CONSIGLIO
NAZIONALE
ORDINE
PSICOLOGI

AVIATION PSYCHOLOGY

Normativa
Programmi di Supporto e Assessment
Il Ruolo dello Psicologo

PREMESSA

La missione sociale della professione di psicologo si è man mano differenziata rispetto all'anno del suo ordinamento.

Con la legge n. 56 del 1989, art. 1, furono infatti definiti i principali ambiti di intervento "*La professione di psicologo comprende l'uso degli strumenti conoscitivi e di intervento per la prevenzione, la diagnosi, le attività di abilitazione-riabilitazione e di sostegno in ambito psicologico rivolte alla persona, al gruppo, agli organismi sociali e alle comunità. Comprende altresì le attività di sperimentazione, ricerca e didattica in tale ambito*."

Con la L. 3/2018 di riordino delle professioni sanitarie lo psicologo rientra pienamente tra i professionisti della salute, la cui attività è protetta, e vigilata, dal Ministero della Salute.

In altre parole, lo psicologo in Italia assume a pieno titolo tutte le responsabilità professionali legate alla valutazione / diagnosi, per quanto di sua competenza.

Nella società contemporanea si parla sempre più spesso di "Salute", i ritmi di vita frenetici, lo stress e il mutamento di alcuni equilibri sociali hanno fatto in modo che l'attenzione nei confronti della salute intesa come benessere diventasse un tema centrale.

Bisogna partire dal presupposto che la salute non è un'entità statica ma è una condizione che trova il suo perfetto equilibrio fisico, funzionale e psichico attraverso l'integrazione e l'adattamento dell'individuo nel contesto sociale in cui vive ed opera.

Secondo l'OMS la salute è uno stato di completo benessere psichico, fisico e sociale dell'uomo dinamicamente integrato nel suo ambiente naturale e sociale e non la sola assenza di malattia; nelle sue dimensioni: <u>fisica</u> - aspetto fisiologico del nostro organismo; <u>psichica</u> - capacità di pensiero, di astrazione, di coerenza; <u>emotiva</u> - capacità di riconoscere ed esprimere in modo appropriato le nostre emozioni, riuscendo a controllare il nostro equilibrio quotidiano tra euforia e depressione;

relazionale - capacità di avere e mantenere relazioni con i propri coetanei, con il proprio gruppo di appartenenza; sociale - in un contesto di degrado, di sottosviluppo, di oppressione, di razzismo, di deprivazione, cioè in una società malata, non si può stare bene.

Le competenze dello psicologo si declinano nei vari contesti in cui espleta le proprie funzioni, anche in quelle particolarmente sofisticate.

Con questa prospettiva interveniamo nella fase di recepimento in Italia del testo europeo approvato relativamente al Regolamento 2018/1042 della Commissione (EU) del 23 luglio 2018, al fine di attuare una buona pratica e nel rispetto della normativa italiana sulla professione di psicologo.

Non vi è alcun dubbio che nel campo dell'aviazione il supporto psicologico, in tutte le fasi delle procedure di selezione e di verifica della idoneità del personale di volo e dei piloti assume una particolare rilevanza.

Infatti non si tratta tanto di valutare una eventuale presenza di psicopatologie o di gravi sofferenze esistenziali nel personale di volo, bensì di accertare che la loro condizione psicologica (affettiva, emotiva, relazionale e cognitiva) sia coerente con lo svolgimento della delicata attività lavorativa svolta.

I tempi sono ormai maturi per dare reale riscontro, epistemologico ed applicativo, delle potenzialità professionali della psicologia.

Sia all'interno del Servizio Sanitario Nazionale italiano, che all'esterno, lo psicologo fornisce risposte sempre più adeguate ed attuali ai bisogni espressi dai cittadini, garantendo sempre un livello molto alto di specifiche competenze.

È augurabile che sul tema in questione, e cioè sulla psicologia dell'aviazione, viste le esigenze e le richieste delle compagnie aeree, si possa quanto prima prevedere ed organizzare una formazione di terzo livello (corso di alta formazione, master, e - perché no - specializzazione *post lauream),* affinché i giovani professionisti possano orientare in maniera produttiva il proprio percorso professionale.

Il Consiglio Nazionale Ordine Psicologi, quale agenzia pubblica preposta alla promozione ed alla tutela del benessere e della qualità della vita di tuti gli individui (Costituzione della Repubblica Italiana, art. 32), con questo documento ha inteso fornire un contributo al dibattitto in corso affinché possano essere messe in atto una serie di strategie d'intervento degne di un paese moderno.

Ringrazio tutti i componenti del Gruppo di Lavoro sulla psicologia dell'aviazione per l'impegno e la grande professionalità espresse nella redazione di questi documento finale.

Mi preme segnalare che si tratta del primo documento su queste tematiche esitato dal Consiglio Nazionale, con l'auspicio che possa divenire punto di riferimento per tutti gli attori interessati.

Il Presidente
dott. Fulvio Giardina

La produzione del primo documento in tema di psicologia aeronautica da parte del Consiglio Nazionale dell'Ordine degli Psicologi testimonia una forte volontà da parte della comunità professionale e della sua rappresentanza di rinforzare la presenza e l'impatto della psicologia in un più vasto spettro di ambiti rispetto a quelli "classicamente" associati alla professione psicologica.

In seguito alla richiesta di coordinare i lavori del gruppo di lavoro su questo tema da parte del Presidente Giardina, che ho accettato con onore, ho riscontrato una grandissima disponibilità da parte di rappresentanti del mondo associativo dell'aeronautica, piloti e colleghi psicologi a collaborare nella comune consapevolezza che la psicologia ha un grande peso nella sicurezza del trasporto aereo e nella salute di chi è impegnato quotidianamente a garantire alla cittadinanza la possibilità di spostarsi nel mondo in una maniera che non è mai stata nemmeno pensabile prima dei nostri giorni.

Di questa disponibilità, dell'attenzione alla scienza e alla professione psicologica, dell'assenza di pregiudizi e della volontà di produrre qualcosa che potesse essere utile nel presente e nel futuro non posso che ringraziare i componenti del gruppo, ciascuno dei quali ha dato un contributo fondamentale e unico. Un ringraziamento è dovuto anche ai componenti del Consiglio Nazionale dell'Ordine degli Psicologi che hanno supportato i lavori del gruppo, la creazione di questo documento e la sua diffusione.

All'inizio dei lavori ci è stato subito chiaro come il la del nostro lavoro - la nota su cui basare tutta la composizione - fosse l'incidente del volo German Wings 9525 del 2015, che tristemente ricordiamo. Si può individuare la fondamentale ragione di questa tragedia, nonostante la complessità che necessariamente permea un evento di tale portata, in una problematica di tipo psicologico e in una gestione di tale situazione meno che ottimale. A seguito di questo evento l'attenzione sulla salute psicologica, sul benessere e sulle condizioni di chi lavora nel trasporto aereo, soprattutto i piloti, è diventata centrale nell'agenda dei decisori internazionali. La professione psicologica, come dimostra questo documento, non poteva né doveva rimanere inerte ad una necessità di risposte e di proposte nel proprio campo di intervento.

Le questioni che si sono poste al gruppo estensore di questo documento, specialmente all'inizio dei lavori, sono state fondamentalmente due. In primo luogo la necessità di lavorare

su idee e pratiche che potessero essere applicate e gestite in un sistema complesso, con caratteristiche specifiche e una notevole eterogeneità (basti solo pensare al numero di compagnie aeree, ciascuna con i propri protocolli e le proprie pratiche professionali) come quello del trasporto aereo. In secondo luogo la volontà di fare proposte in cui la psicologia si integrasse con le professionalità contigue e già operanti nell'ambito della salute e sicurezza dei piloti.

Da queste premesse la scelta del peer support, un ambito in cui c'è una lunga tradizione di ricerca e d'intervento, in cui la psicologia e la professionalità degli psicologi possono avere un ruolo fondamentale. L'idea alla base del documento è di contribuire a formare e di supportare i piloti nella reciproco aiuto, ascolto e supporto, diffondendo anche la consapevolezza dell'importanza della salute psicologica, della natura del possibile intervento di professionisti psicologi, delle modalità con cui chiedere aiuto o con cui supportare colleghi in difficoltà a chiederlo. Nel contempo è fondamentale informare e formare psicologi alle necessità specifiche del settore del trasporto aereo, per creare una sinergia professionale positiva che permetta di aumentare la salute e la sicurezza per piloti, operatori e passeggeri.

Il mio auspicio è che questo documento sia un punto di partenza, un elemento utile per avvicinare due mondi e per fare sí che entrambi ne abbiamo un giovamento. Tale auspicio è in linea con la mission etica e la deontologia della professione psicologica: ovunque ci sia un bisogno di salute e di sicurezza si potrà contare sulla nostra comunità scientifica e professionale che darà il proprio contributo con rigore, attenzione e disponibilità.

Alessandro De Carlo

Il REGOLAMENTO (UE) 2018/1042 DELLA COMMISSIONE del 23 luglio 2018, pubblicato il 25.7.2018 sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative concernenti l'introduzione di programmi di Sostegno e della Valutazione psicologica dell'equipaggio di condotta e di cabina degli aerei[1].

In linea con le competenze del Consiglio Nazionale degli Psicologi attraverso il presente documento, redatto dal Gruppo di lavoro appositamente istituito ed approvato dal Consiglio stesso, si esprime un parere con la finalità di collaborare all'attuazione di una buona pratica su attività che richiamano il ruolo professionale dello Psicologo secondo la normativa vigente in Italia.

Premessa generale e normativa sul Sostegno

Dopo l'incedente aereo Germanwings, l'ente Europeo EASA (European Authority for Aviation Safety), ha ritenuto opportuno implementare le norme riguardanti la salute mentale degli equipaggi.

Nel luglio del 2018 a seguito della Task force Istituita da Easa e' stato emanato Il regolamento Europeo (EU) che in particolare al punto 2 chiarisce quanto segue:

L'Agenzia europea per la sicurezza aerea («l'Agenzia») ha individuato un certo numero di rischi per la sicurezza e ha formulato una serie di raccomandazioni per attenuare tali rischi. L'attuazione di alcune di queste raccomandazioni esige modifiche normative per quanto riguarda la valutazione psicologica dell'equipaggio di condotta prima di intraprendere voli di linea, la realizzazione di un programma di sostegno per gli equipaggi di condotta, l'esecuzione da parte degli Stati membri di test alcolemici casuali sui membri degli equipaggi di condotta e di cabina e l'esecuzione da parte degli operatori aerei commerciali di test sistematici per il rilevamento di sostanze psicoattive nei membri degli equipaggi di condotta e di cabina.

A tal proposito già in data 4 marzo 2018 all'interno del regolamento medico l'Ente Nazionale per l'aviazione civile ha emanato la circolare:

"Organizzazione sanitaria e certificazioni mediche d'idoneità per il conseguimento delle licenze e degli attestati aeronautici ", la quale riporta:

Nelle della definizione da parte di EASA dei requisiti specifici per l'implementazione dei principi e delle procedure dei programmi di supporto tra pari (Peer Support Program), in applicazione

[1] (Considerando n. 2, art. 1 punto 2 2, «CAT.GEN.MPA.175Pericoli per la sicurezza, «CAT.GEN.MPA.215Programma di sostegno).

dell'art. 2 comma 3 (c) del presente regolamento, ENAC promuove e sorveglia, attraverso la pubblicazione di adeguati strumenti normativi (circolari e materiale guida), l'attivazione dei suddetti programmi da parte degli operatori aerei e dei fornitori dei servizi di assistenza al volo. Questo al fine di assistere e guidare il personale di volo e controllore del traffico aereo verso un adeguato programma di sostegno e di aiuto a seguito di eventi significativi, in conseguenza dei quali vi siano dubbi circa la sicurezza delle prestazioni professionali o la salute mentale del soggetto. Sono da considerarsi importanti aree tipiche di intervento, ai fini del presente comma, quelle relative alle problematiche con potenziale impatto rilevante sulle prestazioni professionali dell'individuo quali:

a) uso e abuso di alcol, sostanze psicotrope e stupefacenti;

b) fattori di stress mentale / emozionale derivanti dal vissuto quotidiano;

c) possibili traumi conseguenti a incidenti critici.

Per comprendere al meglio la tipologia degli interventi proposti è necessario avere una chiara visione della natura professionale, del contesto e delle condizioni ambientali e lavorative del personale navigante

Le peculiarità dell'ambiente professionale includono, stressor altamente specifici, tra i quali rientrano fattori stressanti psicosociali, fatica operazionale (fatigue), problematiche e crisi di vita spesso amplificate dalle condizioni lavorative. In particolare il termine fatigue è usato comunemente per descrivere in aviazione una stanchezza fisica e/o mentale che va ben oltre la normale definizione di spossatezza. Essa riguarda l'incapacità di esercitare i propri compiti nella cabina di pilotaggio rispettando le norme di sicurezza delle operazioni volo. In questo campo e' auspicale l'approfondimento delle componenti fisiche, psichiche ed ergonomiche in particolare per le strette relazioni presenti tra sistemi percettivo, cognitivo e sensoriale nell'interazione uomo macchina. Su queste funzioni ed in particolari sotto gli aspetti psichici e neurofisiologici possono presentarsi interferenze di diversa natura tra le quali: la fatica psicofisica, la mancanza di sonno, l'alterazione dei ritmi circadiani per l'attraversamento dei fusi orari, l'incongruità della strumentazione e dei comandi di volo, l'effetto della pressurizzazione, le vibrazioni, il microclima e l'alimentazione per citarne alcuni.

Il Dr. Preston, direttore dei servizi medici di British Airways, sintetizzò così i vari fattori ambientali: "Those who work in flight environment work in a hostile environment." L'alta quota,

la bassa umidità relativa, il rumore e le vibrazioni, le radiazioni ionizzanti, l'aria "indoor" con la presenza di contaminanti fisici, chimici e biologici propri dell'attività di volo commerciale di linea, il cui insieme è certamente in grado di provocare una condizione di stress. Tale condizione come è noto, se protratta, dà luogo alla fase di esaurimento della capacità di adattamento ed alla comparsa di quadri patologici. Questa usura maggiore e diversificata rispetto alle consimili attività professionali ci porta ad esemplificare che la fatica statisticamente è fattore del 75% dei casi di depressione e contribuisce, sempre statisticamente, al 15-20% degli incidenti fatali causati dall'errore umano di cui abbiamo i reports.

Se tali problematiche non vengono riconosciute ed affrontate tempestivamente possono minare il benessere psicologico e avere seri risvolti in termini di salute e sicurezza del volo

Come riportato da alcuni autori i problemi relativi alla salute mentale nel personale navigante sono principalmente:

- Disturbi dell'umore
- Disturbi d'ansia (Jones and Ireland, 2004),
- Stress occupazionale (Cooper and Sloan, 1985)[2]

Peer Support Programme

Lo strumento principale individuato per favorire il coinvolgimento della categoria professionale sui temi del disagio psicologico, diminuire il senso di paura e giudizio, lo stigma, segnalare precocemente e mettere in atto percorsi dove necessari di sostegno Psicologico e' stato il Peer Support, strumento ampiamente utilizzato anche nella forma di peer education, soprattutto nei contesti scolastici .

Di seguito alcune definizioni**:**

" Peer support in mental health care may be defined as "offering and receiving help, based on shared understanding, respect and mutual empowerment between people in similar situations" [3]

"Peer support is a system of giving and receiving help founded on key principles of respect, shared responsibility, and mutual agreement of what is helpful. Peer

[2] Pilot Mental Health Assessment and Support: A practitioner's guide (p.310)
[3] (Mead et al., 2001).

support is not based on psychiatric models and diagnostic criteria. It is about understanding another's situation empathically through the shared experience of emotional and psychological pain." [4]

Connecting with another person who has lived with similar problems, or is perhaps still doing so, can be a vital link for someone struggling with their own situation.Peer support can be an effective prevention strategy, can moderate the effects of life- challenging eventsand provide a sense of empowerment."It helps to be able to talk to someone who understands what you are going through and who will not judge you." [5]

All'interno dei programmi internazionali di salute mentale negli USA , UK e Canada lo strumento del peer support e' stato riconosciuto come efficace nel recupero e nel reinserimento sociale di persone affette da problematiche di salute mentale e a dispetto della carenza internazionale di ricerche sull'applicazione dello strumento del peer support nell'ambito della salute mentale , uno studio condotto negli UK con l'università di Notthihgham[6] ha mostrato come lo strumento del workplace peer support ha esiti positivi in termini di sviluppo dell'autostima, della fiducia e della capacità di incrementare strategie di self management favorendo così l'inclusione sociale e di appartenenza, oltre ad avere importanti benefici sui peer supporter stessi

Nel territorio nazionale e' importante segnalare l'esperienza dei peer support workers all'interno dei DSM, Distretti di Salute Mentale di regioni quali Lombardia, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia.[7]

È indubbio che sia auspicabile avere a disposizione programmi di supporto psicologico all'interno di tutte le organizzazioni lavorative ma diviene di primaria importanza avere a disposizione tali programmi nell'ambito dell'aviazione civile che possano coinvolgere il personale navigante e tutto il personale certificato del settore, poiché le implicazioni inerenti alle problematiche psicologiche non riconosciute e non trattate tempestivamente ha potenziali esiti disastrosi.

---

[4] (Mead, Hilton, & Curtis, 2001, p. 135)

[5] Cargnello, J. (nd). Peer Helper Training: A Trainer's Manual; National Centre for Operational Stress, Canada Injuries National Network, Veterans Affairs Canada.

[6] (Repper and Carter, 2010)

[7] (Mastroeni A., Cardani I., Cetti C. et al. Supporto tra Pari in salute, mentale nel panorama internazionale e nell'esperienza comasca Rivista scientifica di Psicologia, Vol. 1: 43-48, 2012);

(O.Kauffamann, D.M.Motto,S.Borghetti, ESP in cammino. L'Esperto in supporto tra pari in salute mentale tra conoscenza di sé e comprensione dell'altro Franco Angeli editore 2017)

Come evidenzia la letteratura sul tema dell'efficacia del peer support,che tra le varie funzioni ha quella di facilitatore per l'accesso se necessario a percorsi clinici e terapeutici', e' implementata dalle caratteristiche dei peer supporter definiti come colleghi che condividono le stesse esperienze professionali, lo stesso contesto lavorativo, gli stessi stili comunicativi e stressor lavorativi.

Struttura

La struttura di un programma basato sul supporto tra pari deve necessariamente prevedere alcuni principi chiave, così come evidenziato dai numerosi pubblicazioni sul tema tra i quali:

1. Confidenziale
2. Basata sull'aiuto reciproco
3. Non direttiva
4. Fondata sul Recupero focalizzato dei punti di forza della persona
5. Inclusivo
6. Essere sicura e non arrecare danno [8]
7. Integrato nel sistema di gestione dell'operatore
8. Basato sulla gestione dei rischi derivanti dalla paura di perdere la licenza[8]

Tra i programmi di supporto esistenti, Balpa (British Airlines Pilot's Association), Associazione Professionale di Categoria, , ha sviluppato un efficiente Programma di supporto, condiviso con la British Airways , dove lo Psicologo ha un ruolo chiave. Lo scopo è quello di lavorare fianco a fianco con le aziende del settore per implementare ai massimi livelli l'accoglienza e il miglioramento del personale navigante che presenta difficoltà sul piano psicologico.
Il programma garantisce il massimo grado di confidenzialità e fiducia tra il management della compagnia, il pilota e le stesse categorie professionali.
La struttura all'avanguardia garantisce massima efficienza e salvaguardia dei dati sensibili personali.

---

[8] (Julie Repper; Peer Support workers; Theory and Practice , centre for menthal health network, HHS Confederation ,2013)
(Making the Case for Peer SupportReport to the Mental Health Commission of Canada)

(Mental Health Peer Support Project Committee; Mary O'Hagan, Céline Cyr, HeatherMcKee, and Robyn Priest September 2010)

Il programma sviluppato prevede un numero verde dove il personale navigante può trovare un primo contatto con l'IHP Indipendent Health Provider, che nel nostro ordinamento corrisponde al ruolo e alla funzione dello psicologo[9], che non deve essere dipendente della compagnia aerea, che partendo dai dati raccolti valuta l'eventuale invio ad un pari formato.

Il pari avrà così il compito di ascolto attivo, empatico e solidale, nell'indirizzare là dove è necessario il collega verso un percorso psicologico o medico. I pari sono costantemente in contatto e vengono supervisionati dalla Psicologo (IHP), che garantisce cosi la sicurezza degli interventi e là dove necessario la presa in carico diretta del personale navigante.

Tutte le informazioni raccolte dai pari sono confidenziali, fatto salvo le eccezioni previste dalla normativa vigente in caso di autolesionismo o minaccia alla pubblica sicurezza.

Tutti i pari vengono preventivamente addestrati per il ruolo.

Un gruppo di controllo composto da operatori di volo, esponenti delle organizzazioni professionali e dipartimenti di medicina degli operatori, lavoreranno con lo Psicologo referente per la raccolta di dati statistici anonimi, delle tendenze, delle problematiche, degli incidenti e per formulare raccomandazioni generali per le compagnie aeree in tema di benessere psicologico.

Analizzando gli elementi costitutivi dei programmi PSP esistenti , i manuali sul tema nell'ambito dell'aviazione civile [10] alcuni elementi risultanti della la SWOT analysis relativa ai programmi di peer support[11] e le linee guida pubblicate sul Journal of traumatic stress[12],si possono delineare gli obbiettivi generali del programma e le azioni integrate volte al mantenimento del benessere e alla prevenzione del disagio psicologico. Si evidenzia inoltre come l'attivazione contemporanea di campagne di informazione e prevenzione primaria nell'ambito della salute mentale sono da considerarsi elemento facilitante sia dell'efficienza che dell'efficacia dei programmi PSP.

---

[9] La figura professionale in Italia che si occupa del sostegno psicologico e' lo Psicologo, in particolare il testo pubblicato dal Consiglio Nazionale degli Psicologi chiarifica quanto segue:
PROFESSIONE DI PSICOLOGO: DECLARATORIA, ELEMENTI CARATTERIZZANTI ED ATTI TIPICI.
La consulenza psicologica (o counseling) comprende tutte le attività caratterizzanti la professione psicologica, e cioè l'ascolto, la definizione del problema e la valutazione, l'empowerment, necessari alla formulazione dell'eventuale, successiva, diagnosi. Lo scopo è quello di sostenere, motivare, abilitare o riabilitare il soggetto, all'interno della propria rete affettiva, relazionale e valoriale, al fine anche di esplorare difficoltà relative a processi evolutivi o involutivi, fasi di transizione e stati di crisi anche legati ai cicli di vita, rinforzando capacità di scelta, di problem solving o di cambiamento.

[10] (Ifalpa, Pilot Assistence Manual; a guide to developing and implementing support programs, for pilot by the pilot, 2018)

[11] (pag 363 , Pilot menthal health assesment and support ; Robert Bor Bor, Carina Eriksen,Margaret Oakes and Peter Scragg, 2017)

[12] Guidelines for peer support in high risk organization (April, 2012, 25,134-141),

Obiettivi generali del programma PSP nell'Aviazione Civile

- Migliorare la rete di assistenza, condivisone e supporto tra il personale navigante attraverso la figura dei pari

- Garantire percorsi di supporto indipendenti dall'operatore basati sulla assoluta riservatezza confidenzialità garantendo alti livelli di professionalità e là dove necessario un immediato intervento di ulteriore supporto medico/ psicologico

- Garantire il più' possibile la presa in carico precoce dei colleghi anche attraverso una contemporanea campagna di informazione che coinvolga anche il management aziendale sull'importanza del benessere psicologico all'interno dell'organizzazione con l'obiettivo primario quindi di ridurre elementi di pregiudizio, stigma, vergogna

- Ridurre il tempo di assenza per malattia mitigando il senso di paura relativa alla perdita del brevetto e/o sospensione protratta dalla attività di volo mitigando vissuti di timore del pregiudizio e della stigmatizzazione

- Migliorare il senso appartenenza, aumentare lo sviluppo di relazioni positive, incrementare autostima e resilienza

- Implementare e diffondere programmi per lo Sviluppo della Just Culture in ambito organizzativo

- Garantire il costante supporto nei casi di difficoltà relazionale, sentimentale e nei momenti di crisi in ambito familiare in seguito a difficoltà lavorative /addestramento / garantendo supporto specialistico là dove necessario

- Garantire l'accesso al programma di supporto anche ai familiari del personale navigante con le medesime caratteristiche di riservatezza

- Intervenire precocemente dopo un evento critico attraverso il supporto e la supervisione di un professionista Psicologo con l'obiettivo di ridurre il rischio di risposte disadattive, favorendo il ritorno alle normali attività lavoro in pieno benessere e sicurezza e contestualmente prevenire l'insorgenza del Disturbo Post Traumatico da Stress

- Strutturazione di Programmi specifici di PSP in caso di dipendenza (alcol /droga) con opportuna supervisione da parte dello psicologo/Psicoterapeuta e medico [13]

Selezione dei Peer

Il pari è un volontario, tuttavia considerando il delicato e importante compito che svolge è consigliabile una selezione che preveda strumenti quali ad esempio l'intervista semi-strutturata ed eventuali altri strumenti al fine di poter valutare alcune importanti caratteristiche individuali, necessarie allo svolgimento del ruolo, caratteristiche ed abilità che verranno poi ulteriormente sviluppate nel corso di appositi training.

Le caratteristiche principali sono indicate nei diversi programmi internazionali già esistenti:

1. Riservatezza e normativa correlata
2. Capacità di ascolto, accoglienza ed empatia 13
3. Atteggiamenti non giudicanti
4. Disponibilità a seguire i training e i programmi di addestramento
5. Adesione ai principi, protocolli e alle norme del programma in termini di riservatezza e standard operativi
6. Capacità di lavorare in team
7. Capacità di avere un pensiero critico
8. Capacità di problem solving

Formazione dei pari

Support Progamme training

[13] (pag 23; Pilot Assistence Manual - Ifalpa; 2018)

I pari devono ricevere adeguata formazione, in particolare nella fase iniziale e successivamente attraverso il reccurent trainig semestrale.

Le principali aree formative devono riguardare:

- Informazioni sul funzionamento dei PSP
- Consapevolezza degli stressor tipici della professione
- Operational Fatigue
- Strategie di coping
- Riconoscimento precoce dei red sign (salute mentale), al fine di segnalazione immediata
- Elementi base di primo soccorso Psicologico
- Normativa sulla Privacy e sul sistema di confidenzialità del Programma, sistema normativo vigente
- Figure Professionali coinvolte nel Programma di supporto
- Quando le informazioni devo essere riferite e quando è necessario chiedere aiuto ad un professionista
- Limiti e consapevolezza del proprio ruolo
- Tecniche di ascolto ed empatia
- Farmaci consentiti durante il duty
- Effetti collaterali dei farmaci
- Segni e Sintomi relativi all'uso di alcol e droghe.

In linea con quanto fin ora rappresentato su tali contenuti relativi al Peer Support è quindi possibile individuare, oltre a quelle di altri professionisti, aree dove lo psicologo può fornire un supporto competente.

Il ruolo dello Psicologo

Visti gli elementi cardine dell'intervento di Supporto e il ruolo di facilitatore dei pari appare necessario identificare e descrivere, da parte degli stakeholder, le aree e gli strumenti di intervento che necessariamente non possono configurarsi come attività diagnostiche e di sostegno psicologico[14].

[14] *Si ricorda che ai sensi della normativa vigente, L. 56/89 artt. 01 ed 1 lo Psicologo è una professione sanitaria titolata alla diagnosi psicologica di normalità e patologia ed al sostegno psicologico.*

Inoltre in considerazione del principale obiettivo degli interventi stessi, finalizzato a migliorare la salute e la sicurezza mitigando il rischio nel contesto dell'aviazione civile, risulta importante la Formazione e la Supervisione Psicologica nei programmi di Peer support nel contesto dell'aviazione civile.

L'intervento dello psicologo qui prevede necessariamente, oltre all'erogazione della formazione dei pari nelle materie di competenza, un'attività di supervisione e supporto dei pari stessi con l'obiettivo di gestire gli aspetti emotivi implicati nel ruolo ed evitare il sovraccarico emozionale; inoltre il sostegno psicologico e psicoterapeutico del personale nei casi richiesti successivamente all'intervento del Pari.

Queste considerazioni risultano particolarmente importanti in relazione al contesto lavorativo e agli stressor fisici e psicosociali della categoria professionale che hanno diretto impatto sul benessere psicofisico e che prevedono una analisi multidimensionale del funzionamento della persona al fine di individuare gli interventi clinici e di supporto più adeguati.

Per quanto riguarda sia i programmi di aggiornamento nel settore specifico rivolti agli Psicologi, sia i programmi di formazione dei pari, nel 2017 l'Inghilterra e' stato uno dei primi stati ad attuare anticipatamente le raccomandazioni della task force EASA (European Authorithy for Aviation Safety) grazie alle Autorita' competenti, (CAA, Civil Aviation Authority) e le associazioni di Psicologia (BPS, British Psychological Society) sono state fornite le indicazioni e linee guida sull'argomento.

In particolari le tematiche per l'aggiornamento Professionale degli Psicologi riguardano:

- Tipologia di lavoro, stili di vita dei Piloti e del Personale Navigante
- Requisiti medici, con particolare attenzione ai fattori di esclusione relativi a disordini Psicologici, psichiatrici e neurologici
- Problematiche relative alla salute mentale legate al contesto lavorativo
- Assesment Psicologico
- Elementi di Human Factor e psicologia delle emergenze

L'assessment psicologico

Come abbiamo visto nella premessa il Regolamento 2018/1042 della Commissione (EU), 23 luglio 2018, i contenuti del documento sopra riportato, sottoposti al Tavolo Tecnico del CNOP, chiaramente richiamano, per la normativa italiana, la figura dello psicologo che conduce una valutazione solitamente utilizzando il colloquio clinico, test di personalità e/o test psicoattitudinali.

Ricordiamo che tali valutazioni, come dopo discusso, sono psicodiagnostiche e finalizzate a *"The operator shall ensure that flight crew has undergone a psychological assessment before*

commencing line flying in order to: (1) identify psychological attributes and suitability of the flight crew in respect of the work environment; and (2) reduce the likelihood of negative interference with the safe operation of the aircraft." (Regulation 2018/1042, Annex, 'CAT.GEN.MPA.175Endangering safety)

In questa ottica esse sembrano certamente opportune al momento sia delle visite iniziali che in eventuali controlli successivi per verificare il mantenimento dei requisiti psicologici per l'idoneità a specifici compiti, dove possa sorgere un dubbio sulla presenza di relativi deficit come nel caso di presenza di psicopatologia, di eventi avversi con verosimili ricadute sulla funzionalità cognitiva ed emozionale, di conseguenze psicologiche dovute alla assunzione di sostanze vietate, di conseguenze sulla funzionalità psicologica dovute a danni neurologici.

Va quindi sottolineata l'importanza di questo approfondimento dell'ambito di verifica delle condizioni di salute del personale coinvolto con la sicurezza del trasporto aereo civile, con un ritorno per le stesse compagnie di trasporto che possono mostrare di aver messo in atto, all'interno di un sistema di sicurezza complessivo, una valutazione aggiornata al progresso scientifico, dove per lo specifico italiano ciò ha una ricaduta positiva anche nel campo della prevenzione dei rischi (si veda D.Lgs. 81/08 e s.m.i.).

Il preciso riferimento alla decisionalità dell'autorità competente circa il coinvolgimento delle figure professionali richiamate (oltre al medico certificatore anche psichiatri e psicologi) è certamente valido e non può prescindere dal quadro normativo vigente nello Stato dove vengono effettuate le visite.

I richiami alla verifica dello stato psicologico sono in linea con l'evoluzione della psicopatologia nei luoghi di lavoro[15], tengono in conto la gravità di alcuni gravi accadimenti legati a disturbi

[15] Years lived with disability (YLDs)
According to the most recent available data (2012), neuropsychiatric disorders rank as the first cause of years lived with disability (YLD) in Europe, accounting for 36.1% of those attributable to all causes.
Unipolar depressive disorder alone led to 11% of all YLD, making it the leading chronic condition in Europe. Alcohol-related disorders rank third in Europe, accounting for 6.4% of all YLD.
Anxiety disorders rank sixth, accounting for 4% of all YLD.
Alzheimer's disease and other dementias rank ninth, accounting for 3% of the total.
Migraines rank 11th with 2.7%, schizophrenia ranks 15th with 1.8% and bipolar disorder ranks 17th with 1.6% of the total.
Global Health Estimates 2014 Summary Tables: YLD by cause, age and sex, by WHO Region, 2000-2012.
(WHO regional office web site/mental health/data and statistics, cons. January 2016)

psichici del personale e, per lo specifico degli psicologi, risultano coerenti con gli sviluppi della disciplina psicologica in Europa che in Italia, si ricorda, è una professione sanitaria autonoma[16].

A fronte di tali indicazioni in altri testi consultati[17] emerge il richiamo alle visite psichiatriche e psicologiche, in relazione alla Mental Health, senza però specifiche sugli ambiti della visita psicologica.

Dobbiamo quindi doverosamente precisare, dal confronto dei testi disponibili, che i riferimenti emergenti rischiano di rendere non chiara l'applicazione del Regolamento 2018/1042 e quindi favorire possibili interpretazioni contraddittorie nella valutazione della Mental Health dove è coinvolta anche la figura professionale dello psicologo; di conseguenza il ruolo dello stesso nella valutazione presenterà difficoltà nella sua definizione operativa e rischierà di riproporre per questi il solo compito, ormai sorpassato dalle norme e dalla buona pratica, di tecnico dei test.

Questa considerazione se ha certamente valore per le diverse realtà nazionali europee, ha molto peso in Italia dove la figura in parola è chiaramente regolamentata.

Riferimenti normativi italiani

Prima di introdurre suggerimenti per superare eventuali difficoltà interpretative e attuare una buona prassi è utile richiamare indicazioni di ordine generale relative alla professione di Psicologo nel nostro paese, in modo da sostanziare efficacemente quanto poi di seguito proposto:

L. 56/89. 1 Definizione della professione di psicologo. 1. La professione di psicologo comprende l'uso degli strumenti conoscitivi e di intervento per la prevenzione, la diagnosi, le attività di abilitazione-riabilitazione e di sostegno in ambito psicologico rivolte alla persona, al gruppo, agli organismi sociali e alle comunità. Comprende altresì le attività di sperimentazione, ricerca e didattica in tale ambito.

(Tale definizione relativa alla titolarità dello psicologo alla ***diagnosi psicologica di normalità e psicopatologia*** è ribadita sul parere del CNOP del 2009 e dalla recente giurisprudenza[18])

---

[16] 01. Legge 56/89 Categoria professionale degli psicologi (3).
1. La professione di psicologo di cui alla presente legge è ricompresa tra le professioni sanitarie di cui al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 13 settembre 1946, n. 233, ratificato dalla legge 17 aprile 1956, n. 561. (3) Articolo premesso dall'art. 9, comma 4, L.11 gennaio 2018, n. 3.

[17] European Aviation Safety Agency Draft acceptable means of compliance (AMC) and guidance material (GM) to Part-MED; European Aviation Safety Agency Opinion No 14/2016Aircrew medical fitness Implementation of the recommendations made by the EASA-led Germanwings Task Force on the accident of the Germanwings Flight 9525.

[18] Per un primo riferimento si veda in http://www.psy.it/giurisprudenza

La previsione relativa alla potestà di diagnosi psicologica è inoltre rafforzata dalla L. 170/03 (relativa alla declaratoria dei compiti dei triennalisti dottori in scienze psicologiche) dove all'art. 3, 1 quinquies, è chiaramente indicato che la "sintesi psicodiagnostica" viene prodotta dallo psicologo.

Ad integrazione della previsione normativa generale facciamo riferimento, come esempi esistenti di buona pratica, alla valutazione psicologica presente prevalentemente da tempo nel campo del trasporto:

DECRETO LEGISLATIVO 247/10), che ha recepito in Italia la Direttiva europea 2007/59/EC relativa ai requisiti per i macchinisti, dove all'art 10 c) recita:

Il candidato deve dimostrare la propria capacità psico-attitudinale all'esercizio della professione tramite una certificazione rilasciata da uno psicologo appartenente ad una delle strutture mediche di cui alla lettera b), abilitato all'esercizio della professione ed iscritto all'albo professionale. L'esame per il rilascio di detta certificazione deve accertare i requisiti indicati nell'allegato III, punto 2.2 tramite adeguati test psicoattitudinali;

I criteri che lo psicologo deve esaminare sono quelli psicomotori, cognitivi, di comunicazione e di personalità che possono interferire con lo svolgimento dei compiti di sicurezza per i macchinisti.

REGOLAMENTO (UE) 2015/995 DELLA COMMISSIONE dell'8 giugno 2015 (adottato in Italia e relativo al restante personale coinvolto in attività di sicurezza ferroviaria)

4.7.2.1.2 Valutazione psicologica

La valutazione psicologica è finalizzata ad aiutare l'impresa ferroviaria nella nomina e nella gestione del personale idoneo dal punto di vista cognitivo, psicomotorio, comportamentale e della personalità a svolgere i compiti previsti senza rischi.

Nel testo poi di seguito, con maggior dettaglio, sono indicati gli aspetti che nella valutazione psicologica occorre prendere in considerazione ma che riguardano i criteri dianzi indicati.

Si deve aggiungere che in base alle indicazioni ora citate nella prassi corrente le valutazioni psicologiche, pur in un rapporto stretto di collaborazione con medici legali e psichiatri, sono fondate su interviste e test (attitudinali e di personalità se ritenuti necessari) condotte autonomamente dallo psicologo che emette un proprio giudizio idoneativo; tali valutazioni sono effettuate sia in fase di visita preassuntiva sia in caso di dubbio sulla sussistenza dei requisiti psichici per tutto il personale

coinvolto in attività di sicurezza circolazione treni mentre nello specifico dei macchinisti anche durante le visite periodiche di revisione.

A maggior chiarimento e conferma delle prassi ricorrenti in tema di valutazione psicologica per specifici compiti e condizioni, ricordiamo anche:

Il Decreto del Ministero dell'Interno del 6 agosto 2014 (G.U. 20 agosto 2014 n. 192), nel quale tra i criteri di verifica nella valutazione per gli aerosoccorritori, quando il servizio non è assicurato dal personale dei VVF, è indicata prioritariamente l'intervista psicologica con test psico-attitudinali e di personalità.[19]

Il disposto normativo dato dall'art. 119 c. 9 del Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. n. 285/1992 e s.m.i.) e dall'art. 324 c. 2 del relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione (D.P.R. n. 495/1992 e s.m.i.) prevede, su richiesta dei medici deputati al rilascio/rinnovo patente di guida per autoveicoli, quindi in sede di Commissione Medica Locale della ASL che nell'eventuale visita per Autotutela (ricorso avverso al giudizio della CML) la valutazione psicodiagnostica effettuata da psicologi con specifica formazione nella psicologia viaria.

Da ultimo, per completezza, se pur non di valore obbligatorio, si fa cenno alla norma UNI 10459:2017 "Attività non regolamentate: il Professionista della Security. Requisiti di conoscenza, abilità e competenza" nella quale, sin dalla sua prima pubblicazione nel 2015 nell'allegato D, è specificato che al fine della certificazione è necessario, tra i requisiti per l'idoneità, presentare un rapporto di analisi redatto da uno psicologo iscritto all'Ordine per la verifica degli aspetti psico-attitudinali.

Ipotesi di lavoro per una buona pratica

Alla luce di quanto dianzi rappresentato possiamo confermare che la valutazione psicologica, per specifici compiti e condizioni di sicurezza, è da anni ampiamente presente nel nostro paese e può fornire una valida indicazione di come definire il lavoro degli psicologi anche per la Mental Health, al fine di attuare una buona pratica.

Prioritariamente per l'ambito aeronautico civile pare quindi utile affrontare questi punti:

[19] Si specifica che tale indirizzo è coerente con la prassi ormai in atto da anni per la quale tutto il personale dei VVF, con apposita convenzione tra Dipartimento dei VVF e RFI, è visitato prioritariamente dagli psicologi della Direzione Sanità di RFI con l'intervista e possibilità di richiedere test di personalità e visita psichiatrica.

- individuare per i colleghi momenti di formazione specifica nel settore che può essere richiesta in forza del contenuto degli artt. 5, 19 e 37 del Codice deontologico degli psicologi, con i contenuti richiamati precedentemente;
- definire l'ambito di intervento in modo che non si sovrapponga alla valutazione dello psichiatra, sia differenziata dalla procedura di selezione del personale, ed invece proprio per la sua caratterizzazione psicodiagnostica dia valore aggiunto al medico certificatore per la definizione del giudizio di idoneità;
- attuare una convergenza dei professionisti verso strumenti e definizioni comuni che permettano un dialogo intra ed inter professionale.

Per il primo punto non dovrebbero esserci particolari difficoltà ad organizzare corsi mirati presso strutture o enti ed istituire elenchi di professionisti che possano certificare le proprie competenze sulla scorta degli esempi sopra riportati.

Per il terzo punto si suggerisce che le indicazioni di metodo, pur nel rispetto della autonomia del professionista nella scelta degli strumenti, possano essere presentate e discusse durante i corsi di formazione specifici, proprio sulla base della grande esperienza ormai maturata nel settore aeronautico.

Il secondo punto si mostra più delicato da affrontare: come anticipato non si tratta di replicare la visita psichiatrica ma di aggiungere, con un punto di vista professionale diverso, elementi per la definizione del giudizio idoneativo.

Per questo ultimo aspetto ci soccorrono due riferimenti:

il primo riguarda la titolarità della DIAGNOSI in LA PROFESSIONE DI PSICOLOGO: DECLARATORIA, ELEMENTI CARATTERIZZANTI ED ATTI TIPICI, CNOP 2015.

"La diagnosi psicologica è l'atto tipico di indagine e valutazione, conoscitivo e comunicativo, in risposta ad una domanda, che si avvale di modelli teorici di riferimento dei processi mentali, del comportamento e della relazione.

Al fine di poter definire un processo diagnostico, lo psicologo si avvale del colloquio psicologico e del proprio strumentario psicodiagnostico (test e altri strumenti standardizzati), d'uso esclusivo, per l'analisi del comportamento, dei processi cognitivi e intrapsichici, delle opinioni e degli atteggiamenti, dei bisogni e delle motivazioni, dell'interazione sociale, ***dell'idoneità psicologica a specifici compiti e condizioni***."

Vediamo così che, in coerenza con l'art 1 della L. 56/89, nella Declaratoria dianzi citata è ribadito uno specifico e riservato campo di intervento degli psicologi.

Il secondo riguarda quanto indicato nel DSM 5 (presente anche nel precedente 4° TR) dove:

"Dichiarazione cautelativa all'uso del DSM 5 in ambito forense:

Nella maggior parte delle situazioni la diagnosi clinica di un disturbo mentale … che un individuo in tale condizione soddisfi i criteri legali che attestano la presenza … di uno specifico standard legale (***per es. idoneità***). Per quest'ultimo sono di solito necessarie informazioni aggiuntive oltre a quelle contenute nel DSM 5, che potrebbero comprendere ***informazioni relative alle compromissioni funzionali*** dell'individuo e al modo in cui queste compromissioni influenzano le particolari abilità in questione."

Qui si vuole sottolineare che anche il Manuale ampiamente utilizzato nell'ambito della valutazione della Salute Mentale suggerisce la necessità di approfondimento delle compromissioni funzionali, che in tal caso possono esser facilmente riportate anche allo specifico della valutazione psicologica in argomento.

Alla luce di quanto fin ora rappresentato possiamo così meglio definire il ruolo degli psicologi nella Mental Health precisandone l'attività, come richiamata della documentazione EASA/ENAC prima citata:

La valutazione psicologica, anche in ambito aviazione civile, è un'attività psicodiagnostica per accertare la presenza di sufficienti capacità psico-attitudinali e di specifici aspetti di personalità del personale, anche in ambito di salute mentale, verificando quindi l'assenza di deficit funzionali cognitivi, emotivi o comportamentali che possono compromettere la sicurezza nello svolgimento dei compiti, ovvero per valutare (nel corso del tempo dopo l'assunzione) le capacità funzionali psicologiche residue del soggetto in funzione dei compiti stessi in caso di dubbio e dopo la presenza di eventi avversi o disturbi mentali.

In tal senso si differenzia dalle valutazioni, non a carattere sanitario, in ambito selezione e gestione del personale dove la metodologia e gli strumenti sono indirizzati a saggiare le competenze ed a individuare i candidati migliori in relazione alla posizione da ricoprire o allo sviluppo di carriera.

Si differenzia altresì anche dalle valutazioni diagnostiche psichiatriche mirate ad un approfondimento qualitativo e quantitativo della psicopatologia, alle sue cause organiche, all'assunzione di sostanze, ad aspetti farmacologico terapeutici in funzione della prognosi.

Quindi, in altri termini, le valutazioni psicologiche concorrono, al pari di quelle psichiatriche, a fornire elementi di valutazione per il giudizio di idoneità del medico certificatore; tali valutazioni considerano le principali funzionalità psicologiche (es. comunicazione, cognizione, emotività e relativo controllo, comportamento in ambito lavorativo…..) e pur condividendo con gli psichiatri il riferimento all'inquadramento nosologico (es. al DSM 5) si concentrano sugli aspetti diagnostici descrittivo-funzionali anzidetti e sull' impatto delle eventuali conseguenti limitazioni psicologiche nei compiti di lavoro per contribuire a garantire le condizioni di salute e sicurezza.

Tale impostazione risulta rispettosa delle indicazioni precedentemente riportate, mantiene la differenza tra le due professioni non mortificando l'operato di ognuna ma soprattutto è in grado di dare valore aggiunto alla valutazione della Mental Health e quindi maggior sostegno al giudizio finale del medico certificatore. In particolar modo essa trova il suo ambito elettivo in quella amplissima fascia dei disturbi mentali lievi e moderati ed in quelli gravi in fase di compenso totale o parziale, sia in fase di immissione all'attività che nei necessari controlli successivi in caso di dubbio sulla persistenza dei requisiti psichici del personale già in servizio.

Considerazioni finali:

In linea con quanto rappresentato un invito ad integrare, nella fase di recepimento in Italia del testo europeo approvato relativamente al Regolamento 2018/1042 della Commissione (EU) del 23 luglio 2018, al fine di attuare una buona pratica e nel rispetto della normativa italiana sulla professione di psicologo, i seguenti punti:

- Organizzare campagne di informazione e sensibilizzazione sui temi della salute mentale all'interno delle Compagnie aeree coinvolgendo il management aziendale, le rappresentanze di categoria e le Istituzioni.
- ricondurre i riferimenti psicopatologici al DSM 5, o altro Manuale di ampia diffusione, in modo da avere un quadro comune di diagnostico che facilita il dialogo tra professionisti;
- indicare inizialmente, quindi prima dei riferimenti nosografici, che il coinvolgimento di psichiatri e psicologi nella valutazione della salute mentale deve esser fatto in relazione alle norme vigenti nei singoli stati ed alle relative competenze;
- per evitare possibili fraintendimenti modificare il testo "The psychological opinion and advice…" in "The psychological assessment…" o tradurlo come "Valutazione psicologica" altresì specificandone la finalità, le tipologie di valutazione previste (es. assunzione, revisione ordinaria, revisione straordinaria);

- l'iscrizione all'albo professionale elenco A per gli psicologi e la formazione minima necessaria, come argomentato nel presente documento.

In conclusione, ribadendo la disponibilità alla collaborazione nell'ambito delle funzioni attribuite al CNOP, si vuole sottolineare come, partendo dalla normativa europea in vigore, si possa definire un'area di attività specifica e legittima per gli psicologi, nel Peer Support come nell'Assessment, per la sinergia con le altre due figure professionali, medico certificatore e psichiatra, con l'obiettivo di innalzare i livelli di safety in questi delicati compiti di sicurezza, per la tutela della clientela e del personale nonché dello stesso management.

Documento redatto dal Tavolo Tecnico del CNOP sulla Psicologia dell'Aviazione costituito da: Dott. Alessandro De Carlo, coordinatore, dott. Franco Amore, dott.ssa Barbara Gasparella, dott. Marcello Bernabucci, dott. Antonello Furia, con la collaborazione del Capitano Giampaolo Meotti.

Approvato con deliberazione del CNOP n. 46 del 23 novembre 2018.

Consiglio Nazionale Ordine degli Psicologi
Piazzale di Porta Pia, 121 - 00198 Roma - Tel. +39 06. 44 29 23 51 - Fax +39 06. 44 25 43 48
www.psy.it info@psy.it