

Università degli Studi di Messina  
**CENTRO UNIVERSITARIO di STUDI sui TRASPORTI  
 EUROMEDITERRANEI “ELIO FANARA”**

E-mail: [cust@unime.it](mailto:cust@unime.it)

tel. 0906768699

Il Direttore: Prof.ssa Francesca Pellegrino

Messina, 11/12/2015

Università degli Studi di Messina  
 CENTRO UNIVERSITARIO di STUDI sui TRASPORTI  
 Prof. n. 78096 Interno  
 dal 11/12/15  
 Tit. / Cl. 6 - Fascicolo

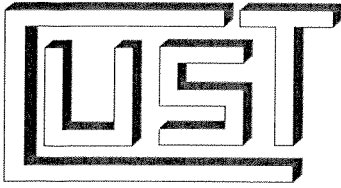
Chiar.mo Prof.  
**PIETRO NAVARRA**  
 MAGNIFICO RETTORE  
 Università di Messina  
SEDE

*Oggetto: Proposta di attivazione di un Corso di alta formazione e qualificazione nel settore aeronautico sul tema “Dalla safety culture alla just culture nel settore aeronautico” da svolgersi in collaborazione tra il CUST Euromed di Messina e ANACNA – Associazione Nazionale Assistenti e Controllori della Navigazione Aerea e IFSC ( Italian Safety Committee) di Roma.*

**Magnifico Rettore,**

PREMESSO:

- che il C.U.S.T. “Centro Universitario di Studi sui Trasporti Euromediterranei E. Fanara”, struttura speciale di Ateneo per la ricerca e la didattica, da trent’anni promuove e realizza un’ articolata attività di ricerca e formazione attinente al settore del trasporto marittimo, aeronautico e terrestre, realizzando studi e ricerche nel quadro dell’Unione Europea, cooperando anche con altri organismi interessati, quali Facoltà e/o Università, Centri di ricerca o Enti pubblici o privati, nazionali o internazionali;
- che, coerentemente con gli scopi statutari, il CUST svolge un’intensa attività di formazione di giovani, ricercatori, e specializzandi nel settore trasporti, organizzando specifici masters, corsi di dottorato, conferenze, seminari e congressi, di respiro internazionale;
- che ha anche organizzato quattro corsi di formazione per la qualificazione professionale di allievi in grado di trovare impiego in ambito aeroportuale;
- che nell’intento di ampliare il raggio della propria azione formativa, il CUST ha stipulato con ANACNA (Associazione nazionale Assistenti e Controllori della Navigazione Aerea) e IFSC (*Italian Flight Safety Committee*) di Roma, specifiche convenzioni per la collaborazione culturale, scientifica e didattica, che prevede, in particolare la realizzazione di programmi di ricerca scientifica e di progetti di formazione nel settore del trasporto aereo;
- che da anni il CUST collabora sotto il profilo scientifico con EUROCONTROL (*European Organization for the Safety of Air Navigation*) di Bruxelles in progetti di ricerca e formazione in materia aeronautica;
- che le inchieste sui sinistri aeronautici assumono particolare importanza a fini preventivi di sicurezza ed è auspicabile, in tale ambito, la promozione di una “giusta cultura” – c.d. “*just culture*” – , basata sulla collaborazione tra autorità giudiziaria ed autorità di investigazione tecnica, nonché sulla spontanea segnalazione da parte degli operatori aeronautici di situazioni ed eventi che possano pregiudicare la sicurezza aerea;
- che nell’a.a. 2013-2014 è stato realizzato dal CUST un Corso di formazione su “*Aviation accident Investigation*”;



Università degli Studi di Messina  
**CENTRO UNIVERSITARIO di STUDI sui TRASPORTI  
EUROMEDITERRANEI "ELIO FANARA"**

E-mail: [cust@unime.it](mailto:cust@unime.it)

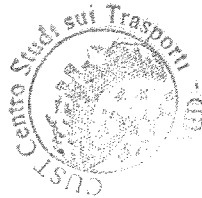
tel. 0906768699

Il Direttore: Prof.ssa Francesca Pellegrino

- che, pertanto appare opportuno avviare per l'a.a. 2015/2016 un altro Corso di Alta formazione nel settore aeronautico al fine di potenziare le capacità professionali sul tema della "*just culture*".

CHIEDE

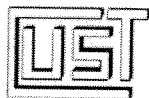
l'istituzione e l'attivazione di un Corso di Alta formazione, qualificazione e aggiornamento professionale sul tema "Dalla **Safety culture** alla **Just culture** nel settore aeronautico".



IL DIRETTORE del CUST  
Prof.ssa Francesca Pellegrino



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI MESSINA



Euromed

Centro Universitario di Studi sui Trasporti Euromediterranei (CUST) "Elio Fanara"

*in collaborazione con:*



## PROGETTO

PER LA REALIZZAZIONE DI UN CORSO DI FORMAZIONE, AGGIORNAMENTO E QUALIFICAZIONE PROFESSIONALE

Sul tema

# **DALLA SAFETY CULTURE ALLA JUST CULTURE NEL SETTORE AERONAUTICO**

## RELAZIONE

### 1. – Le motivazioni della proposta

E' ormai un dato diffuso nella società moderna la presenza di fattori di rischio derivanti dall'esercizio di attività molto complesse.

Spesso le variabili e l'articolazione di particolari mansioni lavorative implicano il ricorso a forme di diligenza che prescindono dal concetto di normalità. Esse, infatti, richiedono un livello di conoscenza, di valutazione del grado di prevedibilità di un determinato evento, che va ben oltre la più specialistica preparazione umana.

Grazie all'incessante sviluppo della tecnologia, si perviene oggi, con maggiore facilità rispetto al passato, ad individuare quegli elementi che, nell'ordinario funzionamento di sistemi produttivi complessi, hanno provocato la causazione di un fatto dannoso, rendendo, quindi, più agevole l'attribuzione di colpe e responsabilità.

Il settore aeronautico ha da sempre rappresentato un avamposto della civiltà, non solo sotto il profilo delle innovazioni scientifiche, ma anche per le interessanti implicazioni giuridiche,

consentendo di sperimentare ed ideare nuovi strumenti e nuove fattispecie da prendere a modello ed estendere ad altre sfere del diritto.

Tale ambito ha costituito un terreno ideale di analisi, ove la complessità dei fattori di produzione, l'interazione uomo-macchina-ambiente, l'in-naturalità dell'attività aerea, sono stati e sono tutt'ora capaci di produrre una pluralità di rischi e di danni, spesso ad alto contenuto emotivo e di evidente impatto sociale.

Giova evidenziare che l'elemento umano costituisce l'ultimo anello del complesso sistema della sicurezza, il più vulnerabile della catena dei fattori che incidono sulla sicurezza, ma è anche il più determinante in grado di arginare e limitare le probabilità di verificazione dell'incidente.

Dal momento che non è realistico pensare ad un'assoluta eliminazione del rischio aeronautico, l'errore deve essere visto, secondo la c.d. "cultura della sicurezza", come evento possibile e, pertanto, deve formare oggetto di analisi e verifica della sua tollerabilità.

Bisogna quindi stabilire quale sia tale soglia di tollerabilità, non solo giuridica, ma anche etica, economica, sociale ed ambientale, evitando un ingiusto freno al progresso e allo sviluppo di un'attività socialmente ed economicamente apprezzabile.

Peraltro, proprio la pluralità di elementi, umani e non, che entrano in gioco in sistemi così articolati, disvela una certa difficoltà nell'andare a risalire all'effettiva causa del danno che, tra l'altro, può essere il prodotto di un concorso di fattori tra di loro interdipendenti.

In tale contesto, l'identificazione, secondo i criteri giuridici ordinari, di un soggetto che abbia materialmente prodotto il danno, è apparsa contraria al buon senso ed alla logica, prim'ancora che al diritto.

Dinnanzi ad una simile constatazione l'ordinamento ha cercato di fornire una risposta, in termini di norme e regole, intervenendo sia con una prolifica disciplina che contorna l'esercizio delle attività aeronautica con una particolare attenzione alla prevenzione del rischio (*safety*), sia con l'introduzione, in tale contesto, del principio della "*just culture*" quale criterio informatore dell'intera attività legislativa e regolamentare.

L'ampliamento della responsabilità degli operatori aeronautici ha spinto a maturare un approccio più tollerante nei confronti degli operatori di prima linea, in contrasto con la cultura punitiva (*blame culture*) che ha reso difficoltosa l'individuazione delle misure correttive idonee a governare i nuovi rischi ed al contempo fornire risposte in termini di prevenzione pro-attiva.

Sulla base di tali considerazioni e seguendo il pensiero di James Reason, che per primo approfondì il problema, una "giusta cultura" (*just culture*) deve basarsi su di un principio di equità e fiducia, che induca gli operatori a fornire le informazioni essenziali a fini preventivi, a segnalare spontaneamente gli errori e le semplici anomalie, nonché su di un principio di flessibilità che

permetta una determinazione della responsabilità e della capacità di risposta in modo adattativo, con soluzioni appropriate e funzionali a garantire la sicurezza.

L'importanza di un simile approccio si coglie pienamente allorché si consideri che proprio la "cultura punitiva", che non distingue tra la violazione deliberata di una regola e l'errore non intenzionale, aveva portato ad una preoccupante riluttanza, da parte degli operatori aeronautici, a riportare spontaneamente gli errori umani.

La tendenza dei giudici alla colpevolizzazione degli operatori, in ragione della loro "posizione di garanzia", probabile conseguenza del notevole impatto sull'opinione pubblica degli avvenimenti dannosi scaturenti dall'attività aerea, rappresenta un forte ostacolo alla trasparenza, in quanto inibisce il ricorso ai processi di *reporting* delle anomalie, necessari per prevenire il rischio di incidenti.

In altri termini, a fronte dell'intolleranza giudiziaria di fronte all'errore umano, è nato il timore, da parte degli operatori, dell'incriminazione per negligenze lievi, commesse in buona fede e della condanna (penale) per una sorta di responsabilità oggettiva. Questa situazione di chiusura ha determinato un quadro allarmante giacché, in assenza di informazioni e segnalazioni, è difficile avviare una intensa ed efficace attività di prevenzione del rischio.

Anche l'Italia ha visto consolidarsi l'idea di una cultura punitiva. L'oggettivizzazione della responsabilità civile dell'operatore aereo, unita ad un affievolimento del principio della "colpa al di là di ogni ragionevole dubbio", se da un lato hanno portato ad una maggiore tutela dell'utente-consumatore del servizio aereo attraverso strumenti risarcitori del danno, dall'altro lato, hanno appesantito gli oneri probatori gravanti sui medesimi operatori, lasciando aperti numerosi dubbi circa l'effettiva sussistenza di una vera e propria colpa da cui far scaturire la responsabilità.

La giurisprudenza italiana negli ultimi tempi non ha dato prova di aver pienamente recepito l'essenza della "*just culture*" e ciò non solo in ambito aeronautico, ma anche in altri settori, ove l'eco delle pronunce giudiziarie del nostro Paese ha avuto una risonanza mondiale, suscitando aspre critiche e reazioni.

A tal proposito giova ricordare, per quanto riguarda il settore aeronautico, l'emblematica sentenza della Cassazione (sez. IV pen., n. 2019) del 10 dicembre 2010, relativa all'incidente della montagna dei Sette Fratelli, nei pressi dell'aeroporto di Cagliari, nella quale si condannarono i controllori di volo in quanto non avevano fornito al pilota di un aereo informazioni sull'orografia del terreno, sanzionando quindi un'omissione che travalicava la diligenza e le funzioni tipiche dell'operatore. Maggiore scalpore ha poi suscitato nell'opinione pubblica la sentenza del Tribunale dell'Aquila del 22 ottobre 2012 (poi ribaltata dalla Corte d'Appello) che ha condannato per omicidio colposo i componenti della Commissione Grandi Rischi per aver fornito, nella riunione

svoltasi cinque giorni prima della scossa di terremoto del 6 aprile 2009, una valutazione approssimativa dei rischi.

Precedenti giudiziari come questi recano con sé l'insito pericolo di distogliere l'attenzione verso una seria attività di prevenzione.

La promozione di una nuova cultura della sicurezza s'impone, pertanto, come necessaria poiché andrebbe a costituire una presa di coscienza di un cambiamento significativo della realtà sociale in cui viviamo.

Il Legislatore europeo ne ha preso coscienza, tant'è che con il Regolamento (UE) della Commissione n. 691/2010 attinente ai servizi della navigazione aerea, ha definito la "*just culture*" come quella "*cultura in cui gli operatori ed il personale front line non devono essere sanzionati per le azioni, omissioni o decisioni prese sulla base della loro esperienza e formazione, ma nella quale sono ammesse la colpa grave, le infrazioni intenzionali e le azioni lesive*" (art. 1, lett. k).

Il successivo Regolamento (UE) n. 996/2010 sulle inchieste in caso di incidenti/inconvenienti aggiunge "*il sistema dell'aviazione civile dovrebbe anche promuovere un ambiente non repressivo che faciliti la segnalazione spontanea di eventi, promuovendo così il principio della «giusta cultura»*" (considerando numero 24) nel contesto di una vera e propria "*cultura della conoscenza*" (imparando dagli errori), per un verso, e di una "*cultura dell'equità*", dall'alto, che metta le *persone coinvolte realmente al riparo da azioni intraprese nei loro confronti da datori di lavoro e che le tuteli da procedimenti giudiziari per errori incolpevoli, per mere disattenzioni, salvo i casi di negligenza grave, deliberata e manifesta, o – a fortiori – di dolo.*

Secondo tale approccio occorre perseguire un equo bilanciamento tra le esigenze di sicurezza (*safety*) e quelle di giustizia (*accountability*), tra profili di prevenzione e di responsabilità, tra le finalità pro-attive e quelle repressive, evitando di garantire l'impunità totale, ma sanzionando solo le condotte dolose o gravemente colpose.

In tal senso la *just culture*, in opposizione alla *blame culture*, ha la capacità di innescare un meccanismo virtuoso di circolazione dell'informazione e di corretta valutazione delle attività umane, evitando le ingiuste sopravvalutazioni, specie dal punto di vista sanzionatorio, nonché la perdita di competitività del sistema sociale ed economico in uno scenario ormai globale.

## **2. - Articolazione dell'attività formativa**

Il Corso di formazione "**DALLA SAFETY CULTURE ALLA JUST CULTURE NEL SETTORE AERONAUTICO**" promosso dal CUST, in collaborazione con Eurocontrol (European Organization for the Safety of Air Navigation) di Bruxelles, ANACNA (Associazione Nazionale Assistenti e Controllori della Navigazione Aerea) e IFSC (*Italian Flight Safety Committee*), si

articola in quattro moduli, ciascuno dei quali fornisce ai partecipanti competenze giuridiche e tecniche orientate alla trattazione di tematiche specifiche relative ai profili di responsabilità per incidenti aeronautici.

Il programma del Corso è così articolato:

### **I MODULO**

#### ***Dalla Safety alla Safety Culture***

Definizione ed evoluzione della *aviation safety*: *Safety, Security, Sviluppo sostenibile*

La gestione della *safety*: SMS (*Safety Management System*)

Misure in materia di *Safety e security*: quadro normativo

Il concetto di rischio accettabile

La nozione di incidente e di inconveniente aereo

Approccio preventivo e proattivo alla sicurezza

*Laboratorio*

### **II MODULO**

#### ***Safety Investigations***

Quadro normativo:

- la disciplina previgente

- il Reg. 996/2010

-il Reg. 376/2014

Fasi e obiettivi dell'inchiesta

Relazione dell'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo: valore probatorio

Interferenze sull'attività di prevenzione

Gli accordi preliminari con l'A.G.

Le raccomandazioni di sicurezza

*Laboratorio*

### **III MODULO**

#### ***Inchieste giudiziarie***

Quadro normativo

L'applicabilità dell'art. 2050 c.c.

Responsabilità per danno da disastro aereo: i vari tipi di reati ipotizzati

Mezzi di prova

La responsabilità del garante della sicurezza

La responsabilità nelle organizzazioni complesse

I rapporti con l'inchiesta di sicurezza: esigenze di buona amministrazione della giustizia ed esigenze di sicurezza

*Laboratorio: casi pratici*

## **IV MODULO**

### ***Just Culture***

Dalla *blame culture* alla *just culture*: definizioni

*Reporting system e just culture*

Il Decreto Balduzzi in campo sanitario: analogie con la *just culture*

Il concetto di colpa generica e di colpa specifica

I gradi della colpa e l'elemento psicologico.

Dolo eventuale e colpa cosciente

Colpa grave, *gross negligence* e *willful misconduct*

*Laboratorio: casi pratici*

Le lezioni si terranno in lingua italiana e inglese.

### **3. - Obiettivi specifici**

Obiettivo primario del Corso di formazione, aggiornamento e qualificazione professionale nel settore aeronautico "**DALLA SAFETY CULTURE ALLA JUST CULTURE NEL SETTORE AERONAUTICO**", è il potenziamento delle capacità professionali dei partecipanti, attraverso un percorso formativo altamente specialistico, atto a garantire un arricchimento della formazione universitaria di base attraverso un percorso di approfondimento transdisciplinare di tipo tecnico-giuridico.

In particolare, il Corso si propone di offrire una si propone di fornire un'adeguata ed aggiornata formazione teorica/pratica in materia di sicurezza aerea, di inchieste aeronautiche





e, in particolare, di responsabilità in caso di incidenti, attraverso la ricostruzione del quadro giuridico nazionale, comunitario ed internazionale.

#### **4. - Oggetto**

Il Centro Universitario di Studi sui Trasporti – CUST EUROMED “Elio Fanara”, bandisce la selezione per la partecipazione al Corso di formazione, aggiornamento e qualificazione professionale nel settore aeronautico dal titolo “**DALLA SAFETY CULTURE ALLA JUST CULTURE NEL SETTORE AERONAUTICO**”.

Il Corso mira a fornire a professionisti operanti nel settore aeronautico, a cultori della materia, ad operatori del diritto un’adeguata ed aggiornata formazione giuridica e tecnica in materia di responsabilità in caso di incidenti aeronautici.

#### **5. - Destinatari dei corsi**

Il Corso intende rivolgersi a figure professionali dotate di qualificazione, quali avvocati, magistrati, operatori, compagnie aeree, agenzie governative, produttori, assicuratori, società di gestione aeroportuale, enti erogatori di servizi aeronautici, funzionari di enti aeronautici, forze dell’ordine, militari, consulenti, periti, investigatori, responsabili della sicurezza, ecc.

#### **6. - Durata dei moduli**

Il Corso, che si compone di quattro moduli, richiede un impegno complessivo di 36 ore. Ciascun modulo avrà la durata di 2 giorni, secondo la formula *week end e full immersion* (8 ore) per un totale di 32 ore di lezioni frontali ed esercitazioni, oltre a 4 ore per la verifica finale.

Il Corso si svolgerà in un arco temporale di non più di 6 mesi, con inizio nel II semestre dell’anno accademico 2015/2016.

#### **7. - Certificazione e CFU**

La frequenza a singoli moduli dà diritto al rilascio del relativo attestato.

La partecipazione ad un solo modulo dà diritto all’attribuzione di 2 CFU da parte dell’Università di Messina.

La partecipazione all’intero Corso e il superamento della verifica finale danno diritto alla certificazione dell’acquisizione delle competenze ed all’attribuzione di **10 CFU**.

#### **8. - Requisiti per l’ammissione**

L'iscrizione all'intero Corso è riservata ai candidati che siano in possesso, alla data di pubblicazione del relativo avviso, dei seguenti requisiti di ammissibilità:

A) Laurea di primo livello o laurea vecchio ordinamento, specialistica o magistrale conseguita in Italia o di analogo titolo accademico riconosciuto, conseguito all'estero;

e/o

B) Esperienza significativa in ambito aeronautico e/o dei trasporti, congrua con l'oggetto del Corso.

Costituirà titolo preferenziale la buona conoscenza, certificata, della lingua inglese.

È altresì prevista, anche per coloro che non siano in possesso dei requisiti di ammissione, la possibilità di frequentare singoli moduli, conseguendo il relativo attestato ed i crediti corrispondenti.

### **9. - Modalità di selezione**

Una Commissione di selezione nominata dal CUST procederà alla selezione dei partecipanti, che si articolerà nelle seguenti fasi:

- 1) verifica dell'ammissibilità delle domande di partecipazione alla selezione, sulla base del possesso dei requisiti e della completezza della documentazione richiesta;
- 2) valutazione dei *curricula* e della documentazione prodotta dai candidati secondo i criteri – e relativi punteggi – di cui al punto successivo;
- 3) eventuale colloquio conoscitivo.

### **10. - Punteggio e graduatoria**

Ai fini della formazione della graduatoria verranno attribuiti, la Commissione di selezione attribuirà i seguenti punteggi:

- Voto di laurea: fino a 10 punti;
- Documentata esperienza nel settore aeronautico o altri titoli: fino a 10 punti;
- Attestati di lingua inglese o documentata esperienza in paesi esteri: fino a 5 punti;
- Attestati di conoscenza dei principali *software* applicativi: fino a 2 punti;
- Corsi di perfezionamento o di Master in materia attinente al corso in oggetto: fino a 5 punti;
- Titolo di dottore di ricerca: fino a 5 punti;
- Pubblicazioni attinenti al corso in oggetto: fino a 3 punti;
- Eventuale colloquio conoscitivo, volto ad accertare la coerenza con il percorso formativo del Corso (massimo 60 punti).



Saranno ammessi a frequentare i candidati che, in relazione al numero massimo di posti disponibili, si collocheranno in posizione utile nella graduatoria, compilata dalla Commissione, appositamente nominata.

A parità di punteggio, si darà preferenza ai candidati che hanno richiesto l'iscrizione all'intero Corso.

La graduatoria ufficiale sarà resa pubblica mediante pubblicazione sui siti web [www.unime.it](http://www.unime.it).

### **11. - Colloquio conoscitivo**

L'eventuale colloquio conoscitivo si svolgerà solo nel caso di superamento del numero massimo di iscritti (60) e si terrà nei locali e nei giorni che verranno preventivamente comunicati sul sito web [www.unime.it](http://www.unime.it).

I candidati dovranno presentarsi al colloquio muniti di un valido documento di riconoscimento.

I candidati che per qualsiasi motivo saranno assenti alla prova selettiva saranno considerati rinunciari al Corso.

### **12. - Organi del corso**

Gli organi del Corso sono: il Direttore, il Comitato Tecnico Scientifico e la Segreteria Amministrativa.

Il Comitato Tecnico Scientifico è composto dal Direttore, da un rappresentante designato, rispettivamente, da Eurocontrol, da ANACNA e da ISFC, da quattro docenti universitari afferenti al settore IUS/06 (Diritto della navigazione).

La Segreteria Amministrativa è presso il CUST Euromed, via Consolato del Mare, 41, Messina.

### **13. - Numero partecipanti**

Il Corso non verrà attivato qualora per ciascuno dei quattro moduli non si raggiunga il numero minimo di 12 iscritti, salvo diversa motivata decisione del Comitato Tecnico Scientifico.

Il numero massimo di iscritti sia ai singoli moduli che all'intero corso è di 60 allievi, salvo diversa motivata decisione del Comitato Tecnico Scientifico.

### **13. - Frequenza**

La frequenza al Corso è obbligatoria.



Ai soli iscritti all'intero Corso è consentito un numero di assenze pari a non oltre il 10% della durata del corso, salvo casi eccezionali, debitamente giustificati, che verranno valutati singolarmente dal Comitato Tecnico scientifico dei Corsi. In ogni caso, il numero di assenze non può superare il 20% della durata del Corso.

#### **14. - Docenza**

Attesa la specificità dell'attività oggetto del percorso formativo, le lezioni saranno tenute, in lingua italiana e inglese, lingua ufficiale del settore, sia da docenti universitari che da esperti ai massimi livelli nel campo aeronautico al fine di assicurare una formazione di altissimo spessore.

Considerata la particolare materia del Corso, che richiede la presenza – oltre che di docenti – di esperti internazionali ai massimi livelli al fine di assicurare una formazione di altissimo spessore, circa l'80% dell'attività didattica sarà riservata a docenti esterni, italiani o stranieri, e solo il 20% a quelli interni all'Ateneo.

#### **15. - Sede**

Le lezioni dei singoli moduli del Corso si svolgeranno in Messina, nei locali dell'Università, presso la sede del Centro Universitario di studi sui trasporti (CUST EUROMED), Via Consolato del Mare n. 41 e/o presso sedi da individuarsi successivamente.

Sede amministrativa del corso è il CUST Euromed, (tel. 090-6768699).

#### **16. - Quota d'iscrizione**

La quota d'iscrizione all'intero Corso è fissata in euro 3.000,00 (tremila). Per i soci e/o il personale degli enti che collaborano all'iniziativa è fissato un costo totale di euro 2.000,00 (duemila).

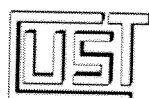
Il costo d'iscrizione ad un singolo modulo è di euro 800,00 (ottocento). Per i soci e/o il personale degli enti che collaborano all'iniziativa è fissato un costo di euro 600,00 (seicento) per ciascun modulo.

Il 15% di tali somme è costituito da tasse universitarie.





UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI MESSINA



Euromed

Centro Universitario di Studi sui Trasporti Euromediterranei (CUST) "Elio Fanara"

in collaborazione con:



PROGETTO

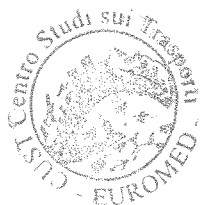
PER LA REALIZZAZIONE DI UN CORSO DI FORMAZIONE, AGGIORNAMENTO E QUALIFICAZIONE PROFESSIONALE

DALLA SAFETY CULTURE ALLA JUST CULTURE NEL SETTORE AERONAUTICO

DESCRIZIONE		IMPORTO AVERE	IMPORTO DARE
QUOTA ISCRIZIONE	€ 3.000,00 x 12 partecipanti	€ 36.000,00	
5% TASSA ISCRIZIONE ALL'ATENEO			€ 1.800,00
10% CONTRIBUTO GENERALE ATENEO			€ 3.600,00
NUMERO ORE	32 (lezioni frontali ed esercitazioni) + 4 (verifica finale) = 36		
IMPORTO COMPENSO ORARIO	€ 100,00		
NUMERO DOCENTI ESTERNI	16		
NUMERO DOCENTI NAZIONALI	4		
SPESE PER COMPENSI ORARI			€ 11.000,00
SPESE PER VITTO			€ 1.500,00
SPESE PER ALLOGGI			€ 4.100,00
SPESE PER VIAGGI			€ 6.000,00
SPESE MATERIALE DIDATTICO			€ 2.000,00
COMPENSI TUTORI			€ 6.000,00
	Totale	€ 36.000,00	€ 36.000,00

IL SEGRETARIO AMM.VO

Dott. S. Zagami



IL DIRETTORE DEL CORSO

Prof.ssa F. Pellegrino