis possono effettuare formazione anche per le altre categorie e alla nota Prot. ENAC 159249 del 22/12/2022, che prevede che gli istruttori certificati per le Cat. A6 e A7 possono erogare la formazione per la Cat. A15 (p.11.2.3.11).</p>
178	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	Cap.4, Par.4.13	63-64	<p>Qualora la formazione sia erogata in aula oppure in videoconferenza sincrona, si richiede la possibilità per l’Istruttore di redigere il registro in formato elettronico (anziché con firma del partecipante su modello cartaceo).</p> <p>La partecipazione al corso sarà attestata dall’Istruttore che confermerà nel registro elettronico la presenza.</p>	<p>4.13 Obblighi dell’Istruttore certificato</p> <p>[...]</p> <p>[...]</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ per attestare la partecipazione ai corsi l’Istruttore redige un registro cartaceo oppure elettronico. <p>La partecipazione al corso sarà confermata dalla firma del partecipante su registro cartaceo oppure dall’Istruttore</p>	Parzialmente accolto	<p>Al par. 4.13 “Obblighi dell’Istruttore certificato” è già previsto che l’Istruttore tenga un archivio in formato cartaceo e/o informatico sia del registro presenze degli allievi, sia degli attestati rilasciati per ogni singolo corso.</p> <p>E’ stato inserito l’obbligo del backup.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” (1)

					in caso di registro elettronico (accesso al registro attraverso User+Password nominativi dell’Istruttore).In caso di registrazione elettronica è richiesto un sistema elettronico di backup.		
179	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	PARTE 7 CARATTERISTICHE DEL SISTEMA DI E-LEARNING	92	<p>La formazione teorica iniziale e/o periodica per la categoria A15 con Sistema e-learning deve poter includere non solo elementi delle normative europee e PNS, ma anche policy e procedure del Vettore aereo sui temi di seguito elencati*, nonché eventuali metodi e procedure che il vettore aereo deve seguire per ottemperare alle disposizioni del programma nazionale per la sicurezza dell’aviazione civile dello Stato membro a partire dal quale esso effettua la prestazione di servizi [ref.Regolamento (CE)n.300/2008 art.6].</p> <p><i>* i) conoscenza della configurazione del tipo o dei tipi di aeromobili sui quali si presta servizio;</i></p> <p><i>j) capacità di proteggere la cabina di pilotaggio durante il volo;</i></p> <p><i>m) conoscenza delle procedure di comunicazione;</i></p> <p><i>n) capacità di reagire in modo appropriato a incidenti ed emergenze relativi alla sicurezza a bordo di un aeromobile.</i></p>	<p align="center">PARTE 7 CARATTERISTICHE DEL SISTEMA E-LEARNING</p> <p>Un Istruttore certificato che intende utilizzare il sistema e-learning per la formazione teorica iniziale e/o periodica, dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> • strutturare il corso sui contenuti delle normative europee e del PNS. Per la categoria A15 lettere i), j), m) n) il corso può includere anche policy e procedure del Vettore aereo nonché metodi e procedure che il vettore aereo deve seguire per ottemperare alle disposizioni del Programma Nazionale per la Sicurezza dell’Aviazione Civile dello Stato membro a partire dal quale opera. <p>[...]</p> <p>[...]</p>	Non accolto	<p>Il seguente punto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - “strutturare il corso sui contenuti delle normative europee e del PNS” <p>è da considerarsi “generico” con la finalità che lo specifico modulo formativo dovrà garantire, in termini di contenuti, l’aderenza al quadro normativo vigente e a procedure specifiche per ciascuna categoria di formazione.</p>
180	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	PARTE 9 COMPUTO ORE DI FORMAZIONE	95-110	<p>L’obiettivo descritto nel primo e secondo paragrafo del COMPUTO ORE DI FORMAZIONE a pagina 95 sembrano essere poco chiari. Risulta analogamente poco chiaro complesso il criterio di ESTENSIONE DI CATEGORIE a pag.109.</p> <p>Analogamente il sistema di combinazione delle ore di formazione da pag. 95 a pag.110 risulta essere estremamente complesso e non sempre coerente nelle varie combinazioni. Si suggerisce di utilizzare una matrice in alternative (vedi esempio allegato). Le combinazioni <i>tri- o più dimensionali</i> non sono raccomandate anche perché gli elementi comuni di formazione per le varie categorie sono limitati. Come riportato anche a seguire negli ELEMENTI DI INSEGNAMENTO, pur riferendo a programmi simili è</p>	Vedi esempio matrice formazione allegato.	Non accolto	<p>Il concetto di “estensione” di categorie tiene conto del fatto che le ulteriori categorie per cui si richiede la formazione vengono erogate in un momento successivo rispetto ad una formazione già ricevuta in precedenza.</p> <p>Posto che non è definibile a priori il tempo intercorrente tra la formazione originaria e le categorie per cui si chiede l’estensione, si ritiene che un numero di ore maggiore nel contesto di estensione rispetto all’abbinamento (che prevede una contestualità di erogazione) sia giustificato dal fatto che risulterebbe in ogni caso opportuno trattare nuovamente almeno una parte degli argomenti trattati in precedenza.</p> <p>L’istruttore, pertanto, eroga formazione tenendo in considerazione tale presupposto, nonché, eventuali necessità di trattare aggiornamenti normativi e/o procedurali intercorsi nel tempo tra la prima erogazione e l’estensione e ricadenti sulla/e categorie erogate in precedenza con la finalità di rendere il percorso formativo più completo, aggiornato ed efficace possibile.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p>raccomndato di declinare la tematica in base alla categoria di appartenenza.</p> <p>Inoltre come indicato nel commento 3.13.1, poiché la formazione per la categoria A13 è inclusa anche nelle categoria da A1 a 11 si suggerisce di definire un monte ore dedicato alla formazione categoria A13 alla quale poi aggiungere le ore per la formazione specifica.</p>			
181	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	APENDICE 3 – MODELLO DI ATTESTATO DI FORMAZIONE INIZIALE / PERIODICA	114	<p>Poiché le Organizzazioni sono sottoposte ad audit anche da parte di Entie/o Autorità non nazionali, per facilitare il monitoraggio da parte degli stessi, si suggerisce la redazione dell’attestato di formazione in lingua italiana+inglese e l’utilizzo dei riferimenti europei piuttosto oppure in aggiunta alle categorie di formazione ENAC.</p> <p>Visto che ogni Istruttore è iscritto con un numero seriale all’elenco Istruttori Certificati tenuto dall’ENAC, per snellire l’intestazione dell’attestato si suggerisce di sostituire il secondo e terzo paragrafo come da esempio attestato allegato.</p> <p>Inoltre inserire le ore di formazione iniziale/periodiche, nonché ev. Ore di riduzione del programma, ritengo crei molta consusione in termini di <i>compliance</i>, l’impossibilità di emettere in modo elettronico l’attestato e di fatto non fornisce nessun valore aggiunto al documento prodotto che deve di fatto confermare il completamento con successo del corso di formaione in accordo al Manuale della Formazione ENAC.</p> <p>Essendo l’Istruttore Certificato e monitorato da ENAC, lo stesso è responsabile della eventuale non ottempranza con l’erogazione dei corsi. È il registro che attesta orari del corso, totale ore, ecc. e non l’attestato.</p> <p>Le ore di formazione erogate sono peraltro comunicate preventivamente a ENAC prima dell’erogazione del corso e devono essere necessariamente in accordo al Manuale di Formazione ENAC. Possono altresì essere verificate in sede di audit accedendo eventualmente ai registri, test, ecc.</p>		Parzialmente accolto	<p>Il format dell’attestato è stato rivisitato come da “Appendice 3”, con l’inserimento dei riferimenti europei ed è stata prevista la facoltà di emetterlo in lingua inglese.</p> <p>Si ritiene necessario riportare nell’attestato il numero delle ore di formazione erogata.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				Si richiede pertanto di eliminare il requisito di includere le ore nell’attestato.			
182	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	APPENDICE 9 – ELEMENTI DI INSEGNAMENTO DELLA FORMAZIONE Punto 1)	133	Per maggiore chiarezza, si propone di aggiornare gli elementi di insegnamento come indicato a lato.	<p>APPENDICE 9 - ELEMENTI DI INSEGNAMENTO DELLA FORMAZIONE</p> <p>1) conoscenza degli atti di interferenza illecita già commessi nel passato nell’ambito dell’aviazione civile, degli atti terroristici e dei rischi attuali</p> <p>(CAT. A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A10, A11, A12, A13, A14, A15, ISTRUTTORE CERTIFICATO)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Illustrare il significato della parola minaccia in un contesto di sicurezza; ● illustrare chi può rappresentare una minaccia per l’aviazione civile (terroristi, criminali, persone unruly/disruptive, rifugiati/richiedenti asilo, insider, persone radicalizzate, estremisti) ● Spiegare le motivazioni di coloro che potrebbero rappresentare una minaccia per l’aviazione civile; ● Descrivere i precedenti atti di interferenza illecita, e le minacce attuali; <ul style="list-style-type: none"> ▪ Spiegare le ragioni per le quali l’aviazione civile è un target appetibile; ● Elencare i potenziali attacchi all’aviazione civile; ● Spiegare le motivazioni dei gruppi che potrebbero rappresentare una minaccia. 	Accolto	Integrati gli elementi di insegnamento della formazione del punto 1) come proposto.
183	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	APPENDICE 9 – ELEMENTI DI INSEGNAMENTO DELLA FORMAZIONE Punto 2)	133	<p>In relazione alla “conoscenza del Quadro normativo relativo alla sicurezza aerea”, aggiungere almeno per la categoria A12 gli elementi evidenziati a lato.</p> <p>Vedasi anche commenti relativi al par. 3.12.4.</p> <p>In generale si suggerisce di non accorpare sotto lo stesso elemento della formazione argomenti di natura e scopo diverso, ma di customizzare i contenuti in base alla categoria della formazione..</p>	<p>2) conoscenza del quadro normativo relativo alla sicurezza aerea</p> <p>(CAT. A1, A4, A5, A6, A7, A11, A12, ISTRUTTORE CERTIFICATO)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● [...]; ● [...]; ● [...] <p>In aggiunta, per la CAT A12:</p> <p>comprensione degli elementi di base per il controllo degli accessi nonché lo screening e protezione di passeggeri, bagagli a mano e da stiva, merci/posta, provviste di bordo e/o furniture di Aeroporto, sicurezza degli aeromobili + co-mail/co-mat + misure di sicurezza in volo (se del caso); processo di selezione e formazione.</p>	Notato	Come già individuato nel commento nr 4, il par. 3.12.7 è stato modificato includendo nella formazione per la CAT. A12 specifici punti dei syllabus delle singole categorie di formazione applicabili ai SM del gestore e del vettore senza imporre l’obbligo di ulteriore formazione specifica prevista dalle ulteriori Categorie riportate al suddetto punto.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

184	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	APPENDICE 9 – ELEMENTI DI INSEGNAMENTO DELLA FORMAZIONE Punto 3)	133	<p>Si suggerisce di snellire il contenuto del punto 3) e di porre maggiore enfasi all'importanza di contribuire alla protezione del Sistema.</p> <p>Integrare gli elementi della formazione necessari per l'accesso con scorta in airside (se del caso).</p> <p>I punti che si propone di eliminare (in rosso) dovrebbero essere invece trattati in altri elementi di insegnamento (es.punto 2))</p>	<p>3) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità delle persone che effettuano i controlli di sicurezza (CAT. A1, A4, A5, A6, A7, A8, A10, A11, A12, A13, A14, ISTRUTTORE CERTIFICATO)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spiegare l'obiettivo generale dell'applicazione delle misure di sicurezza relative al controllo dei passeggeri e dei loro bagagli; • Spiegare lo scopo generale dell'organizzazione della security dell'aviazione civile; • Illustrare l'organizzazione aeroportuale della security; • Spiegare le finalità dei Programmi di Sicurezza previsti dal Reg. (CE) n. 300/2008; • Illustrare i compiti, le responsabilità e le competenze giuridiche degli addetti ai controlli di sicurezza; • Illustrare le responsabilità e le competenze della Polizia; • illustrare le responsabilità del discente nell'ottemperare alle misure di security previste e l'importanza di contribuire attivamente alla protezione del Sistema dell'aviazione civile riportando eventuali situazioni e/o persone sospette. <p>Se richiesto, responsabilità e procedure da adottare qualora venga svolto il servizio di scorta in airside.</p>	Parzialmente accolto	Integrati gli elementi di insegnamento della formazione del punto 3) come proposto.
185	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	APPENDICE 9 – ELEMENTI DI INSEGNAMENTO DELLA FORMAZIONE Punto 4)	134	<p>Si raccomanda di allineare il titolo dell'elemento della formazione al Regolamento UE di riferimento.</p> <p>Eliminare ultimo punto in quanto il personale destinatario dello specifico elemento della formazione non si occupa di controllo degli accessi pertanto non dovrà intraprendere alcuna azione in caso sia necessario negare l'ingresso (ev.è un'azione che subisce che può essere ricompresa nei “requisiti di legge” di cui sopra) oppure specificare che deve essere trattato solo per la categoria A1.</p>	<p>4) conoscenza delle procedure di controllo d'accesso e della procedura di screening (CAT. A1, A4, A5, A6, A7, A8, A9*, A10*, A11, A12, A13, ISTRUTTORE CERTIFICATO)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Illustrare i principi e le modalità d'accesso alle aree aeroportuali; • Illustrare le procedure di screening pertinenti al quale il discente verrà sottoposto; • Illustrare i requisiti di legge per il controllo degli accessi comprese le esenzioni e le procedure speciali di sicurezza; 	Parzialmente accolto	<p>Aggiornato il titolo e sostituito “di legge” con “normativi”.</p> <p>L'istruttore certificato è il soggetto deputato a definire le modalità di trattazione degli argomenti per ciascuna categoria e, di conseguenza, orienterà il suo insegnamento sugli specifici elementi della formazione in base alle diverse categorie.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

					<ul style="list-style-type: none"> • Descrivere tutte le aree chiave dell'aeroporto (es Airside e Landside ecc.); • Descrivere la configurazione della postazione di controllo e i principi del sistema di controllo di accesso in uso presso l'aeroporto; • Spiegare le procedure di controllo dell'accesso; <p>Inoltre per la CAT A1:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spiegare le azioni da intraprendere nel caso sia necessario negare l'accesso all'area sterile. <p><i>* Qualora la persona sia titolare o debba richiedere un tesserino di ingresso in aeroporto.</i></p>		
186	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	APPENDICE 9 – ELEMENTI DI INSEGNAMENTO DELLA FORMAZIONE Punto 8)	135	Mancano I riferimenti di individuazione degli articoli proibiti a bordo dell'aeromobile: aggiungere pertanto detti riferimenti.	<p>8) capacità di individuare articoli proibiti (CAT. A1, A2, A3, A4, A5, A6, A9, A10, A11, A12, A15, ISTRUTTORE CERTIFICATO)</p> <p>[...]</p> <p>Definire ed individuare gli articoli proibiti a bordo di un aeromobile.</p>	Non accolto	Il punto 8) “ <i>Definizione di un articolo proibito e delle procedure di riconoscimento</i> ”, definisce tale fattispecie in maniera generica e rimanda all'istruttore la necessità di contestualizzare la specifica esigenza in relazione alle singole categorie.
187	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	APPENDICE 9 – ELEMENTI DI INSEGNAMENTO DELLA FORMAZIONE Punto 13)	136,137,138	<p>L'elemento della formazione al punto 13) non trova corrispondenza nelle competenze da acquisire per la categoria A16 [ref.3.16.3 pag.53].</p> <p>Come commentato al cap.3.16- par.3.16.1 si suggerisce di rivedere la formazione sulla cybersecurity tenendo conto del documento della Commissione Europea “ <i>Information Note on the implementation of the cybersecurity preventive measures under Regulation (EU) 2019/1583 - AVSEC Doc 10504</i>” punto 11.2.8 (11.2.8.1 and 11.2.8.2), pag. 26.</p> <p>In aggiunta a quanto già commentato, gli attuali elementi della formazione di base di cybersecurity (risk awareness) per le categorie da A1 a A11+A15 proposti nel <i>Manuale della Formazione e Certificazione per la Security</i> al punto 13) sono inadeguati per la platea al quale sono indirizzati, oltre a prevedere un monte ore (1 ora) insufficiente per trattare le argomentazioni previste. Detto programma ora detto “base” dovrebbe invece essere erogato come “formazione specifica” a chi seppure</p>	<p>13) sensibilizzazione sulle minacce e rischi informatici</p> <p>Formazione di base da erogarsi alle seguenti categorie di personale:</p> <p>A. CAT A13, CAT A14 (tutti coloro che sono in possesso di un Tesserino di Ingresso in Aeroporto e/o un Tesserino Identificativo come Membro di Equipaggio oppure che necessitano di una formazione generale di sensibilizzazione alla sicurezza)</p> <p>(a) Consapevolezza del potenziale impatto di un incidente/attacco informatico; e</p> <p>(b) conoscenza delle migliori prassi in materia di sicurezza informatica “igiene informatica” (es. protezione e aggiornamento delle password, gestione di una chiavetta USB oppure memorie esterne, phishing e social engineering).</p> <p>Formazione specifica da erogarsi alle seguenti categorie di personale:</p> <p>B. Personale che utilizza sistemi informatici, ma che non ha diritti di</p>	Parzialmente accolto	Rivisitati gli elementi di insegnamento della formazione specifica del punto 13).

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

			<p>non amministratore di Sistema ha tuttavia accesso a dati e sistemi critici per l'aviazione civile ("livello intermedio").</p> <p>Il medesimo programma di "formazione specifica" potrebbe essere erogato ai Security Manager e altre funzioni altamente specializzate (es. Information Security Officer/Manager (ISO/ISM), amministratori di sistema) con contenuti adeguati e specifici per il rispettivo ruolo. Oltre ad una "formazione specifica" minima che può essere erogata dall'Istruttore Security, come da linee guida della Commissione Europea, si suggerisce di valutare l'accettazione per dette figure di corsi di aggiornamento rilasciati da Istituti/Istituzioni selezionati dagli esperti stessi e/o dalle rispettive Organizzazioni e non necessariamente legati a fornitori del settore selezionati dalle scuole di formazione security approvate da ENAC.</p> <p>I programmi stessi proposti al punto 13) del <i>Manuale della formazione e Certificazione per la Security</i>, di base e specifica, differiscono di poco pur essendo indirizzati a platee con necessità nettamente diverse.</p> <p>Quanto proposto infine per le categorie A13/A14 a pag.138 dovrebbe essere invece la formazione di base per tutti coloro che non gestiscono alcun Sistema informatico, ma che potrebbero osservare e/o causare violazioni della sicurezza informatica. Quindi interessare tutte le categorie da A1 a A15. La trattazione di detti argomenti dovrebbe prevedere un monte ore specifico (es.1 ora).</p> <p>In generale si evidenzia come gli aspetti cybersecurity non interessino solo gli aeroporti, ma tutti i soggetti che operano nel settore dell'aviazione civile (es. Vettori aerei, agenti regolamentati, fornitori regolamentati, ecc.). I riferimenti degli elementi della formazione dovrebbero pertanto tenerne conto: es. anziché riferire "all'importanza della cybersecurity per gli aeroporti, possibili vulnerabilità, ecc." sarebbe opportuno riportare "all'importanza della cybersecurity per</p>	<p>amministratore per modificare i sistemi e i dati (critici);</p> <p>C. Personale che dispone di diritti di amministratore o di accesso illimitato non controllato a dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione utilizzati per la sicurezza dell'aviazione civile oppure che sono state altrimenti individuate nella valutazione dei rischi a norma del punto 1.7.3 del Regolamento (UE)n.2015/1998.</p> <p>D. Security Manager, responsabili della security nazionali o locali (categoria A12)</p> <p>(a) conoscenza degli elementi che contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza informatica (cybersecurity) all'interno della propria organizzazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Mostrare esempi di come le violazioni della cybersecurity (es.manomissione intenzionale) possano compromettere il corretto funzionamento dei sistemi; -illustrare come molte delle informazioni sensibili che un tempo erano protette tramite il controllo dei supporti cartacei, ora sono potenzialmente esposte a un numero maggiore di persone se non vengono adottate misure di sicurezza informatica adeguate. - consapevolezza di come malware e altri attacchi informatici diventino sempre più sofisticati e pericolosi. <p>(b) consapevolezza delle vulnerabilità della sicurezza informatica (cybersecurity);</p> <p>(c) conoscenza delle modalità di attacco ai sistemi, compresi i tentativi di social engineering;</p> <p>d) conoscenza delle misure di protezione per prevenire un attacco informatico oppure minimizzarne le conseguenze;</p> <p>(e) consapevolezza di come potrebbe manifestarsi un attacco informatico che altera le risorse del sistema oppure che ne influenza il corretto funzionamento;</p> <p>f) conoscenza delle possibili azioni da intraprendere nel caso in cui si sospetti che una parte dell'infrastruttura aeronautica (in particolare dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione) possa essere stata oggetto di un attacco</p>		
--	--	--	---	---	--	--

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p>gli il <i>Sistema dell’aviazione civile</i>, possibili vulnerabilità, ecc.”.</p> <p>informatico, comprese le procedure di contingency da attuare e la segnalazione obbligatoria degli eventi, incidenti e/o eventi sospetti che potrebbero essere collegati a un attacco informatico;</p> <p>g) conoscenza delle procedure di comunicazione in caso di eventi e/o incidenti di cybersecurity (ad esempio, chi è responsabile e/o risponde della cybersecurity nella rispettiva organizzazione);</p> <p>(h) conoscenza delle misure/controlli di protezione fisica legata alla cybersecurity (es. Perimetro di sicurezza fisica, controllo degli accessi incluso accesso limitato alle aree sensibili, protezione di uffici, sale e strutture, Clear Desk and Clear Screen policy, protezione fisica degli asset fuori dal luogo di lavoro, ecc.).</p> <p>In aggiunta, per il personale di cui alla lettera D:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quadro di riferimento normativo internazionale e nazionale sulla cybersecurity. <p>Le categorie di personale C e D, ad integrazione della formazione di cui sopra, possono valutare ulteriori corsi di aggiornamento rilasciati da Istituti/Istituzioni selezionati dagli stessi e/o dalle rispettive Organizzazioni.</p> <p>I contenuti della formazione di base e della formazione specifica devono tenere conto della natura in continua evoluzione del settore della cybersecurity</p>		
188	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	APPENDICE 9 – ELEMENTI DI INSEGNAMENTO DELLA FORMAZIONE Punto 14)	138, 139	<p>Alcuni degli elementi della formazione del punto 14) non sono pertinenti ai destinatari della formazione per le categorie A6, A7, A8, A13, ma piuttosto per la categoria A1.</p> <p>Si suggerisce di non accorpate sotto lo stesso elemento della formazione argomenti di natura e scopo diverso.</p> <p>14) comprensione della configurazione del punto di controllo e della procedura di screening (CAT. A1)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Illustrare le funzioni delle diverse apparecchiature presenti nella configurazione del punto di controllo e le modalità operative; • Insegnare in concreto le procedure da seguire in circostanze particolari (ad es. bagagli fuori misura, bagagli non accompagnati, ecc.); • Descrivere le modalità per la corretta gestione degli articoli proibiti rinvenuti; • Insegnare in concreto le circostanze nelle quali un bagaglio a mano deve essere controllato manualmente. 	Non accolto	L’istruttore certificato è il soggetto deputato a definire le modalità di trattazione degli argomenti per ciascuna categoria e, di conseguenza, orienterà il suo insegnamento sugli specifici elementi della formazione in base alle diverse categorie.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

					<ul style="list-style-type: none"> • Insegnare in concreto le circostanze in cui una persona deve essere controllata con un’ispezione manuale; • Insegnare in concreto le procedure da seguire nel caso in cui una persona si rifiuti di sottoporsi ai controlli o di far controllare il proprio bagaglio/articolo. <p>(CAT. A6, A7, A8, A9*, A10*, A13)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Illustrare cosa aspettarsi al punto di controllo e come si svolgono le procedure di screening (divestizione, articoli proibiti, screening veicoli, eventuali misure di controllo aggiuntive). <p><i>* Qualora la persona sia titolare o debba richiedere un tesserino di ingresso in aeroporto.</i></p>		
189	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	APPENDICE 9 – ELEMENTI DI INSEGNAMENTO DELLA FORMAZIONE Punto 18)	139, 140	<p>Alcuni elementi della formazione indicati al punto 18) sembrano ripetersi.</p> <p>Alcuni degli elementi della formazione del punto 18) sembrano non essere pertinenti ai destinatari della formazione per le categorie A7, A8, ma piuttosto per altre categorie.</p> <p>Si suggerisce di non accorpate sotto lo stesso elemento della formazione argomenti di natura e scopo diverso.</p>	<p>18) conoscenza delle procedure di reazione ad una emergenza (CAT. A1, A2, A3, A4, A5, A7, A8, A11)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Illustrare le differenti tipologie di minacce (verbali e/o scritte); • Illustrare la procedura da seguire in caso si sospetti una minaccia (verbale e/o scritta); • Illustrare le procedure da seguire in caso di presenza di un oggetto sospetto e/o incustodito; • Far apprendere l’importanza di mantenere modalità discrete di comunicazione nell’ipotesi di coinvolgimento in un incidente di security; • Illustrare le differenti tipologie di comunicazioni ricevute (telefonata, mail, ecc.) in relazione a potenziali minacce di ordigni esplosivi; • Illustrare le procedure da seguire in caso di minacce o allarme bomba; • Illustrare le procedure da seguire in caso di avaria delle apparecchiature e dei sistemi di controllo [DEFINIRE PER QUALE CAT E’ APPLICABILE DETTO PUNTO] <p>(CAT. A7)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Illustrare la procedura da osservare qualora si sospetti un accesso non autorizzato a bordo dell’aeromobile <p>(CAT. A8)</p>	Parzialmente accolto	Aggiornati in parte gli elementi della formazione. L’istruttore certificato rimane comunque il soggetto deputato a definire le modalità di trattazione degli argomenti per ciascuna categoria e, di conseguenza, orienterà il suo insegnamento sugli specifici elementi della formazione in base alle diverse categorie

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

					<ul style="list-style-type: none"> • Illustrare la procedura da osservare in caso di malfunzionamento del sistema di accettazione passeggeri/bagagli; • Illustrare la procedura da osservare in caso di malfunzionamento del sistema di smistamento bagagli (hold baggage system); <p>Illustrare la procedura da osservare in caso di malfunzionamento del sistema di accettazione passeggeri al gate.</p>		
190	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	APPENDICE 9 – ELEMENTI DI INSEGNAMENTO DELLA FORMAZIONE Punto 37)	145	Alcuni degli elementi della formazione del punto 37) sembrano non essere pertinenti ai destinatari della formazione per la categorie A6. Si suggerisce di rivederne I contenuti.	<p>37) conoscenza degli obblighi legali relativi alle ispezioni di sicurezza dell'aeromobile e degli elementi che contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione (CAT. A6)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sensibilizzare il discente sul significato della cultura della sicurezza (Security Culture) e come contribuire alla protezione del sistema dell'aviazione: <ul style="list-style-type: none"> -illustrare l'importanza del rispettivo ruolo e responsabilità; -illustrare le «buone pratiche» per un comportamento sicuro; -corretto utilizzo della airport/crew ID Card e notifica agli enti preposti qualora si osservi un improprio/mancato utilizzo della stessa da parte di soggetti terzi; -riconoscere e riportare eventuali situazioni e/o persone sospette; -riconoscere e riportare potenziali casi di insider e/o radicalizzazione • Illustrare le modalità di implementazione delle norme di security con particolare riferimento ai programmi di sicurezza del vettore di appartenenza o assistito; • Illustrare le responsabilità dei soggetti che effettuano le ispezioni di sicurezza. • Spiegare l'obiettivo generale dell'applicazione delle misure di sicurezza relative alle ispezioni di sicurezza dell'aeromobile; 	Parzialmente accolto	Aggiornati in parte gli elementi della formazione del p. 37). L'istruttore certificato rimane comunque il soggetto deputato a definire le modalità di trattazione degli argomenti per ciascuna categoria e, di conseguenza, orienterà il suo insegnamento sugli specifici elementi della formazione in base alle diverse categorie

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

					<ul style="list-style-type: none"> • Spiegare quando procedere ad un'ispezione di sicurezza di un aeromobile • Spiegare come registrare le informazioni relative all'ispezione di sicurezza dell'aeromobile. 		
191	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	APPENDICE 9 – ELEMENTI DI INSEGNAMENTO DELLA FORMAZIONE Punto 39)	146	L'elemento della formazione del punto 39) sembra essere non esaustivo per la formazione per la categorie A6 e A15. Si suggerisce di rivederne I contenuti.	<p>39) capacità di effettuare ispezioni di sicurezza dell'aeromobile ad un livello sufficiente per consentire di individuare articoli proibiti occultati (CAT. A6, A15)</p> <ul style="list-style-type: none"> • acquisizione della capacità di effettuare un'efficace ispezione dell'aeromobile per consentire di individuare articoli proibiti occultati: <p>- Illustrare le tecniche di ispezione, comprese le zone da ispezionare e le modalità di accesso alle predette aree, le procedure, i requisiti di osservazione, la percentuale di ispezione casual.</p>	Accolto	Integrati gli elementi di insegnamento del p. 39) come proposto.
192	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	APPENDICE 9 – ELEMENTI DI INSEGNAMENTO DELLA FORMAZIONE Punto 41)	146	L'elemento della formazione del punto 41) sembra essere non esaustivo e/o adeguato per la formazione per la categorie A7. Si suggerisce di rivederne I contenuti.	<p>41) conoscenza delle modalità atte a proteggere a e impedire l'accesso non autorizzato all'aeromobile e degli elementi che contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione (CAT. A7, A15)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sensibilizzare il discente sul significato della cultura della sicurezza (Security Culture) e come contribuire alla protezione del sistema dell'aviazione: <p>-illustrare l'importanza del rispettivo ruolo e responsabilità;</p> <p>-illustrare le «buone pratiche» per un comportamento sicuro;</p> <p>-corretto utilizzo della airport/crew ID Card e notifica agli enti preposti qualora si osservi un improprio/mancato utilizzo della stessa da parte di soggetti terzi;</p> <p>-riconoscere e riportare eventuali situazioni e/o persone sospette;</p> <p>-riconoscere e riportare potenziali casi di insider e/o radicalizzazione</p> <ul style="list-style-type: none"> • Illustrare le misure di protezione dell'aeromobile indipendentemente 	Non accolto	L'istruttore certificato rimane comunque il soggetto deputato a definire le modalità di trattazione degli argomenti per ciascuna categoria e, di conseguenza, orienterà il suo insegnamento sugli specifici elementi della formazione in base alle diverse categorie

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” (1)

					dal punto in cui lo stesso è parcheggiato; Illustrare la protezione supplementare da attuare per un aeromobile con porte esterne chiuse situato in luogo diverso da una parte critica.		
193	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	APPENDICE 9 – ELEMENTI DI INSEGNAMENTO DELLA FORMAZIONE Punto 43)	147	Gli elementi della formazione del punto 43) sembrano essere non esaustivi e/o adeguati per la formazione per la categorie A8, A13, A14, A15). Si suggerisce di rivederne I contenuti.	43) consapevolezza dei principali obblighi legali e conoscenza degli elementi che contribuiscono alla creazione di una solida e resiliente cultura della sicurezza sul posto di lavoro e nel settore dell'aviazione, comprese tra l'altro le minacce interne e la radicalizzazione (CAT. A2, A3, A8, A9, A10, A13, A14, A15) <ul style="list-style-type: none"> • Fornire un quadro di riferimento normativo internazionale, nazionale e locale, con indicazione delle principali organizzazioni rilevanti ai fini della Security; • Illustrare i principi alla base dell'operato delle maggiori organizzazioni internazionali in materia di security; • Illustrare le modalità di implementazione in Italia delle norme di security: - Autorità competente; - Quadro normativo nazionale; • Sensibilizzare il discente sul significato della cultura della sicurezza (Security Culture) e come contribuire alla protezione del sistema dell'aviazione: -illustrare l'importanza del rispettivo ruolo e responsabilità; -illustrare le «buone pratiche» per un comportamento sicuro; -corretto utilizzo della airport/crew ID Card e notifica agli enti preposti qualora si osservi un improprio/mancato utilizzo della stessa da parte di soggetti terzi; -riconoscere e riportare eventuali situazioni e/o persone sospette; -riconoscere e riportare potenziali casi di insider e/o radicalizzazione. 	Non accolto	L'istruttore certificato è il soggetto deputato a definire le modalità di trattazione degli argomenti per ciascuna categoria e, di conseguenza, orienterà il suo insegnamento sugli specifici elementi della formazione in base alle diverse categorie.
194	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	APPENDICE 9 – ELEMENTI DI INSEGNAMENTO DELLA FORMAZIONE	150	Si suggerisce di snellire il contenuto del punto 55). I punti che si propone di eliminare (in rosso) dovrebbero essere invece	55) conoscenza degli obiettivi e dell'organizzazione della sicurezza aerea, inclusi gli obblighi e le responsabilità dei membri dell'equipaggio di condotta e di cabina	Non accolto	L'istruttore certificato è il soggetto deputato a definire le modalità di trattazione degli argomenti per ciascuna categoria e, di conseguenza, orienterà il suo insegnamento sugli specifici elementi della formazione in base alle diverse categorie.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” (1)

		Punto 55)		trattati in altri elementi di insegnamento (es.punto 2))	<p>(CAT. A15)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spiegare l'obiettivo generale dell'applicazione delle misure di sicurezza dell'aeromobile; • Spiegare lo scopo generale dell'organizzazione della security dell'aviazione civile; • Illustrare l'organizzazione aeroportuale della security; • Spiegare le finalità dei Programmi di Sicurezza previsti dal Reg. (CE) n. 300/2008; • Illustrare i compiti, le responsabilità e le competenze giuridiche dell'equipaggio di condotta e di cabina; • Illustrare le responsabilità e le competenze della Polizia; • Spiegare l'importanza di attuare azioni appropriate se si riscontra qualcosa di sospetto. 		
195	AIR DOLOMITI S.p.A.- L.A.R.E.	APPENDICE 9 – ELEMENTI DI INSEGNAMENTO DELLA FORMAZIONE Punto 57)	150	<p>Per passeggeri potenzialmente pericolosi sono da intendersi INAD, deportee, tradotti [ref.Regulation (CE)n.300/2008 art.3].</p> <p>Il Regolamento (UE)n.2015/1998 non comprende la trattazione del tema e quindi della formazione dei passeggeri cosiddetti Unruly/Disruptive. Detta formazione è generalmente trattata nell'ambito della formazione security in accordo al Regolamento (UE)n.965/2012 AMC1 ORO.GEN.110(a) Operator responsibilities.</p> <p>Si suggerisce di valutare se detta tematica debba effettivamente essere trattata all'interno della categoria A15.</p>	<p>57) conoscenza delle procedure relative al trasporto di passeggeri potenzialmente pericolosi a bordo di un aeromobile</p> <p>(CAT. A15)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Illustrare le procedure per la gestione di Categorie specifiche di passeggeri (inammissibili, deportati, tradotti). • Illustrare le procedure per la gestione di passeggeri indisciplinati (unruly e disruptive). 	Non accolto	L'istruttore certificato è il soggetto deputato all'approfondimento dettagliato delle singole tematiche. Risulta in ogni caso necessaria la trattazione dell'argomento relativo ai passeggeri unruly e disruptive.
196	ALIDAUNIA	3.16	53	Si richiedono chiarimenti sulla figura di "amministratore", se amministratore di sistema o anche amministrativo, dato che da Reg.2015_1998 (11.2.8.2) si parla genericamente di "persone che hanno accesso a dati o sistemi"		Notato	Con riferimento a quanto riportato nella cat. A16 – par. 3.16, si specifica che chi ha accesso illimitato non controllato a dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione utilizzati per la sicurezza dell'aviazione civile è equiparato a personale che dispone di diritti di amministratore. Gli stessi devono seguire la medesima formazione.
197	ALIDAUNIA	3.16	53	Con "accesso illimitato non controllato a dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione" si intende anche chiunque abbia libero accesso a		Notato	Il Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 ed il Programma Nazionale della Sicurezza, definiscono che l'accesso illimitato non controllato è da riferirsi a dati e sistemi fondamentali di tecnologia dell'informazione e della comunicazione utilizzati per la sicurezza dell'aviazione civile. Detta specifica non comprende

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				Internet (browser senza limitazioni e posta elettronica) dalla propria postazione?			il soggetto che ha libero accesso ad una connessione internet generica.
198	SECURITY & TRAINING ATS		9	In tema di CBT per le cat. A1, A2, A3, la personale esperienza porta a rilevare che la previsione del CBT per la formazione periodica, come metodologia alternativa alla formazione in aula o alla formazione TIP sul posto di lavoro, non consente di mantenere un adeguato livello della performance operativa degli screener. È auspicabile prevedere tali esercitazioni al CBT solo in aggiunta alla formazione in aula sull'analisi delle immagini, per una durata di almeno 8 ore, integrate da una sessione di Over Test da parte dell'istruttore. La formazione tramite TIP non può essere sostitutiva della formazione semestrale al CBT, ma deve essere utilizzata solo ai fini della verifica della performance operativa dello screener; eventuali recuperi TIP devono essere considerati aggiuntivi alla formazione semestrale al CBT.		Non accolto	La formazione del personale che utilizza apparecchiature RX/EDS è prevista dal p. 11.4.1. del Reg. (UE) 2015/1998. Nello specifico il suddetto punto prevede che tale formazione può assumere le forme seguenti: a) formazione in classe e/o al computer; oppure b) formazione TIP sul posto di lavoro. Pertanto, sia la formazione al computer che TIP sono espressamente riconosciute dall' Europa come metodologie utilizzate per la formazione periodica. I dettagli del TIP sono riportati al p 12.5 della Dec. 8005/2015. Nello specifico ENAC al p. 12.5.8.1/NC del PNS Parte B ha, inoltre, stabilito una durata minima di 6 ore per il recupero TIP.
199	SECURITY & TRAINING ATS		10	a) In tema di addestramento all'uso degli apparati SMD, ETD e LEDS sarebbe auspicabile precisare che tale addestramento sia eseguito nel corso della Formazione On The Job, risultando economicamente insostenibile per un istruttore disporre anche di tali apparati nella propria sede, in cui già sono installati apparati RX e WTMD ed HHMD eventualmente acquistati con risorse economiche proprie difficilmente ammortizzabili nelle economie generali b) Analogo discorso si ritiene utile evidenziare per la difficoltà di disporre da parte di un istruttore di apparati più evoluti (sistemi EDS 3D per il controllo dei bagagli a mano/stiva e Security Scanner). Autorizzare l'uso di simulatori elettronici CBT che prevedono l'analisi in 3D. A riguardo, si segnala altresì la difficoltà da parte dell'istruttore non incardinato nell'ambito dei centri di formazione delle società di Gestione, di esercitarsi/formarsi all'uso di tali apparati. Sarebbe auspicabile che Enac organizzi corsi specifici per tale formazione riservati agli istruttori, ovvero si trovino soluzioni alternative con il coinvolgimento degli istruttori dei Gestori aeroportuali che dispongono di tali apparati più evoluti, ovvero presso le società che		Parzialmente accolto	a) Appurato che l'istruttore può anche non disporre di apparati SMD, ETD, HHMD e LEDS, per i quali l'addestramento può essere eseguito anche durante la formazione OJT, il par. 2.4.2.1 è rivolto esclusivamente ad un “upgrade” su nuove tecnologie, pertanto l'addetto è un operatore già formato ed impiegato. Nello specifico il suddetto paragrafo ha la finalità di definire i soggetti deputati ad erogare formazione a seconda della tipologia di apparato (supervisore o screener esperto). Al fine di evitare errate interpretazioni è stato di conseguenza modificato il titolo del par. 2.4.2.1 in: “Attrezzature di security: “upgrade su nuove tecnologie”. E' stato altresì specificato al par. 2.4.2 che la formazione pratica su apparati SMD, ETD, HHMD e LEDS può essere svolta anche durante la formazione OJT. b) Appurato che l'istruttore non deve disporre di apparati così evoluti (Es. EDS C3/Security Scanner) lo stesso dovrà necessariamente ricevere formazione specifica da istruttori certificati già formati sull'apparato ovvero da parte di società che producono tali apparati in modalità train the trainer o mediante specifico simulatore relativo all'apparato. c) Il tema proposto riguarda intese commerciali tra privati. L'istruttore certificato formulerà apposita richiesta al gestore aeroportuale di riferimento per l'eventuale attivazione dell'attività formativa on the job.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p>producono tali apparati, che potrebbe essere fatto anche tramite simulatori CBT/3D, della quale ne deve essere data indicazione specifica sugli attestati della formazione utile svolta per gli apparati 3D di almeno 10 ore.</p> <p>c)In merito alla Formazione On The Job, si suggerisce di prevedere una “formula” che chiarisca la procedura di esecuzione di tale obbligatoria attività formativa sul posto di lavoro, quando il frequentatore è dipendente di una società diversa da quella che opera i controlli di sicurezza in aeroporto. In sostanza, quando l’istruttore deve formare screener in cat. A1, A2, A3, dovrebbe saper indirizzare i propri frequentatori, ovvero il proprio cliente “Alfa”, a fruire di un servizio OTJ (quello che viene eseguito dal supervisore in aeroporto) prevedendo registrazioni, reportistiche ed attività sulla linea operativa che è curata invece, quotidianamente, dalla società “Beta”, che potrebbe essere peraltro concorrente della società “Alfa”. L’idea sarebbe quella di coinvolgere le Direzioni Aeroportuali competenti a ricevere tali richieste, magari formulate dall’istruttore, a che dispongano in accordo con il Gestore aeroportuale tale servizio.</p>		
200	SECURITY & TRAINING ATS		11	<p>In tema di Test finali si ritiene che</p> <p>a)la previsione di somministrare <u>“almeno 10 domande per singola categoria a ricomprendere tutte le conoscenze da acquisire così come specificate nei singoli moduli”</u> appaiono davvero poche se pensiamo alla formazione degli A1, A2, A3 che, di fatto, sono tenuti ad una conoscenza specifica di norme, regole e procedure contenute in oltre 400 pagine di PNS e difficilmente riassumibili in 10 domande che dovrebbero evidenziare “conoscenze” specifiche e rilevanti per le attività che saranno chiamati a svolgere gli screeners. La previsione è ulteriormente dettagliata alle pagg. 83 e ss.</p> <p>b)Prevedere Test teorici informatizzati, soprattutto per le categorie A11 e A12, in cui deve essere sempre necessaria la presenza di un Istruttore certificato, comprime l’utilità della formazione a distanza, impegnando l’istruttore a raggiungere le sedi della formazione. Potrebbe utilmente essere utilizzata la</p>	<p>a)Non accolto b)Accolto c)accolto d)Non accolto</p>	<p>a) Nel manuale è stato di proposito inserito il concetto di “almeno” 10 domande per singola categoria, lasciando la possibilità all’istruttore di valutare se svolgere il test con più domande. Detto che trattasi di esame finale “formale” lo stesso richiama il criterio dell’esame di certificazione e che include un processo formativo estremamente complesso e già articolato su 3 fasi (teoria/Pratica/OTJ).</p> <p>b) Per le sole categorie A11 e A12 è prevista la possibilità di effettuare il test di valutazione finale anche attraverso la metodologia della videoconferenza sincrona.</p> <p>c) La formula addestrativa pratica relativa alla cat. A5 è necessariamente un mix di elementi pratici gestibili con l’ausilio di specifico materiale didattico (es.: PPT aree aeroportuali/perimetrale) e simulazioni dell’attività (es: role play) al fine di soddisfare e trattare al meglio gli argomenti previsti;</p> <p>d) Il criterio adottato ricade su quanto definito in abito di esame di certificazione. Nulla toglie che l’istruttore ha la facoltà di agire sui seguenti parametri: un «minimo» di 40 immagini di cui «almeno» 12 contenenti articoli proibiti.</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p>metodologia del Webinar (videoconferenza sincrona).</p> <p>c) Per quanto attiene alla formazione pratica per A4 e A5, mentre si riesce ad ipotizzare “ispezioni di veicoli” anche nelle sedi degli istruttori, rimane invece molto più difficile ipotizzare formule addestrative sulle procedure di sorveglianza e pattugliamento di aree aeroportuali.</p> <p>d) L’articolazione dei Test standard di interpretazione delle immagini, <u>composto da un minimo di 40 immagini di cui almeno 12 contenenti articoli proibiti</u>, per il “personale in possesso delle categorie A1, A2 e A3 che utilizza apparecchiature a raggi X o sistemi EDS, in cui si prevede che “La formazione è completata con successo solo al superamento delle prove valutative previste per ogni singola categoria, con una percentuale di errori non superiore al 20% per singola prova”, quindi se il candidato al momento dell’esame di certificazione valuta correttamente 32 immagini su 40. Si evidenzia che una formula così matematicamente impostata potrebbe ridurre notevolmente lo standard di qualità richiesto ed atteso se si ipotizzasse, per eccesso, uno score come il seguente che, però, matematicamente sarebbe corretto e porterebbe a certificare lo screener:</p> <ul style="list-style-type: none"> -8 errori su immagini contenenti articoli proibiti -Solo 4 valutazioni corrette per articoli proibiti (quindi 1 ogni 3) -28 valutazioni corrette di immagini “pulite”. <p>Si suggerisce di rivedere la formulazione prevedendo che il coefficiente di errore sulle immagini di articoli proibiti sia di max il 20% (quindi max 2 errori critici), così come sia previsto il 20% di errore nelle immagini c.d. “pulite” (quindi per max 6 falsi allarmi).</p> <p>La previsione è ulteriormente dettagliata alle pagg. 83 e ss.</p>		
201	SECURITY & TRAINING ATS		13	<p>In tema di attestato di fine corso rileviamo che viene prevista “la firma in originale o digitale dell’istruttore certificato che ha tenuto il corso”. Sarebbe auspicabile precisare che la firma digitale non debba essere “certificata”; diversamente, si registrerebbero problemi in fase di emissione automatica mediante piattaforme e-learning (alcuni istruttori</p>	Accolto	Integrato il par. 2.6 con la previsione che la firma dell’istruttore certificato possa non necessariamente essere certificata.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				firmano migliaia di attestati), ovvero di recapito in spedizione degli attestati firmati in originale e spediti a mezzo posta.			
202	SECURITY & TRAINING ATS		15	In tema di ammissione al corso e di Background check, si suggerisce di precisare la procedura di richiesta in capo al datore di lavoro verso il Gestore aeroportuale e/o la Direzione Aeroportuale per il successivo inoltro alla Polizia di Frontiera. In sostanza, essendo peraltro dati sensibili, prevedere che l'istruttore debba ricevere una Dichiarazione da parte del soggetto interessato (security manager, amministratore della società, o altri) di aver assolto con esito favorevole a tale incombenza, salvo a ritenerla assolta con la sottoscrizione della proposta di formazione.		Non accolto	Procedura già prevista al par. 4.13 punto elenco nr 3: “L'istruttore avvia l'attività formativa previa ricezione, su carta intestata dell'organizzazione richiedente, di una dichiarazione di avvenuto background check standard rafforzato...”.
203	SECURITY & TRAINING ATS		17	In tema di Durata della formazione iniziale A 1 si prevedono durate che, benché incrementate rispetto la precedente edizione di Manuale, necessiterebbero di un ulteriore ampliamento per consentire ai frequentatori di assimilare maggiormente le norme, le procedure e la cultura del proprio ruolo. Peraltro, non sono multiple delle 8 ore giornaliere; ciò rende più oneroso per i destinatari della formazione il costo della formazione stessa. Pertanto, si suggeriscono le seguenti durate: <u>-La formazione teorica ha una durata di almeno:</u> -48 23 ore se si utilizzano apparecchiature radiogene + 1 ora cyber security; -44 15 ore se non si utilizzano apparecchiature radiogene + 1 ora cyber security. <u>-La formazione pratica ha una durata di almeno:</u> -34 34 ore, se si utilizzano apparecchiature radiogene, delle quali 10 ore Computer Based Training (CBT) + 8 ore specifiche di analisi delle immagini in presenza; -10 ore se non si utilizzano apparecchiature radiogene. In tema di durata minima della Formazione periodica A 1, si prevede che <i>“Lo stesso personale, in aggiunta (dei cicli formativi al CBT di 6 ore ogni 6 mesi), deve effettuare ogni anno un</i>		Non accolto	Le durate risultano essere congrue in relazione ai programmi didattici. Ciononostante le durate dei singoli moduli formativi (teorici e pratici) sono da intendersi come durate “minime”. La formazione può avere una durata massima di 8 ore giornaliere che l'istruttore può adeguare in base alle singole esigenze formative. Per quanto concerne la formazione periodica pratica il Regolamento Europeo prevede al p.11.4.1 percorsi specifici richiamati nel presente Manuale. In aggiunta l'ENAC ha previsto una maggiorazione in termini di ore relativamente alla formazione di recupero TIP (almeno 6 ore). E' stato specificato che l'istruttore ha l'onere di focalizzare l'attenzione sull'analisi delle immagini in presenza su apposito apparato.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p><i>corso di aggiornamento sulle competenze già acquisite ed eventuali competenze nuove o ampliate di almeno 4 ore.”</i></p> <p>Riteniamo che tale formulazione, sulla scorta dell'esperienza personale, non consente di mantenere un adeguato livello della <i>performance</i> operativa degli screener, i quali in sede di Cover ed Over test eseguiti da questa società, denotano carenze tali da incidere notevolmente sugli indici di performance dei singoli e dell'intero gruppo di security. È auspicabile prevedere in aggiunta alle previste esercitazioni al CBT, un percorso formativo in aula sull'analisi delle immagini, sulle tecniche di occultamento degli articoli proibiti e sulle procedure di reazione nei casi di emergenza, per una durata di almeno 8 ore, integrate da una sessione di Over Test da parte dell'istruttore, utile a meglio delineare gli indici di performance dei singoli screener.</p>		
204	SECURITY & TRAINING ATS		20	<p>In tema di Durata minima della formazione iniziale A 2, per le analoghe riflessioni riportate al precedente punto elenco, si suggeriscono le seguenti durate:</p> <p><u>La formazione teorica ha una durata di almeno:</u></p> <p>-12 15 ore se si utilizzano apparecchiature radiogene + 1 ora cyber security -10 11 ore se non si utilizzano apparecchiature radiogene + 1 ora cyber security</p> <p><u>La formazione pratica ha una durata di almeno:</u></p> <p>-24 34 ore, se si utilizzano apparecchiature radiogene, delle quali 10 ore Computer Based Training (CBT); + 8 ore specifiche di analisi delle immagini in presenza -4 ore se non si utilizzano apparecchiature radiogene.</p>	Parzialmente accolto	<p>Le durate risultano essere congrue in relazione ai programmi didattici. Ciononostante le durate dei singoli moduli formativi (teorici e pratici) sono da intendersi come durate “minime”.</p> <p>La formazione può avere una durata massima di 8 ore giornaliere che l'istruttore può adeguare in base alle singole esigenze formative.</p> <p>E' stato specificato che l'istruttore ha l'onere di focalizzare l'attenzione sull'analisi delle immagini in presenza su apposito apparato.</p>
205	SECURITY & TRAINING ATS		21	<p>In tema di Durata minima della formazione periodica A 2, per le analoghe riflessioni riportate ai precedenti punti elenco, si suggerisce di prevedere in aggiunta alle previste esercitazioni al CBT, un percorso formativo in aula sull'analisi delle immagini, sulle tecniche di occultamento degli articoli proibiti e sulle procedure di reazione nei casi di emergenza, per una durata di almeno</p>	Non accolto	<p>Per quanto concerne la formazione periodica pratica il Regolamento Europeo prevede al p.11.4.1 percorsi specifici richiamati nel presente Manuale. In aggiunta l'ENAC ha previsto una maggiorazione in termini di ore relativamente alla formazione di recupero TIP (almeno 6 ore).</p>

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” (1)

				8 ore, integrate da una sessione di Over Test da parte dell'istruttore, utile a meglio delineare gli indici di performance dei singoli screener.			
206	SECURITY & TRAINING ATS		23	In tema di Durata minima della formazione <u>iniziale</u> A 3, per le analoghe riflessioni riportate ai precedenti punti elenco, si suggeriscono le seguenti durate: <u>La formazione teorica ha una durata di almeno:</u> -10 15 ore se si utilizzano apparecchiature radiogene + 1 ora cyber security; -7 ore se non si utilizzano apparecchiature radiogene + 1 ora cyber security. <u>La formazione pratica ha una durata di almeno:</u> -24 34 ore, se si utilizzano apparecchiature radiogene, delle quali 10 ore Computer Based Training (CBT); + 8 ore specifiche di analisi delle immagini in presenza -4 ore se non si utilizzano apparecchiature radiogene.		Non accolto	Le durate risultano essere congrue in relazione ai programmi didattici. Ciononostante le durate dei singoli moduli formativi (teorici e pratici) sono da intendersi come durate "minime". La formazione può avere una durata massima di 8 ore giornaliere che l'istruttore può adeguare in base alle singole esigenze formative. E' stato specificato che l'istruttore ha l'onere di focalizzare l'attenzione sull'analisi delle immagini in presenza su apposito apparato.
207	SECURITY & TRAINING ATS		24	In tema di Durata minima della formazione <u>periodica</u> A 3, per le analoghe riflessioni riportate ai precedenti punti elenco, si suggerisce di prevedere in aggiunta alle previste esercitazioni al CBT (che deve fornire immagini di forniture e non di bagagli a mano), un percorso formativo in aula sull'analisi delle immagini, sulle tecniche di occultamento degli articoli proibiti e sulle procedure di reazione nei casi di emergenza, per una durata di almeno 8 ore, integrate da una sessione di Over Test da parte dell'istruttore, utile a meglio delineare gli indici di performance dei singoli screener.		Non accolto	Per quanto concerne la formazione periodica pratica il Regolamento Europeo prevede al p.11.4.1 percorsi specifici richiamati nel presente Manuale. In aggiunta l'ENAC ha previsto una maggiorazione in termini di ore relativamente alla formazione di recupero TIP (almeno 6 ore).
208	SECURITY & TRAINING ATS		27	In tema di Durata minima formazione periodica A4, si suggerisce di prevedere un corso di aggiornamento di 4 ore ogni 5 anni, non ritenendo per la categoria interessata, che possano emergere novità tali da prevedere un ciclo annuale di formazione, peraltro di 1 ora di teoria.		Non accolto	Detta categoria, nella maggior parte dei casi, è abbinata ad altre, come ad es. A1/A3/A5 e pertanto la frequenza della formazione periodica risulta connessa anche in termini di contenuto con le altre. Non ultimo, si genererebbe una gestione più complessa delle scadenze della formazione.
209	SECURITY & TRAINING ATS		30	In tema di Durata minima formazione periodica A5, si suggerisce di prevedere un corso di aggiornamento di 4 ore ogni 3 anni, incentrato più che altro, sulle dinamiche motivazionali e la reazione nei casi di emergenza, non ritenendo per la categoria interessata, di prevedere un ciclo annuale di		Non accolto	Detta categoria, nella maggior parte dei casi, è abbinata ad altre, come ad es. A1/A3/A4 e pertanto la frequenza della formazione periodica risulta connessa anche in termini di contenuto con le altre. Non ultimo, si genererebbe una gestione più complessa delle scadenze della formazione.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				formazione, peraltro di 1 ora di teoria per una attività che si sostanzia più che altro su aspetti tecnico-operativi.			
210	SECURITY & TRAINING ATS		43	In tema di Durata minima formazione <u>periodica</u> A11, si suggerisce di prevedere un corso di aggiornamento di 6 ore ogni anno, incentrato più che altro, sulle dinamiche motivazionali, conoscenza del controllo interno di qualità, capacità di reagire in modo appropriato all'individuazione di articoli proibiti, conoscenza delle procedure di reazione ad un'emergenza, capacità di offrire assistenza e formazione sul posto di lavoro e di motivare gli altri, conoscenza della gestione dei conflitti, non ritenendo per la categoria interessata, di prevedere un ciclo annuale di formazione, peraltro di 1 ora di teoria per una attività che si sostanzia nell'espressione della maggiore competenza rispetto agli screeners, nonché nelle tecniche di monitoraggio della conformità dell'operato degli addetti al controllo di sicurezza.		Non accolto	Tale figura risulta essere prima di tutto uno screener in possesso di almeno la Cat. A1 per la quale è già prevista una formazione periodica teorica di almeno 4 ore, alla quale si aggiunge un'ulteriore ora di formazione incentrata su compiti specifici ricadenti sul personale con compiti di supervisione.
211	SECURITY & TRAINING ATS		46	In tema di Durata minima della formazione iniziale A 12, per le analoghe riflessioni riportate ai precedenti punti elenco, nonché in ragione della levatura del ruolo ricoperto (Security Manager, responsabili della sicurezza nazionali o locali), si riportano le seguenti osservazioni: -oltre i percorsi formativi previsti e della Ulteriore formazione del Security Manager di cui al punto 3.12.7 (A1, A2, A3, A4, A5 ovvero A15) dovrebbe essere promosso un percorso di FORMAZIONE SPECIFICA ad orientamento manageriale di almeno 40 ore sugli argomenti di supporto alla funzione. A riguardo, si richiama l'attenzione sul fatto che in altri sistemi normati, la funzione del Security Manager è attribuita a soggetti che frequentano un <u>percorso di formazione universitario della durata di 120 ore</u> , al termine delle quali, il candidato che vuole certificarsi in una delle tre figure previste (Senior Security Manager, Security Manager, Security Expert) viene certificato da un Organismo di certificazione delle professionalità in base ai criteri di certificazione riassunti nella UNI 10459:2017 "Funzioni e		Parzialmente accolto	La formazione manageriale è un tema che esula dalle competenze dell'istruttore certificato. Il profilo manageriale del candidato è garantito dai requisiti delineati all'interno dell'organizzazione stessa. L'istruttore certificato ha l'onere di assicurare che la figura acquisisca la conoscenza dei principi della sicurezza aerea, delle regole nazionali ed internazionali di security e la competenza delle tecniche di monitoraggio della conformità. Per quanto concerne la durata e la frequenza del corso iniziale e periodico della Cat. A12 vedasi i commenti 147 e 148.

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				<p>profilo del professionista della security aziendale ". Sarebbe quindi auspicabile, ai fini di un accrescimento delle professionalità anche del Security Manager aeroportuale che, sia la formazione teorica iniziale, sia la Ulteriore formazione del Security Manager del Gestore aeroportuale e del vettore aereo, fossero intese come <u>formazione specialistica successiva</u> ad un percorso formativo più intenso, quale è quello previsto per la certificazione UNI 10459:2017, con previsione di 3 livelli di managerialità in relazione alle dimensioni dell'aeroporto, ovvero al traffico dei passeggeri, di ogni singolo scalo aereo:</p> <p><u>a)Professionista della Security di primo livello</u> (operativo - Security Expert EQF 5): orientato a una "media" complessità di security, considerate l'Organizzazione e le attività svolte.</p> <p><u>b)Professionista della Security di secondo livello</u> (manageriale - Security Manager EQF 6): orientato a una "medio/alta" complessità di security, considerate l'Organizzazione e le attività svolte.</p> <p><u>c)Professionista della Security di terzo livello</u> (alto manageriale - Senior Security Manager EQF 7): orientato alla "massima" complessità di security, considerate l'Organizzazione e le attività svolte.</p> <p>Ciò consentirebbe anche un allineamento alle previsioni europee che hanno sviluppato il Quadro europeo delle qualificazioni (EQF) come strumento di "traduzione" per facilitare la comprensione e la comparabilità delle qualificazioni nazionali.</p> <p>Peraltro, sarebbe altresì auspicabile ritenere che la figura dei security manager aeroportuali possa inserirsi tra le professioni disciplinate dalla Legge 14 gennaio 2013, nr. 4 - Disposizioni in materia di professioni non organizzate.</p> <p>Per quanto attiene la <u>formazione periodica</u> degli A12 si ritiene utile che tali manager frequentino lo stesso percorso formativo ricorrente previsto per gli istruttori certificati con una durata, quindi, di almeno 28 ore, comprensive di 2 ore di cybersecurity, erogate dai Centri di formazione autorizzati da Enac.</p>		
--	--	--	--	---	--	--

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				Riguardo poi, alla Ulteriore formazione del Security Manager (3.12.7) escludere la previsione del percorso formativo OTJ previsto per le cat. A 1, A2, A3, A4, A5.			
212	SECURITY & TRAINING ATS		47	Il profilo che emerge da questa categoria di personale aeroportuale non è quello di chi con la formazione deve acquisire “competenze” ma semplici “conoscenze” (3.13.3).		Non accolto	La terminologia usata riprende quanto riportato al p. 11.2.6.2 del Reg. UE 1998/2015.
213	SECURITY & TRAINING ATS		49	Vedi nota precedente di pag. 47.		Non accolto	La terminologia usata riprende quanto riportato al p. 11.2.7 del Reg. UE 1998/2015.
214	SECURITY & TRAINING ATS		61	In tema di obblighi previsti per l’istruttore certificato dovrebbe essere prevista anche la titolarità di un Tesserino di Accesso valido per tutti gli aeroporti al fine di svolgere adeguatamente il proprio ruolo ed eseguire le attività di Over e Cover Test.		Notato	La normativa di riferimento applicabile non prevede, allo stato attuale, uno specifico Tesserino di ingresso in Aeroporto per gli istruttori certificati.
215	SECURITY & TRAINING ATS		63	La previsione che “l’istruttore tiene un archivio in formato cartaceo e/o informatico sia del registro presenze degli allievi, sia degli attestati rilasciati per ogni singolo corso, conservato a cura esclusiva dell’istruttore certificato, <u>senza possibilità di delega, nel rispetto della normativa sulla privacy</u> ” creerebbe non poche difficoltà a quegli istruttori che gestiscono corsi per migliaia di persone. Si suggerisce di rimuovere tale previsione che, peraltro, in termini di privacy riguarderebbe solo la tenuta del Registro delle presenze e degli attestati rilasciati.		Accolto	Il capoverso di riferimento del par. 4.13 è stato rivisitato come di seguito specificato: <ul style="list-style-type: none"> l’istruttore tiene un archivio in formato cartaceo e/o informatico sia del registro presenze degli allievi, sia degli attestati rilasciati per ogni singolo corso, nel rispetto della normativa sulla privacy. In caso di registrazione elettronica è richiesto un sistema elettronico di backup.
216	SECURITY & TRAINING ATS		65	In merito all’impiego di esperti si prevede l’esclusione dell’utilizzo di esperti per le altre materie attinenti alla formazione teorica. Si evidenzia che sempre più frequentemente giungono richieste di formazione motivazionale per gli screener e soprattutto per i Supervisor che riguardano i seguenti argomenti (alcune volte addirittura inseriti nelle gare per la concessione dei servizi di sicurezza aeroportuali): leadership, controllo del personale, gestione delle attività di monitoraggio ed audit interno, dinamiche motivazionali, problem solving e decision making. Appare di tutta evidenza che il baricentro di tale formazione è da reperire in esperti sociologi o psicologi, pertanto, si suggerisce di prevedere che talune materie a contenuto sociologico, relazionale e motivazionale possano		Accolto	Il par. 4.15 è stato integrato come di seguito riportato: “È escluso l’utilizzo di esperti per le materie attinenti alla formazione teorica ad eccezione di argomenti quali ad esempio: leadership, dinamiche motivazionali, gestione delle attività di monitoraggio ed audit interno, problem solving e cyber security. In tal caso, il numero massimo di esperti può essere elevato a tre.”

Consultazione – Modulo commenti
Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” ⁽¹⁾

				essere svolte da esperti con qualifica specifica.			
217	SECURITY & TRAINING ATS		71 e ss.	Con riferimento ai Validatori della sicurezza non si rilevano indicazioni riferite agli argomenti della formazione ed alla durata del corso iniziale e di quello periodico.		Accolto	La Parte 5 “Validatori della Sicurezza” è stato integrato con le indicazioni riferite agli argomenti della formazione e alla durata del corso iniziale e di quello periodico, così come specificato nella nota ENAC-PROT-20710/2023-0137179-P.
218	SECURITY & TRAINING ATS		94	In tema di Caratteristiche dei sistemi CBT si auspica un ampliamento delle citate caratteristiche che, oltre ai minimi requisiti già riportati, siano chiaramente indicate le caratteristiche delle librerie divise per le singole classi di oggetti proibiti (IED, armi, ecc.) in ragione dei destinatari della formazione (A1, A2, A3), dei macchinari (single o dual view, EDS 3D) e contesti effettivamente utilizzati (bagagli a mano, bagagli da stiva, merci, posta, forniture di aeroporto). I singoli sistemi CBT, per le caratteristiche indicate, dovranno essere specificamente autorizzati da Enac.		Parzialmente accolto	I requisiti previsti nella Parte 8 sono da considerarsi “minimi”. Il testo della Parte 8 “Caratteristiche del CBT” è stato integrato con la specifica che i requisiti sono considerati minimi.

(1): La bozza di Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per la Sicurezza dell’ Aviazione Civile” è stato successivamente rinominato in Regolamento “Programma Nazionale di Formazione e Certificazione per l’Aviation Security”

 campi a cura di ENAC

(*) accolto / parzialmente accolto / notato / non accolto

(**) [in caso di “accolto”]: Inserire la spiegazione del perché la proposta è stata accolta. ENAC ha modificato il testo come proposto.

[in caso di “parzialmente accolto”]: Inserire la spiegazione del perché e cosa è stato accolto parzialmente. ENAC ha rivisto il testo di conseguenza.

[in caso di “notato”]: Se potrà essere utile, spiegare perché il commento è stato notato e nessuna azione è stata intrapresa. ENAC prende atto del commento, ma non cambierà il testo.

[in caso di “non accolto”]: ENAC non si trova in accordo con il commento. Inserire la spiegazione del perché il commento non è accoglibile. ENAC non cambierà il testo.